

**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM (VNR)**

**NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC
ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TPHCM – NHA TRANG**

**BÁO CÁO CUỐI KỲ
BÁO CÁO KỸ THUẬT SỐ 2
DỰ BÁO NHU CẦU VÀ CHI PHÍ VẬN TẢI**

Tháng 6 năm 2013

**CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TƯ VẤN QUỐC TẾ GTVT NHẬT BẢN
CÔNG TY TƯ VẤN PHƯƠNG ĐÔNG
CÔNG TY NIPPON KOEI
CÔNG TY TƯ VẤN GTVT NHẬT BẢN**

EI
JR
13-179

Tỷ giá hối đoái áp dụng trong Báo cáo

1 Đô la Mỹ = 78 Yên Nhật = 21.000 đồng Việt Nam

(theo tỷ giá công bố tháng 11 năm 2011)

LỜI TỰA

Đáp ứng yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định thực hiện Nghiên cứu Lập dự án cho các dự án đường sắt cao tốc các đoạn Hà Nội – Vinh và TpHCM – Nha Trang, giao việc tổ chức thực hiện cho Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA).

JICA đã cử một đoàn chuyên gia sang Việt Nam làm việc từ tháng 4/2011 tới tháng 6/2013 do Tiến sĩ IWATA Shizuo (thuộc Công ty ALMEC) làm trưởng đoàn, các thành viên khác gồm chuyên gia của Công ty ALMEC, Công ty Tư vấn Quốc tế Nhật Bản về Giao thông Vận tải, Công ty tư vấn Oriental, Công ty Nippon Koei, và Công ty Tư vấn Giao thông Vận tải Nhật Bản.

Trên cơ sở phối hợp với Nhóm chuyên gia đối tác Việt Nam thuộc Bộ Giao thông Vận tải và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Đoàn Nghiên cứu JICA đã thực hiện Dự án Nghiên cứu, trong đó bao gồm các nội dung như phân tích nhu cầu vận tải, đánh giá điều kiện tự nhiên và kinh tế xã hội, quy hoạch hướng tuyến, nghiên cứu các phương án lựa chọn bao gồm cả việc nâng cấp tuyến đường sắt hiện hữu, các tiêu chuẩn kỹ thuật về đường sắt cao tốc, lộ trình và cơ chế thực hiện, cũng như phát triển nguồn nhân lực. Đoàn cũng đã có nhiều buổi thảo luận và làm việc với các cán bộ và quan chức hữu quan của Chính phủ Việt Nam. Khi trở về Nhật Bản, Đoàn đã hoàn tất nhiệm vụ nghiên cứu và nộp báo cáo này vào tháng 6/2013.

Với lịch sử phát triển đường sắt ở Nhật Bản, có thể nói rằng Nhật Bản có nhiều kinh nghiệm trong quy hoạch, xây dựng, khai thác đường sắt nói chung và đường sắt cao tốc nói riêng. Những kinh nghiệm đó sẽ rất có ích, góp phần vào quá trình phát triển đường sắt tại Việt Nam. JICA sẵn lòng tiếp tục hợp tác với Việt Nam để hiện thực hóa việc phát triển bền vững ngành đường sắt và nâng tầm mối quan hệ hữu nghị giữa hai nước.

Tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần vào phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam và cải thiện mối quan hệ hữu nghị giữa hai nước.

Cuối cùng, tôi trân trọng cảm ơn và bày tỏ sự đánh giá cao đối với các cán bộ của Chính phủ Việt Nam đã hợp tác chặt chẽ với chúng tôi trong Nghiên cứu này.

Tháng 6, 2013

Kazuki Miura
Vụ trưởng, Vụ Hạ tầng Kinh tế
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

MỤC LỤC

1 TỔNG QUAN

- 1.1 Dự báo nhu cầu trong nghiên cứu VITRANSS2 1-1
- 1.2 Cập nhật mô hình dự báo..... 1-2

2 ĐIỀU TRA KHẢO SÁT GIAO THÔNG VÀ PHÒNG VẤN HÀNH KHÁCH 2-1

- 2.1 Mục tiêu và phạm vi Điều tra khảo sát 2-1
- 2.2 Điều tra khảo sát giao thông..... 2-2
- 2.3 Điều tra phỏng vấn bến xe, nhà ga và sân bay..... 2-9

3 KHUNG KINH TẾ XÃ HỘI

- 3.1 Định hướng phát triển quốc gia và khu vực..... 3-1
- 3.2 Dự báo dân số 3-5
- 3.3 Dự báo tăng trưởng kinh tế 3-12

4 NHU CẦU VẬN TẢI HÀNH KHÁCH 4-1

- 4.1 Phương pháp luận 4-1
- 4.2 Phân vùng..... 4-1
- 4.3 Khung kinh tế - xã hội..... 4-2
- 4.4 Cập nhật số liệu OD năm cơ sở..... 4-3
- 4.5 Mô hình phát sinh/ thu hút hành trình..... 4-3
- 4.6 Phân bổ hành trình 4-4
- 4.7 Phân chia phương thức..... 4-8
- 4.8 Phân bổ giao thông..... 4-13
- 4.9 Phân tích nhu cầu vận tải đường sắt cao tốc..... 4-16

5 NHU CẦU VẬN TẢI HÀNG HÓA

- 5.1 Phương pháp luận 5-1
- 5.2 Phát sinh/ thu hút: Vận tải nội địa..... 5-2
- 5.3 Phân bổ: Vận tải nội địa..... 5-4
- 5.4 Mô hình phân chia phương thức..... 5-4

6 CHI PHÍ KHAI THÁC VẬN TẢI

- 6.1 Chi phí vận hành phương tiện (VOC)..... 6-1
- 6.2 Chi phí khai thác đường sắt 6-11
- 6.3 Chi phí khai thác vận tải hàng không 6-15

7 GIÁ CƯỚC VẬN TẢI HÀNH KHÁCH

7.1	Giá cước vận tải hành khách bằng đường bộ	7-1
7.2	Phí vận tải đường bộ và phí sử dụng đường bộ.....	7-3
7.3	Giá vé hành khách đường sắt	7-4
7.4	Giá vé vận tải hành khách hàng không	7-5

8 GIÁ CƯỚC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA 8-1

8.1	Tổng hợp giá cước vận chuyển hàng hóa	8-1
8.2	Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng xe tải	8-1
8.3	Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt.....	8-2
8.4	Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.....	8-4
8.5	Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa	8-5
8.6	Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không.....	8-5

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1.1	Phạm vi điều tra khảo sát giao thông và phỏng vấn hành khách.....	2-1
Bảng 2.2.1	Tổng hợp kết quả đếm xe	2-2
Bảng 2.2.2	Lưu lượng vận tải hành khách đường sắt (2008 - 2010).....	2-5
Bảng 2.2.3	Lưu lượng vận tải hàng hóa đường sắt (2008 - 2010).....	2-5
Bảng 2.2.4	Lưu lượng hành khách thông qua các	2-6
Bảng 2.2.5	Tần suất chuyến bay theo đường bay (2010)	2-7
Bảng 2.2.6	Khối lượng Hàng hóa thông qua Cảng ở Việt Nam (2007-2010)	2-8
Bảng 2.3.1	Vị trí điều tra khảo sát tại các bến bãi	2-9
Bảng 2.3.2	Số lượng mẫu.....	2-9
Bảng 2.3.3	Giới tính của người được phỏng vấn	2-10
Bảng 2.3.4	Độ tuổi trung bình của người được phỏng vấn	2-10
Bảng 2.3.5	Nghề nghiệp của người được phỏng vấn	2-10
Bảng 2.3.6	Thu nhập của người được phỏng vấn.....	2-11
Bảng 2.3.7	Khả năng tiếp cận các phương tiện	2-11
Bảng 2.3.8	Số Chuyến đi liên tỉnh.....	2-11
Bảng 2.3.9	Mục đích chuyến đi.....	2-11
Bảng 2.3.10	Giá vé trung bình tiếp cận đến các bến xe, nhà ga, sân bay	2-12
Bảng 2.3.11	Thời gian tiếp cận trung bình tới bến xe, nhà ga, sân bay (phút)	2-13
Bảng 2.3.12	Thời gian chờ đợi ở bến xe, nhà ga, sân bay (phút).....	2-13
Bảng 2.3.13	Nguyện vọng chi trả (trung bình/giờ).....	2-19
Bảng 2.3.14	Điều kiện giả định trong tương lai (Hà Nội).....	2-19
Bảng 2.3.15	Điều kiện giả định trong tương lai (TP.HCM)	2-21
Bảng 3.1.1	Nhiệm vụ chính và giải pháp PTKTXH 5 năm (2010 – 2015)	3-1
Bảng 3.1.2	Mục tiêu kinh tế chủ yếu của ba vùng kinh tế trọng điểm đến năm 2010, tầm nhìn đến 2020.....	3-4
Bảng 3.2.1	Dự báo dân số và Tăng trưởng bình quân hàng năm.....	3-7
Bảng 3.2.2	Cơ cấu dân số	3-8
Bảng 3.2.3	Dự báo dân số theo vùng	3-8
Bảng 3.2.4	Dự báo tăng trưởng dân số theo vùng	3-8
Bảng 3.2.5	Dự báo tỷ lệ đô thị hóa	3-9
Bảng 3.2.6	Dự báo dân số và tỷ lệ đô thị hóa theo tỉnh.....	3-10
Bảng 3.3.1	Dự báo tỷ lệ tăng trưởng GRDP cả nước	3-12
Bảng 3.3.2	Dự báo tăng trưởng GRDP cả nước.....	3-13
Bảng 3.3.3	Dự báo tăng trưởng và cơ cấu GRDP theo tỉnh	3-14
Bảng 3.3.4	Dự báo GRDP theo tỉnh	3-16
Bảng 4.3.1	Chỉ số kinh tế - xã hội (2010 và 2030).....	4-2
Bảng 4.4.1	So sánh số liệu OD của năm cơ sở	4-3
Bảng 4.5.1	Mô hình phát sinh/ thu hút hành trình.....	4-3
Bảng 4.6.1	Mô hình phát sinh/ thu hút hành trình.....	4-5
Bảng 4.6.2	Tổng hợp phân bố hành trình (năm 2010)	4-6
Bảng 4.6.3	Tổng hợp phân bố hành trình (năm 2030)	4-6
Bảng 4.7.1	Các thông số của mô hình phân chia phương thức.....	4-9
Bảng 4.7.2	Tổng hợp mức tăng GDP trên đầu người	4-10
Bảng 4.7.3	Hệ số chiếm chỗ của xe con và xe khách	4-10
Bảng 4.7.4	Giá xăng giả định đối với xe con	4-10
Bảng 4.7.5	Giá cước giả định cho vận tải công cộng.....	4-10
Bảng 4.7.6	Phí sử dụng đường cao tốc (theo hành khách-cụ ly)	4-11
Bảng 4.7.7	Thời gian chờ đợi từ kết quả điều tra.....	4-11
Bảng 4.7.8	Thời gian chờ giả định tại bến/bãi	4-11
Bảng 4.7.9	Điều kiện vận hành giả định theo phương thức	4-12
Bảng 4.7.10	Kết quả phân tích nhu cầu theo phương thức	4-12

Bảng 4.8.1	Mức phí đường cao tốc (HK-cụ ly).....	4-15
Bảng 4.8.2	Mức độ sẵn sàng chi trả cho đường bộ cao tốc.....	4-15
Bảng 4.9.1	Lượng hành khách sử dụng ĐSCT hàng ngày giữa các ga	4-18
Bảng 4.9.2	Lượng hành khách sử dụng ĐSCT hàng ngày giữa các ga	4-22
Bảng 4.9.3	Các kịch bản đô thị hóa	4-29
Bảng 4.9.4	Nhu cầu vận tải theo kịch bản đô thị hóa (giá vé bằng 50% giá vé máy bay)	4-30
Bảng 4.9.5	Nhu cầu vận tải theo kịch bản đô thị hóa (giá vé bằng 75% giá vé máy bay)	4-31
Bảng 5.2.1	Các biến trong phân tích hồi quy.....	5-2
Bảng 5.2.2	Hệ số ước tính.....	5-3
Bảng 5.2.3	Phát sinh/ thu hút ước tính của các loại hàng hóa.....	5-3
Bảng 5.4.1	Tỷ phần đảm nhận phương thức của.....	5-4
Bảng 6.1.1	Mẫu đại diện để phân loại phương tiện.....	6-1
Bảng 6.1.2	Tỷ lệ loại nhiên liệu tiêu thụ và giá nhiên liệu bình quân cho từng loại xe	6-1
Bảng 6.1.3	Mức tiêu thụ xăng và chi phí theo từng loại xe	6-2
Bảng 6.1.4	Mức tiêu thụ dầu và chi phí theo từng loại phương tiện	6-3
Bảng 6.1.5	Chi phí kinh tế và tài chính	6-3
Bảng 6.1.6	Mức tiêu thụ lốp và chi phí theo loại xe	6-4
Bảng 6.1.7	Ước tính chi phí sửa chữa theo loại xe	6-4
Bảng 6.1.8	Ước tính chi phí sửa chữa theo loại xe và tốc độ	6-5
Bảng 6.1.9	Ước tính chi phí khấu hao theo loại xe	6-6
Bảng 6.1.10	Ước tính chi phí khấu hao theo mức độ sử dụng của từng loại xe và tốc độ.....	6-6
Bảng 6.1.11	Ước tính chi phí khấu hao theo thời gian của từng loại xe	6-7
Bảng 6.1.12	Chi phí cơ hội vốn theo loại xe	6-7
Bảng 6.1.13	Chi phí nhân công, chi phí hoạt động và các chi phí khác theo loại xe (2010)	6-8
Bảng 6.1.14	Chi phí nhân công, chi phí hoạt động và các chi phí khác theo loại xe (2030)	6-8
Bảng 6.1.15	Chi phí vận hành phương tiện theo sử dụng (USD/1.000km)	6-9
Bảng 6.1.16	Chi phí vận hành phương tiện theo thời gian (USD/giờ)	6-9
Bảng 6.1.17	Tổng Chi phí vận hành phương tiện (USD/1.000km).....	6-10
Bảng 6.2.1	Doanh thu và Chi phí của ĐSVN, 2010.....	6-11
Bảng 6.2.2	Chi phí nhân công thực tế và dự kiến, năm 2010 và năm 2030	6-12
Bảng 6.2.3	Chi phí hoạt động của ĐSVN, năm 2010 và 2030	6-12
Bảng 6.2.4	Thống kê chi phí O&M (không bao gồm chi phí nhân công và thuế) của	6-12
Bảng 6.2.5	Dự toán chi phí quản lý và khai thác cố định	6-13
Bảng 6.2.6	Dự toán chi phí quản lý và khai thác biến đổi	6-13
Bảng 7.1.1	Giá vé xe khách liên tỉnh	7-1
Bảng 7.2.1	Mức thu phí đường bộ đầu tư bằng Vốn Ngân sách Nhà nước.....	7-3
Bảng 7.2.2	Mức thu phí tuyến QL5 và hai dự án BOT đặc biệt.....	7-3
Bảng 7.3.1	Bảng giá vé tàu đi từ Hà Nội (tàu SE1), tháng 10/2011	7-4
Bảng 7.4.1	Giá vé trên các Đường bay Nội địa (Hạng phổ thông).....	7-5
Bảng 8.1.1	Tổng hợp chi phí vận chuyển hàng hóa	8-1
Bảng 8.2.1	Chi phí vận chuyển hàng hóa.....	8-1
Bảng 8.3.1	Giá cước vận chuyển hàng hóa	8-2
Bảng 8.3.2	Cước phí xếp dỡ hàng hóa tại Ga Đà Nẵng, năm 2010	8-3
Bảng 8.4.1	Giá cước vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	8-4
Bảng 8.5.1	Giá cước vận chuyển bằng đường thủy nội địa.....	8-5
Bảng 8.6.1	Giá cước vận chuyển hàng hóa nội địa bằng đường hàng không (kinh tế)	8-5
Bảng 8.6.2	Hàng hóa hàng không quốc tế (kinh tế).....	8-6
Bảng 8.6.3	Biểu giá dịch vụ xử lý hàng hóa nội địa –Số 01.BG02/NCTS/XL/ND (Sân bay Quốc tế Nội Bài).....	8-6

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 1.1.1	Tổng quan phương pháp luận dự báo nhu cầu	1-1
Hình 1.2.1	Cách phân vùng mới cho khu vực mục tiêu.....	1-2
Hình 2.2.1	Kết quả đếm xe phía Bắc	2-3
Hình 2.2.2	Kết quả đếm xe phía Nam.....	2-4
Hình 2.2.3	So sánh lưu lượng vận tải trên Hành lang Bắc - Nam (phía Bắc và Nam).....	2-5
Hình 2.2.4	Lưu lượng vận tải thông qua các cảng hàng không chính ở Việt Nam	2-6
Hình 2.2.5	Luồng khách nội địa hàng năm của các hãng hàng không.....	2-7
Hình 2.3.1	Phương thức tiếp cận bến xe, nhà ga, sân bay	2-12
Hình 2.3.2	Đánh giá đi lại bằng đường bộ	2-14
Hình 2.3.3	Đánh giá đi lại bằng đường sắt	2-14
Hình 2.3.4	Đánh giá đi lại bằng đường hàng không	2-15
Hình 2.3.5	Đánh giá so sánh các phương thức.....	2-15
Hình 2.3.6	Các lý do lựa chọn phương thức vận tải.....	2-16
Hình 2.3.7	Lựa chọn phương thức hiện tại trên một số tuyến cụ thể.....	2-17
Hình 2.3.8	Lựa chọn phương thức hiện tại trên một số tuyến cụ thể (Trả lời của Hành khách được phỏng vấn ở Đà Nẵng).....	2-18
Hình 2.3.9	Lựa chọn phương thức hiện tại trên một số tuyến cụ thể.....	2-18
Hình 2.3.10	Lựa chọn phương thức của người sử dụng đường bộ (Hà Nội)	2-20
Hình 2.3.11	Lựa chọn phương thức của người sử dụng đường sắt (Hà Nội)	2-20
Hình 2.3.12	Lựa chọn phương thức của người sử dụng hàng không (Hà Nội)	2-20
Hình 2.3.13	Lựa chọn phương tiện của người sử dụng đường bộ (TP.HCM)	2-21
Hình 2.3.14	Lựa chọn phương thức của người sử dụng đường sắt (TP.HCM)	2-22
Hình 2.3.15	Lựa chọn phương thức của người sử dụng hàng không (TP.HCM).....	2-22
Hình 2.3.16	Yếu tố mong muốn khi khai thác đường sắt cao tốc.....	2-23
Hình 3.2.1	Tháp dân số Việt Nam, năm 2009 và 2049.....	3-7
Hình 4.1.1	Quy trình dự báo nhu cầu.....	4-1
Hình 4.2.1	Phân vùng.....	4-1
Hình 4.5.1	Phát sinh/ thu hút hành trình trong ngày (2010 và 2030)	4-4
Hình 4.6.1	So sánh giá trị mô hình phân bổ hành trình (với biến giả) và số hành trình thực tế.....	4-5
Hình 4.6.2	Mô hình phân bổ hành trình	4-5
Hình 4.6.3	Phân bổ hành trình hành khách (2010 và 2030)	4-7
Hình 4.7.1	Phân chia phương thức dựa trên mức độ ưu tiên theo khảo sát.....	4-8
Hình 4.7.2	Các khu vực của mô hình phân chia phương thức.....	4-9
Hình 4.8.1	Mạng có tác động	4-14
Hình 4.9.1	Giao thông trên mặt cắt ngang của hành lang Bắc - Nam (ĐSCT: khai thác đoạn Hà Nội - Vinh), năm 2030.....	4-16
Hình 4.9.2	Tỷ phần đảm nhận hành trình từ Hà Nội vào Nam (khai thác đoạn ĐSCT Hà Nội - Vinh), 2030, số HK	4-17
Hình 4.9.3	Tỷ phần đảm nhận hành trình từ Hà Nội vào Nam (khai thác đoạn ĐSCT Hà Nội - Vinh), 2030, %.....	4-17
Hình 4.9.4	Lượng hành khách tại các ga (khi khai thác đoạn Hà Nội - Vinh).....	4-18
Hình 4.9.5	Lượng hành khách hàng ngày giữa các ga hướng Hà Nội - Vinh	4-19
Hình 4.9.6	Lượng hành khách hàng ngày giữa các ga hướng Vinh – Hà Nội (khi khai thác đoạn Hà Nội-Vinh).....	4-19

Hình 4.9.7	Giao thông trên mặt cắt ngang của hành lang Bắc - Nam (ĐSCT: khai thác đoạn Tp.HCM – Nha Trang), năm 2030	4-20
Hình 4.9.8	Tỷ phần đảm nhận hành trình từ TP.HCM ra Bắc (khai thác đoạn ĐSCT TP.HCM – Nha Trang), 2030, số HK	4-21
Hình 4.9.9	Tỷ phần đảm nhận hành trình từ TP.HCM ra Bắc (khai thác đoạn ĐSCT TP.HCM – Nha Trang), 2030, %	4-21
Hình 4.9.10	Lượng hành khách tại các ga (khi đưa đoạn Tp.HCM – Nha Trang vào khai thác)	4-22
Hình 4.9.11	Lượng hành khách hàng ngày giữa các ga hướng TP.HCM – Nha Trang (khi đưa đoạn TP.HCM – Nha Trang vào khai thác).....	4-23
Hình 4.9.12	Lượng hành khách hàng ngày giữa các ga (hướng Nha Trang - TP.HCM) (khi đưa đoạn TP.HCM – Nha Trang vào khai thác).....	4-23
Hình 4.9.13	Giao thông trên mặt cắt (nếu khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội - TP.HCM)	4-24
Hình 4.9.14	Tỷ phần đảm nhận phương thức từ Hà Nội vào Nam (khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội - Tp.HCM), 2030, Lượng HK	4-25
Hình 4.9.15	Tỷ phần đảm nhận phương thức từ Hà Nội vào Nam (khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội - Tp.HCM), 2030, %	4-25
Hình 4.9.16	Tỷ phần đảm nhận phương thức từ TP.HCM ra Bắc (khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội - TP.HCM), 2030, HK	4-26
Hình 4.9.17	Tỷ phần đảm nhận phương thức từ TP.HCM ra Bắc (khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội - TP.HCM), 2030, %	4-26
Hình 4.9.18	Mối quan hệ giữa giá vé và lượng hành khách-km (nếu khai thác ĐSCT đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang)	4-27
Hình 4.9.19	Mối quan hệ giữa giá vé và doanh thu (theo nhu cầu năm 2030).....	4-28
Hình 4.9.20	Nhu cầu vận tải theo kịch bản đô thị hóa (giá vé bằng 50% giá vé máy bay)	4-30
Hình 4.9.21	Nhu cầu vận tải theo kịch bản đô thị hóa (giá vé bằng 75% giá vé máy bay)	4-31
Hình 5.1.1	Dự báo sản xuất/tiêu thụ và thặng dư/ thâm hụt theo loại hàng hóa	5-1
Hình 6.2.1	Dự toán chi phí quản lý và khai thác	6-13

DANH MỤC THUẬT NGỮ VIẾT TẮT

ADB	Ngân hàng phát triển châu Á
ARG	Tốc độ phát triển trung bình
BOT	Xây dựng – Vận hành – Chuyển giao
CFEZ	Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FEZ	Vùng kinh tế trọng điểm
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GRDP	Tổng sản phẩm nội vùng
GSO	Tổng cục thống kê
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh
HSR	Đường sắt cao tốc
ICAO	Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế
IMF	Quỹ tiền tệ thế giới
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JPY	Đồng Yên Nhật Bản
NCPFP	Ủy ban Quốc gia Dân số và Kế hoạch hóa gia đình
O & M	Khai thác và bảo dưỡng
OD	Điểm đi – Điểm đến
SED	Phát triển kinh tế - xã hội
SEDP	Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội
SFEZ	Vùng kinh tế trọng điểm miền Nam
TEU	Đơn vị tương đương sức chứa công ten nơ 20 foot
UNFPA	Quỹ Dân số LHQ
URGD	Sự khác biệt về tăng trưởng giữa thành thị và nông thôn
USD	Đô la Mỹ
VAT	Thuế giá trị gia tăng
VITRANSS2	Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống GTVT Việt Nam
VND	Đồng Việt Nam
VOC	Chi phí vận hành phương tiện
VOT	Giá trị thời gian
VR	Đường sắt Việt Nam

1 TỔNG QUAN

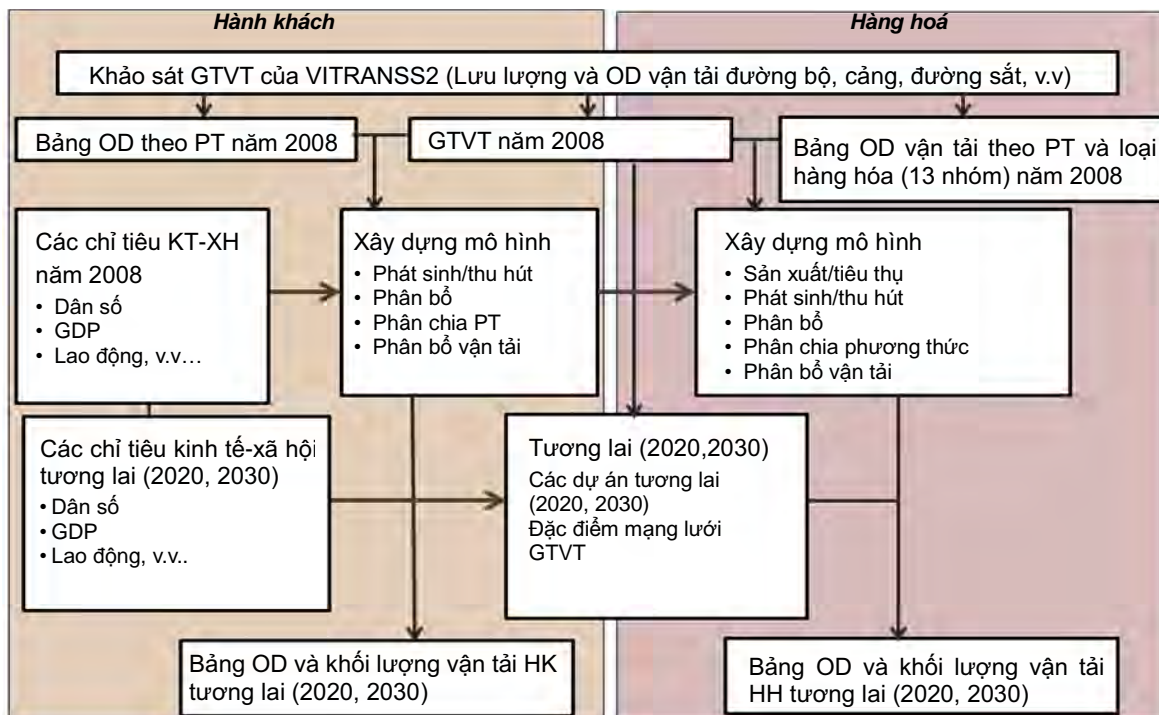
1.1 Dự báo nhu cầu trong nghiên cứu VITRANSS2

1.1 Nghiên cứu VITRANSS2 đã xây dựng và phát triển các mô hình dự báo nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa liên tỉnh trên cả nước và cơ bản các mô hình của VITRANSS 2 được áp dụng cho Nghiên cứu này.

1.2 Hình 1.1.1 dưới đây mô tả phương pháp luận dự báo nhu cầu được sử dụng trong nghiên cứu VITRANSS 2. Trong đó, công tác dự báo được chia làm 2 phần: Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa và vận tải hành khách. Việc đầu tiên cần làm của dự báo nhu cầu vận tải là xây dựng các bảng điểm đi – điểm đến (OD) hiện có dựa trên kết quả khảo sát vận tải và các số liệu liên quan thu thập được từ các cơ quan hữu quan. Bảng OD vận tải hành khách được xây dựng theo loại phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt thông thường, đường sắt cao tốc và đường hàng không) còn bảng OD vận tải hàng hóa được lập chi tiết hơn theo loại hàng hóa (13 nhóm hàng hóa như lương thực, gỗ, sắt thép, v.v.).

1.3 Xây dựng các mô hình dự báo dựa trên các bảng OD này và các chỉ tiêu kinh tế - xã hội của Khu vực Nghiên cứu. Mô hình bốn bước thông thường là phát sinh/ thu hút chuyến đi, phân bổ chuyến đi, phân chia phương thức và phân bổ vận tải được áp dụng để dự báo nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa. Tuy nhiên, đối với vận tải hàng hóa cần xác định nơi sản xuất hoặc tiêu thụ theo vùng vận tải cho 13 nhóm hàng hóa trước khi thực hiện mô hình 4 bước vì chính những nơi này là khởi điểm phát sinh nhu cầu vận tải hàng hóa.

1.4 Khi đã có các mô hình, nhập các điều kiện tương lai về các chỉ tiêu kinh tế - xã hội và các dự án đề xuất, để có được kết quả mô phỏng cho các năm mục tiêu.



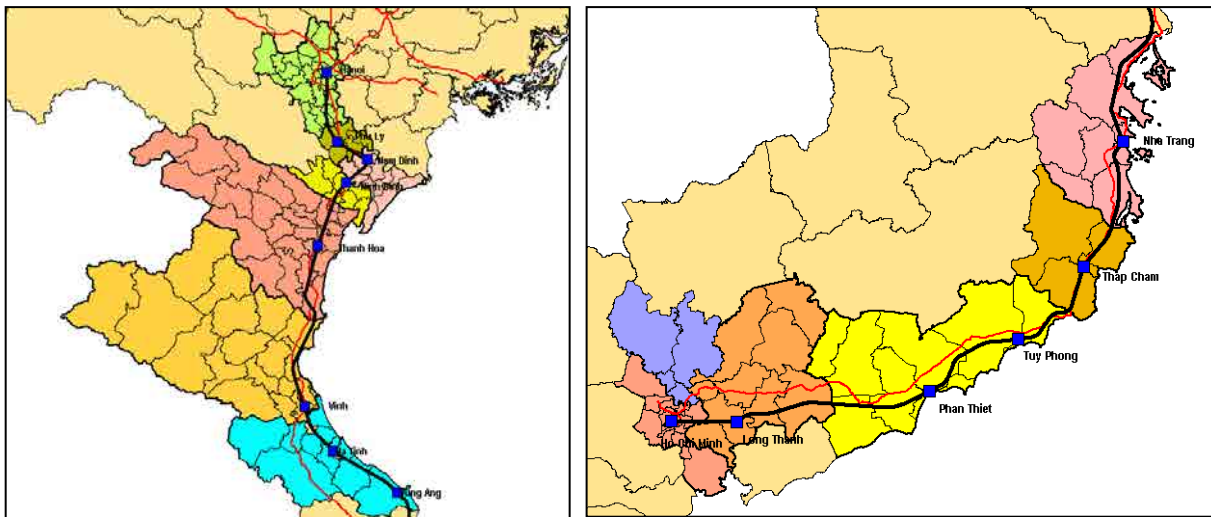
Nguồn: VITRANSS 2(2010, JICA)

Hình 1.1.1 Tổng quan phương pháp luận dự báo nhu cầu

1.2 Cập nhật mô hình dự báo

1.5 Mô hình nhu cầu vận tải hành khách được cập nhật mới trong nghiên cứu đoạn tuyến ưu tiên cho tuyến ĐSCT, với những điểm chính sau đây:

(i) **Điều chỉnh phân vùng:** Các đơn vị phân vùng đã được cập nhật để tiến hành phân tích nhu cầu chi tiết hơn. VITRANSS2 áp dụng ranh giới tỉnh, như vậy là quá lớn đối với phân tích nhu cầu giao thông giữa các ga và khó đánh giá lưu lượng giao thông dẫn tới ga. Do đó, nghiên cứu này áp dụng ranh giới huyện thuộc các tỉnh dọc tuyến đường sắt Bắc – Nam (phía bắc từ Hà Nội tới Hà Tĩnh, phía nam từ Tp.HCM tới Nha Trang).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 1.2.1 Cách phân vùng mới cho khu vực mục tiêu

- (ii) **Các chỉ tiêu kinh tế - xã hội:** Các chỉ tiêu kinh tế - xã hội là đầu vào cơ bản cho dự báo nhu cầu, đã được cập nhật dựa trên số liệu và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội mới nhất của quốc gia cũng như của địa phương.
- (iii) **Số liệu bảng OD năm cơ sở:** Số liệu giao thông liên tỉnh năm cơ sở được cập nhật dựa trên điều tra giao thông tiến hành tháng 10 năm 2011 và các số liệu giao thông thu thập được từ các cơ quan hữu quan.
- (iv) **Mạng lưới và tham số:** Mạng lưới và các thông số cũng được cập nhật trên số liệu mới nhất và số liệu từ cuộc điều tra phỏng vấn hành khách tiến hành tháng 10 năm 2011.
- (v) **Mô hình dự báo OD tương lai:** Nghiên cứu này sử dụng mô hình dự báo tương tự VITRANSS2, hệ số của mô hình dự báo nhu cầu giao thông được ước tính lại dựa trên chỉ số kinh tế-xã hội và số liệu giao thông mới nhất. Liên quan đến phân chia phương thức, xây dựng mô hình riêng biệt cho từng loại của cặp OD ở khu vực miền Bắc, miền Nam và đối với cặp OD còn lại sử dụng kết quả điều tra phỏng vấn về lựa chọn phương thức lấy phương thức được lựa chọn từ điều tra phỏng vấn.

1.6 Cập nhật về mô hình dự báo nhu cầu được giải thích chi tiết trong Chương 4.

2 ĐIỀU TRA KHẢO SÁT GIAO THÔNG VÀ PHÒNG VẤN HÀNH KHÁCH

2.1 Mục tiêu và phạm vi Điều tra khảo sát

2.1 Để cập nhật tình hình giao thông hiện nay, tìm hiểu đặc thù đi lại và nhu cầu thị hiếu của hành khách, Nghiên cứu đã tiến hành điều tra khảo sát giao thông bổ sung và phỏng vấn hành khách. Phụ lục này trình bày nội dung kết quả điều tra khảo sát. Phạm vi điều tra khảo sát như trong Bảng 2.1.1 dưới đây.

Bảng 2.1.1 Phạm vi điều tra khảo sát giao thông và phỏng vấn hành khách

STT	Hạng mục	Nội dung
1.	Đếm xe/ Phỏng vấn Điểm đi – Điểm đến (OD) (Ngày 11/11/2011)	1) Đếm xe <ul style="list-style-type: none"> Vị trí khảo sát: 20 điểm (trên đoạn Hà Nội – Vinh, Tp.Hồ Chí Minh – Nha Trang và khu vực xung quanh) Thời gian: 24 giờ (6h – 18h) 2) Phỏng vấn OD <ul style="list-style-type: none"> Vị trí khảo sát: 20 điểm (tương tự khảo sát đếm xe) Thời gian: 13 giờ (6h – 19h)
2.	Điều tra khảo sát vận tải đường bộ (xe khách)	1) Thu thập số liệu (tuyến, vé, v.v...) <ul style="list-style-type: none"> Vị trí khảo sát: Hà Nội (4 bến), Ninh Bình, Thanh Hóa, Vinh, Đà Nẵng, Nha Trang, Phan Thiết, Biên Hòa và Tp.Hồ Chí Minh (2 bến) 2) Phỏng vấn hành khách <ul style="list-style-type: none"> Phỏng vấn mẫu: Hà Nội (4 bến – mỗi bến 200 cuộc phỏng vấn), Ninh Bình (100), Thanh Hóa (100), Vinh (100), Đà Nẵng (100), Nha Trang (100), Phan Thiết (100), Biên Hòa (100), Tp.HCM (2 bến – mỗi bến 200 cuộc).
3.	Điều tra khảo sát vận tải đường sắt	1) Thu thập số liệu (số hành khách, vé, v.v...) 2) Phỏng vấn hành khách <ul style="list-style-type: none"> Phỏng vấn mẫu: 200 cuộc/1 địa điểm: Hà Nội, Thanh Hóa, Vinh, Đà Nẵng, Huế, Nha Trang, Phan Thiết và Tp.HCM
4.	Điều tra khảo sát vận tải hàng không	1) Thu thập số liệu (số chuyến bay, số hành khách, nhu cầu vận tải hàng hóa) 2) Điều tra phỏng vấn hành khách <ul style="list-style-type: none"> Phỏng vấn mẫu: 200 cuộc tại từng địa điểm: Hà Nội, Đà Nẵng, Huế, Nha Trang, Tp.HCM

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.2 Điều tra khảo sát giao thông

1) Đếm xe

2.2 Khảo sát đếm xe đã được triển khai từ ngày 11/11/2011 tại 20 điểm dọc hành lang Bắc – Nam. Kết quả đếm xe được tổng hợp trong Bảng 2.1.1 sau đây.

Bảng 2.2.1 Tổng hợp kết quả đếm xe

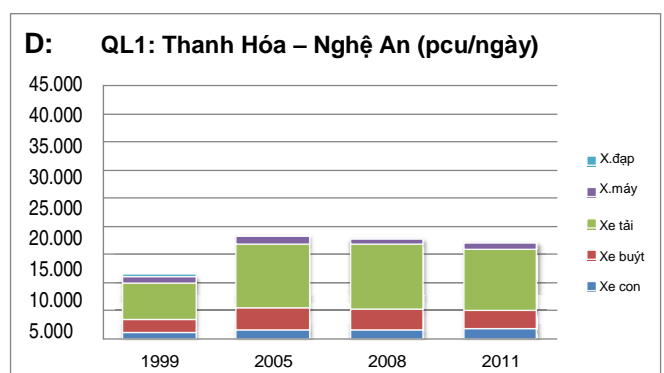
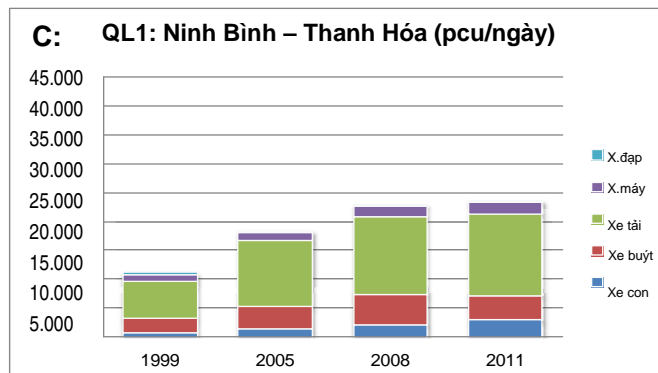
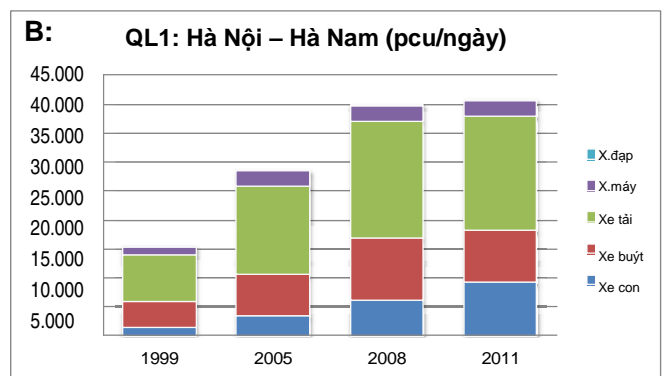
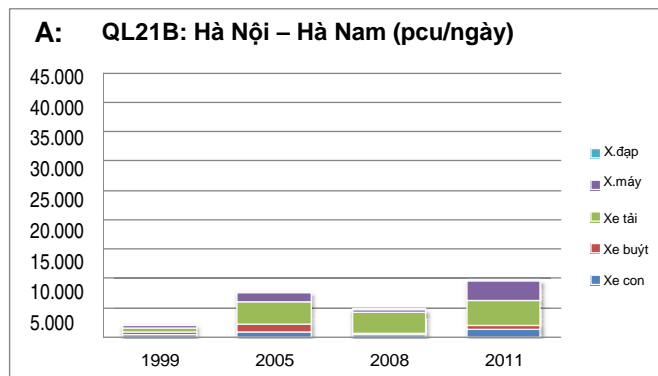
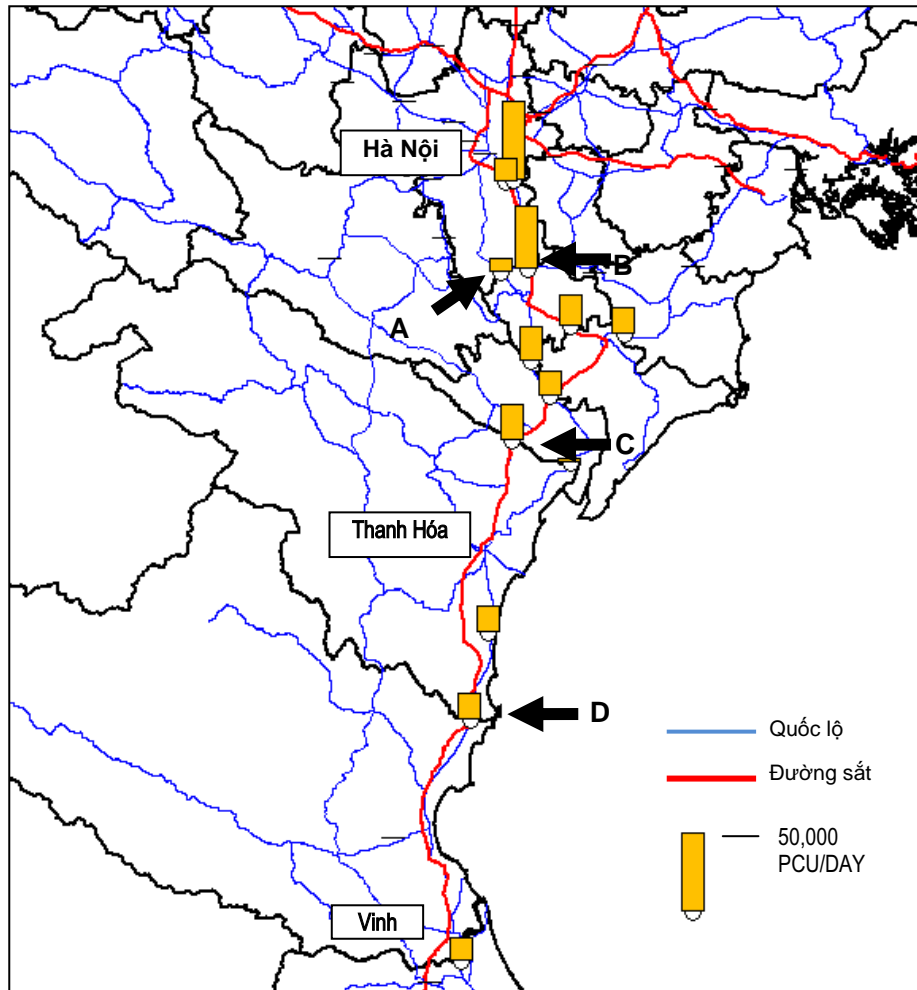
	Vị trí	Lưu lượng (xe/ngày)					Lưu lượng giao thông (PCU/ngày)
		Xe con	Xe buýt	Xe tải	Xe máy	Xe đạp	Tổng ¹⁾
1	Hà Nội – Hà Tây (cũ) (QL1)	1.888	416	2.149	21.140	1.913	14.834
2	Hà Nội – Hà Tây (cũ) (QL1) (ĐCT)	12.583	4.948	8.316	14.042	63	49.962
3	Hà Nội – Hà Nam (QL21b)	1.063	258	1.740	10.737	989	9.378
4	Hà Nội – Hà Nam (QL21b)	9.062	3.616	7.882	9.409	717	40.701
5	Hà Nội – Ninh Bình và Nam Định (QL21)	3.161	3.095	3.842	5.194	484	22.110
6	Hà Nội – Ninh Bình và Nam Định (QL1)	4.527	2.100	2.884	10.980	575	20.339
7	Thái Bình – Nam Định (QL10)	2.828	1.519	3.503	6.168	620	17.295
8	Nam Định – Ninh Bình (QL10)	2.525	1.497	2.864	7.496	867	15.763
9	Ninh Bình – Thanh Hóa (QL1)	2.979	1.711	5.641	7.094	1.095	23.597
10	Ninh Bình – Thanh Hóa (QL10)	77	37	463	3.716	1.461	2.588
11	Thanh Hóa (QL1)	1.621	1.390	3.935	7.015	1.092	17.147
12	Thanh Hóa – Nghệ An	1.564	1.372	4.367	3.350	133	16.930
13	Nghệ An – Hà Tĩnh (QL1/QL18)	2.929	1.017	2.380	12.685	2.232	15.450
14	Phú Yên – Khánh Hòa (QL1)	344	665	2.114	2.639	496	8.133
15	Khánh Hòa – Ninh Thuận (QL1)	600	960	2.625	6.928	471	11.688
16	Ninh Thuận – Bình Thuận (QL1)	603	857	2.295	2.515	31	9.241
17	Bình Thuận (QL1)	1.182	1.767	3.328	6.900	1.556	16.145
18	Bình Thuận – Đồng Nai (QL1)	1.437	1.736	3.605	4.785	79	16.233
19	Đồng Nai – Tp.HCM (QL1)	18.203	11.081	43.640	26.581	27	162.983
20	Đồng Nai – Bà Rịa – Vũng Tàu (QL51)	4.523	2.222	6.340	40.520	725	38.157

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú ý: Giả định hệ số PCU: Xe con = 1; Xe buýt: 2,5; Xe tải = 2,5; Xe máy = 0,3 và Xe đạp = 0,1

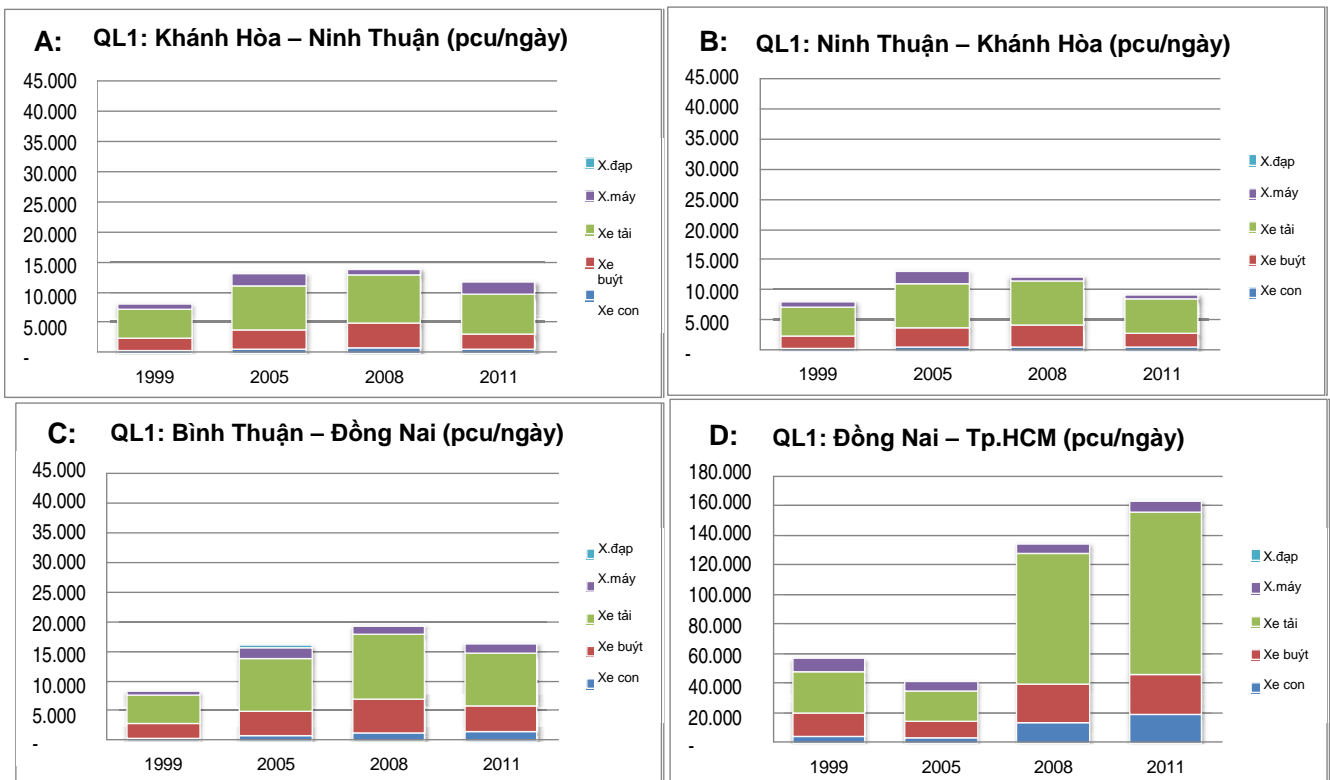
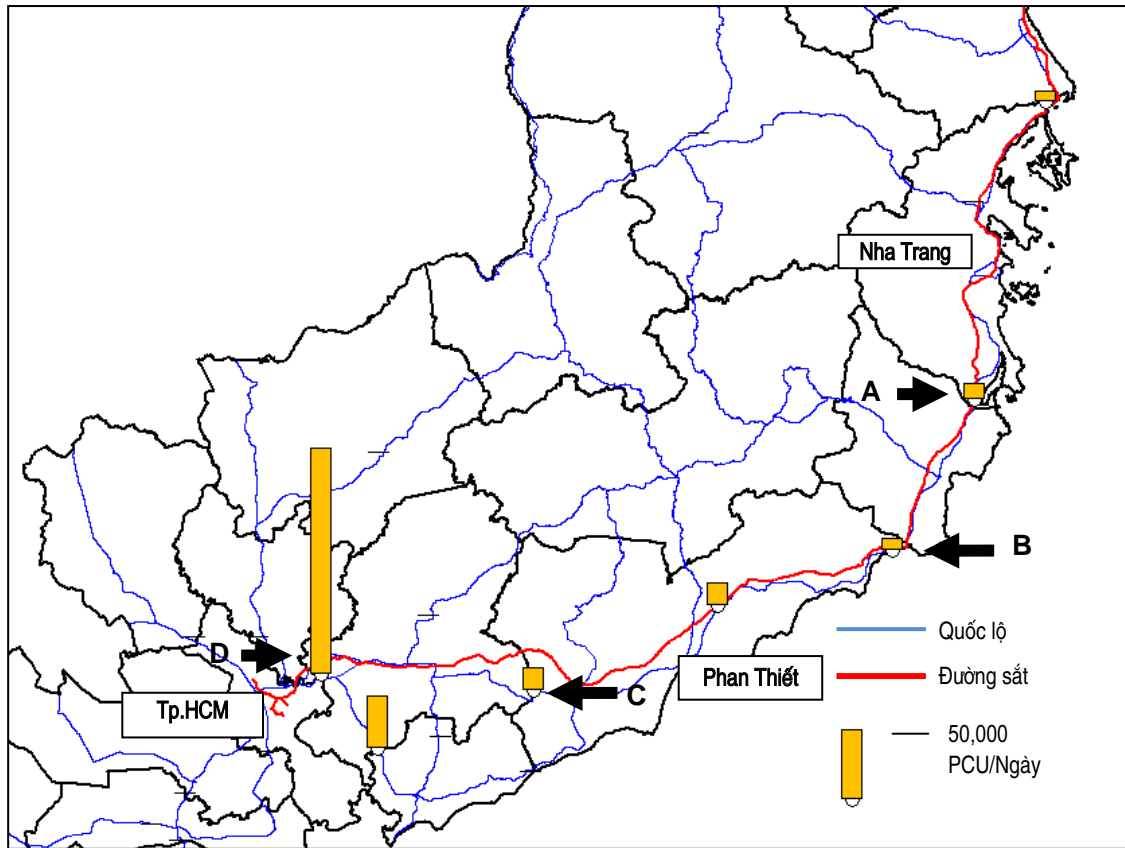
2.3 Kết quả đếm xe khu vực phía Bắc và phía Nam thể hiện trong Hình 2.2.1 và Hình 2.2.2, tương ứng so với số liệu trước đó (năm 1999, 2005 và 2008). Lưu lượng giao thông trong giai đoạn 1999 - 2008 tăng ổn định, giai đoạn sau đó tăng không nhiều trừ các khu vực đô thị phía nam (Đồng Nai – Tp.HCM) - là những khu vực tăng đáng kể. Ở hầu hết các điểm khảo sát, phương tiện lưu thông chủ yếu là xe tải, tiếp đến là xe buýt và xe khách.

2.4 Hình 2.2.3 so sánh lưu lượng giữa các đoạn tuyến đường bộ trọng yếu trên hành lang Bắc – Nam ở phía Bắc và phía Nam.



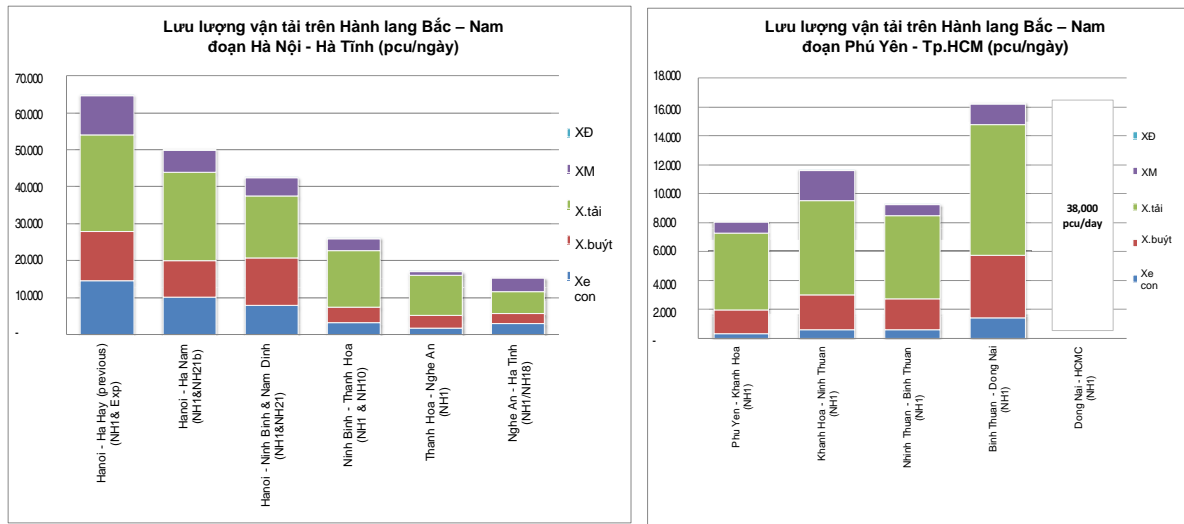
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.2.1 Kết quả đếm xe phía Bắc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.2.2 Kết quả đếm xe phía Nam



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.2.3 So sánh lưu lượng vận tải trên Hành lang Bắc - Nam (phía Bắc và Nam)

2) Lưu lượng vận tải của các phương thức khác

2.5 Ngoài đếm xe, việc thu thập dữ liệu cho phương thức vận tải khác cũng được tiến hành để cập nhật thông tin về tình hình giao thông hiện tại. Các số liệu này được tổng hợp trong phần sau đây.

(1) Vận tải đường sắt

2.6 Số liệu về lưu lượng vận tải hàng hóa và hành khách đường sắt được thể hiện trong Bảng 2.2.2 và Bảng 2.2.3. Nhu cầu vận tải hành khách đường sắt trong vòng ba năm trở lại đây có nhiều hạn chế (giảm dần từ 48.660 HK/ngày trong năm 2008 xuống còn 46.733 HK/ngày trong năm 2010). Đồng thời, nhu cầu vận tải hàng hóa năm 2010 cũng giảm đáng kể khoảng 25% so với năm 2008, từ 42.091 tấn/ngày (2008) xuống còn 30.269 tấn/ngày (2008).

Bảng 2.2.2 Lưu lượng vận tải hành khách đường sắt (2008 - 2010)

Tuyến	2008	2009	2010
	HK/ngày (%)	HK/ngày (%)	HK/ngày (%)
Hà Nội – Sài Gòn	16.487 (33,9)	16.108 (33,5)	17.173 (36,7)
Hà Nội – Hải Phòng	8.805 (18,1)	8.771 (18,2)	8.461 (18,1)
Gia Lâm – Đồng Đăng	7.338 (15,1)	7.228 (15,0)	6.621 (14,2)
Yên Viên – Quán Triều	6.488 (13,3)	6.513 (13,5)	5.988 (12,8)
Đông Anh – Lào Cai	9.274 (19,1)	9.275 (19,3)	8.399 (18,0)
Phố Tráng – Hạ Long	268 (0,5)	252 (0,5)	91 (0,2)
Tổng	48.660 (100,0)	48.147 (100,0)	46.733 (100,0)

Nguồn: ĐSVN

Bảng 2.2.3 Lưu lượng vận tải hàng hóa đường sắt (2008 - 2010)

Tuyến	2008	2009	2010
	tấn/ngày (%)	tấn/ngày (%)	tấn/ngày (%)
Hà Nội – Sài Gòn	8.941 (21,3)	8.237 (20,6)	5.947 (19,7)
Hà Nội – Hải Phòng	5.506 (12,0)	5.073 (12,7)	3.701 (12,2)
Gia Lâm – Đồng Đăng	8.934 (21,2)	8.892 (22,2)	5.292 (17,5)
Yên Viên – Quán Triều	4.974 (11,8)	4.899 (12,2)	4.703 (15,5)
Đông Anh – Lào Cai	9.475 (22,5)	8.435 (21,0)	7.124 (23,5)
Phố Tráng – Hạ Long	2.431 (5,8)	2.499 (6,2)	1.502 (5,0)
Văn Điển – Bắc Hồng	2.280 (5,4)	2.048 (5,1)	2.000 (6,6)
Tổng	42.091 (100,0)	40.083 (100,0)	30.269 (100,0)

Nguồn: ĐSVN

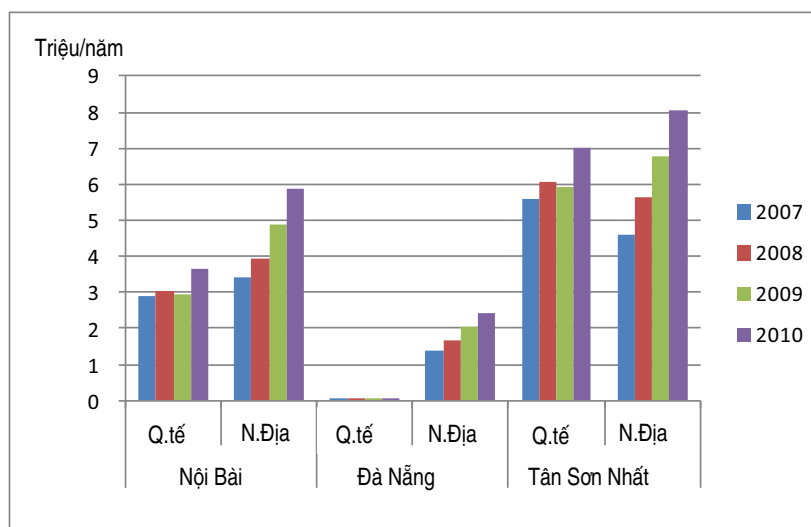
(2) Vận tải hàng không

2.7 Lưu lượng khách thông qua các cảng hàng không lớn ở Việt Nam trong bốn năm qua được thể hiện trong Bảng 2.2.4 và Hình 2.2.4. Nhu cầu vận tải hàng không nội địa tăng đáng kể, tốc độ tăng trưởng hàng năm đạt 20,1%, từ 9,4 triệu hành khách năm 2007 lên 16,3 triệu hành khách năm 2010. Lưu lượng hành khách quốc tế, tuy không bằng nội địa, nhưng tăng 8,0%/năm (từ 8,5 triệu đến 10,7 triệu hành khách) so với cùng kỳ. Sự tăng trưởng này góp phần vào tăng trưởng thu nhập của người dân, khuyến khích đi lại và dịch vụ vận tải thường xuyên hơn (như tăng số lượng chuyến bay).

Bảng 2.2.4 Lưu lượng hành khách thông qua các cảng hàng không chính ở Việt Nam

		Lưu lượng hành khách (000/năm)				2010/2007	Tỷ lệ tăng trưởng hàng năm ('07 - '10)
		2007	2008	2009	2010		
Nội Bài	Quốc tế	2.900	3.040	2.951	3.659	1,26	8,1
	Nội địa	3.405	3.947	4.880	5.858	1,72	19,8
Đà Nẵng	Quốc tế	27	37	17	46	1,70	19,3
	Nội địa	1.408	1.680	2.068	2.438	1,73	20,1
Tân Sơn Nhất	Quốc tế	5.599	6.061	5.939	7.021	1,25	7,8
	Nội địa	4.604	5.658	6.787	8.028	1,74	20,4
Tổng	Quốc tế	8.525	9.138	8.907	10.726	1,26	8,0
	Nội địa	9.416	11.285	13.734	16.325	1,73	20,1

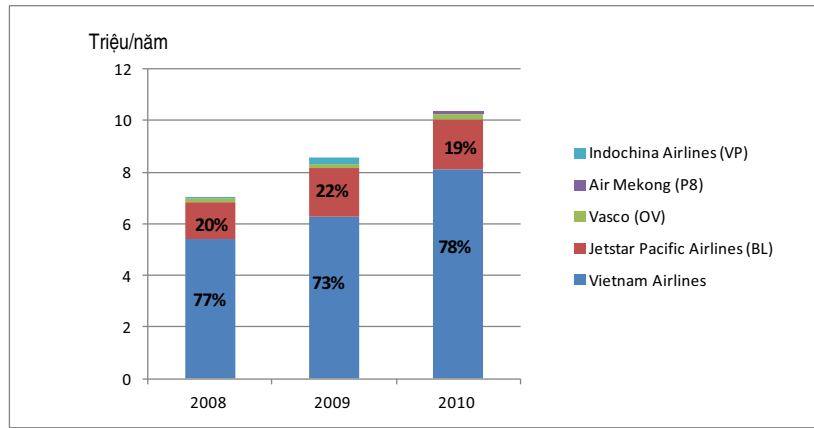
Nguồn: Cục Hàng không dân dụng Việt Nam



Nguồn: Cục Hàng không dân dụng Việt Nam

Hình 2.2.4 Lưu lượng vận tải thông qua các cảng hàng không chính ở Việt Nam

2.8 Luồng khách nội địa hàng năm của Vietnam Airlines và các hãng hàng không giá rẻ như Jet Star Pacific, VASCO, Air Mekong, và Indochina Airlines đều tăng trong vòng ba năm qua, xem trong Hình 2.2.5 dưới đây.



Nguồn: Cục Hàng không dân dụng Việt Nam

Hình 2.2.5 Lượng khách nội địa hàng năm của các hãng hàng không

2.9 Bảng 2.2.5 cho thấy tần suất các chuyến bay trong năm 2010 với đường bay Hà Nội – Tp.HCM có tần suất cao nhất, khoảng 224 chuyến/tuần/chiều. Tiếp theo là đường bay Tp.HCM - Đà Nẵng (106 chuyến) và đường bay Hà Nội - Đà Nẵng (60 chuyến bay).

Bảng 2.2.5 Tần suất chuyến bay theo đường bay (2010)

Đường bay		Hãng hàng không	Tần suất (Chuyến bay/tuần/chiều)
Hà Nội – Buôn Mê Thuột	HAN-BMV	Vietnam Airlines	7
		Air Mekong	7
Hà Nội – Nha Trang	HAN-CXR	Vietnam Airlines	21
Hà Nội – Đà Nẵng	HAN-DAD	Vietnam Airlines	60
Hà Nội – Điện Biên	HAN-DIN	Vietnam Airlines	14
Hà Nội – Đà Lạt	HAN-DLI	Vietnam Airlines	7
		Air Mekong	7
Hà Nội – Huế	HAN-HUI	Vietnam Airlines	28
Hà Nội – Pleiku	HAN-PXU	Vietnam Airlines	7
		Air Mekong	7
Hà Nội – TP.HCM	HAN-SGN	Vietnam Airlines	130
		Pacific Airlines	70
		Air Mekong	24
Hà Nội – Tuy Hòa	HAN-TBB	Vietnam Airlines	7
Hà Nội – Quy Nhơn	HAN-UIH	Vietnam Airlines	5
Hà Nội – Cần Thơ	HAN-VCA	Vietnam Airlines	14
Hà Nội – Chu Lai	HAN-VCL	Vietnam Airlines	4
Hà Nội – Đồng Hới	HAN-VDH	Vietnam Airlines	5
Hà Nội – Vinh	HAN-VII	Vietnam Airlines	14
TP.HCM – Buôn Mê Thuột	SGN-BMV	Vietnam Airlines	23
TP.HCM – Nha Trang	SGN-CXR	Vietnam Airlines	28
TP.HCM – Đà Nẵng	SGN-DAD	Vietnam Airlines	78
		Pacific Airlines	28
TP.HCM – Đà Lạt	SGN-DLI	Vietnam Airlines	28
TP.HCM – Hải Phòng	SGN-HPH	Vietnam Airlines	26
		Pacific Airlines	14
TP.HCM – Huế	SGN-HUI	Vietnam Airlines	28
		Pacific Airlines	7
TP.HCM – Phú Quốc	SGN-PQC	Vietnam Airlines	49
		Air Mekong	11
TP.HCM – Pleiku	SGN-PXU	Vietnam Airlines	19
		Air Mekong	14
TP.HCM – Quy Nhơn	SGN-UIH	Vietnam Airlines	14
		Air Mekong	7

Đường bay		Hãng hàng không	Tần suất (Chuyến bay/tuần/chiều)
TP.HCM – Đông Hới	SGN-VDH	Vietnam Airlines	4
TP.HCM – Vinh	SGN-VII	Vietnam Airlines	21
		Pacific Airlines	14
TP.HCM – Rạch Giá	SGN-VKG	Vietnam Airlines	7
Đà Nẵng – Buôn Mê Thuột	DAD-BMV	Vietnam Airlines	7
Đà Nẵng – Nha Trang	DAD-CXR	Vietnam Airlines	21
Đà Nẵng – Đà Lạt	DAD-DLI	Vietnam Airlines	7
Đà Nẵng – Hải Phòng	DAD-HPH	Vietnam Airlines	7
Đà Nẵng – Pleiku	DAD-PXU	Vietnam Airlines	7
TP.HCM – Côn Đảo	SGN-VCS	VASCO	28
		Air Mekong	5
TP.HCM – Cà Mau	SGN-CAH	VASCO	11
TP.HCM – Chu Lai	SGN-VCL	VASCO	10
TP.HCM – Tuy Hòa	SGN-TBB	VASCO	10
Côn Đảo – Cần Thơ	VCS-VCA	VASCO	4
Buôn Mê Thuột – Vinh	BMV-VII	Air Mekong	3
Pleiku – Vinh	PXU-VII	Air Mekong	3

Nguồn: Cục Hàng không dân dụng Việt Nam

(3) Vận tải biển

2.10 Số liệu về hàng hóa thông qua cảng được thu thập qua mạng Internet (vì việc thu thập số liệu này không nằm trong phạm vi điều tra khảo sát của Nghiên cứu này). Bảng 2.2.6 cho thấy nhu cầu vận tải có nhiều biến đổi trong giai đoạn 2007 - 2010. Tổng khối lượng hàng container nội địa và quốc tế thông qua tại các cảng Việt Nam tăng trung bình 10,7% mỗi năm, từ 4,3 triệu TEU trong năm 2007 lên 6,4 triệu TEU trong năm 2010. Trong khi tổng khối lượng có sự biến động mạnh trong thời gian này (đặc biệt là giữa năm 2009 và 2010), lưu lượng hàng hóa container nội địa tăng khá ổn định, đạt 5,4%/năm ở tất cả các khu vực.

Bảng 2.2.6 Khối lượng Hàng hóa thông qua Cảng ở Việt Nam (2007-2010)

Khu vực	Hạng mục	2007	2008	2009	2010	2010/2007	Tỷ lệ tăng trưởng hàng năm 2007-2010	
Khu vực miền Bắc	Hàng hóa thông qua (x 1.000 triệu tấn)	Nhập khẩu	11.827	14.195	17.127	16.611	1,40	8,9
		Xuất khẩu	23.483	20.831	29.129	24.330	1,04	0,9
		Nội địa	11.567	21.327	17.497	14.806	1,28	6,4
		Tổng	46.877	56.353	63.753	55.747	1,19	4,4
	Container (TEU)	1.075.658	1.380.202	1.762.627	1.936.826	1,80	15,8	
Khu vực miền Trung	Hàng hóa thông qua (x 1.000 triệu tấn)	Nhập khẩu	1.540	1.649	1.184	1.681	1,09	2,2
		Xuất khẩu	6.037	5.993	6.677	7.938	1,31	7,1
		Nội địa	7.522	7.393	7.472	7.141	0,95	-1,3
		Tổng	15.099	15.035	15.333	16.760	1,11	2,6
	Container (TEU)	128.954	154.594	132.229	202.983	1,57	12,0	
Khu vực miền Nam	Hàng hóa thông qua (x 1.000 triệu tấn)	Nhập khẩu	36.662	34.372	28.826	40.012	1,09	2,2
		Xuất khẩu	22.581	29.024	45.286	21.095	0,93	-1,7
		Nội địa	12.770	12.388	19.301	17.392	1,36	8,0
		Tổng	72.013	75.784	93.413	78.500	1,09	2,2
	Container (TEU)	3.082.728	3.429.270	3.494.246	4.290.088	1,39	8,6	
Tổng	Hàng hóa thông qua (x 1.000 triệu tấn)	Nhập khẩu	50.029	50.216	47.137	58.304	1,17	3,9
		Xuất khẩu	52.101	55.848	81.092	53.364	1,02	0,6
		Nội địa	31.859	41.108	44.270	39.339	1,23	5,4
		Tổng	133.989	147.172	172.499	151.007	1,13	3,0
	Container (TEU)	4.287.340	4.964.066	5.389.102	6.429.897	1,50	10,7	

Nguồn: http://www.vpa.org.vn/vn/information/info_static2010.htm

Chú ý : TEU – Đơn vị tương đương 20'f.

2.3 Điều tra phỏng vấn bến xe, nhà ga và sân bay

1) Mục tiêu và phạm vi

2.11 Mục tiêu điều tra phỏng vấn bến xe, nhà ga và sân bay là thu thập các số liệu cần thiết phục vụ công tác dự báo nhu cầu. Những số liệu này có ý nghĩa quan trọng trong việc xác định và dự báo nhu cầu vận tải dọc theo các tuyến giao thông hiện tại và trong tương lai. Đối với nghiên cứu ĐSCT, việc điều tra phỏng vấn tại các bến xe bãi đỗ bao gồm ba loại thông tin sau:

- (i) Thông tin cá nhân;
- (ii) Thông tin đi lại; và
- (iii) Lựa chọn phương thức.

2.12 Tổng cộng có 4.461 hành khách sử dụng các loại phương tiện như xe buýt, đường sắt và hàng không đã được phỏng vấn trong tháng 11 năm 2011. Kết quả được trình bày ở phần sau.

2) Thông tin các mẫu phỏng vấn

2.13 Vị trí điều tra khảo sát, số lượng mẫu, thông tin các mẫu phỏng vấn được thể hiện trong bảng sau đây.

2.14 Điều tra khảo sát được thực hiện tại 13 bến xe, 8 ga đường sắt và 5 sân bay (xem Bảng 2.3.1). Tổng số hành khách được phỏng vấn là 4.461 người, trong đó có 1.914 hành khách đường bộ, 1.563 hành khách đường sắt và 984 hành khách đường hàng không (xem Bảng 2.3.2).

Bảng 2.3.1 Vị trí điều tra khảo sát tại các bến bãi

Phương tiện	Vị trí
Bến xe khách (13)	Hà Nội (Giáp Bát, Mỹ Đình, Nước Ngầm, Yên Nghĩa), Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An (Vinh), Đà Nẵng, Nha Trang, Bình Thuận (Phan Thiết), Đồng Nai (Biên Hòa), Tp.HCM (Bến xe miền Đông và miền Tây)
Ga đường sắt (8)	Hà Nội, Thanh Hóa, Vinh, Đà Nẵng, Huế, Nha Trang, Phan Thiết, Tp.HCM
Hàng không (5)	Các cảng hàng không ở Hà Nội (Nội Bài), Đà Nẵng, Huế, Nha Trang (Cam Ranh) và TP.HCM

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 2.3.2 Số lượng mẫu

Tỉnh/TP	HK Đường bộ	HK Đường sắt	HK Hàng không	Tổng
Hà Nội	822	184	199	1.205
Ninh Bình	105	0	0	105
Thanh Hóa	82	201	0	283
Vinh	100	204	0	304
Huế	0	199	200	399
Đà Nẵng	98	195	198	491
Nha Trang	100	200	201	501
Phan Thiết	104	185	0	289
Biên Hòa	104	0	0	104
TP.HCM	399	195	186	780
Tổng	1.914	1.563	984	4.461

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.15 Hơn một nửa hành khách được phỏng vấn là nam giới (xem Bảng 2.3.3), tỷ lệ giữa nam và nữ là 1,2:1. Nhìn chung, đối tượng được phỏng vấn tương đối trẻ có tuổi trung bình là 36,2 (Xem Bảng 2.3.4). Hành khách sử dụng đường bộ có xu hướng trẻ hơn so với hành khách sử dụng đường sắt và hàng không.

Bảng 2.3.3 Giới tính của người được phỏng vấn

Giới	Nam	Nữ	Tổng
Số	2.433	2.028	4.461
%	54,5	45,5	100

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 2.3.4 Độ tuổi trung bình của người được phỏng vấn

HK (Đ.bộ)	HK (Đ.sắt)	HK (H.Không)	Tổng
35,0	35,9	38,8	36,2

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.16 Đa số những người được phỏng vấn là cán bộ chuyên môn, công nhân kỹ thuật, sinh viên hoặc chủ doanh nghiệp (xem Bảng 2.3.5). Số ít là người không có việc làm. Một phần ba thuộc nhóm có thu nhập trung bình từ 2-8 triệu đồng/tháng (xem Bảng 2.3.6). Bình quân thu nhập là 4 triệu đồng/tháng. Khả năng chi trả cho phương tiện đi lại được phản ánh trong việc lựa chọn phương thức, người sử dụng đường bộ và đường sắt có thu nhập trung bình khoảng 3 triệu đồng, thấp hơn một nửa so với người sử dụng hàng không. Hành khách đi bằng đường hàng không thường sử dụng các loại xe như xe riêng, xe công ty, xe gắn máy hơn là hành khách đi đường bộ và đường sắt (xem Bảng 2.3.7). Tuy nhiên, trong các cuộc phỏng vấn, phần lớn hành khách (khoảng 82-95%) có thể tiếp cận với phương tiện xe máy, và yếu tố này không liên quan đến loại việc lựa chọn phương tiện đi lại của họ.

Bảng 2.3.5 Nghề nghiệp của người được phỏng vấn

	Người sử dụng đường bộ	Người sử dụng đường sắt	Người sử dụng hàng không	Tổng	% Tỷ lệ
Quản lý	112	35	97	244	5,5
Chuyên môn/ Kỹ thuật	250	326	267	843	18,9
Nông - ngư nghiệp	175	123	14	312	7,0
Quân đội/ công an	66	62	50	178	4,0
Thợ/ công nhân/ cán bộ (như thợ cơ khí, thợ may, hướng dẫn viên du lịch, nghệ sĩ)	289	230	109	628	14,1
Công nhân không có tay nghề	166	53	9	228	5,1
Buôn bán nhỏ	163	96	56	315	7,1
Kinh doanh	162	192	222	576	12,9
Sinh viên	273	281	58	612	13,7
Nội trợ	78	46	21	145	3,2
Không nghề nghiệp	35	14	5	54	1,2
Nghỉ hưu	105	100	73	278	6,2
Khác	36	4	3	43	1,0
Chưa rõ	4	1	0	5	0,1
Tổng	1.914	1.563	984	4.461	100

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 2.3.6 Thu nhập của người được phỏng vấn

	Người sử dụng đường bộ	Người sử dụng Đường sắt	Người sử dụng Hàng không	Tổng	% Tỷ lệ
Không có thu nhập	370	280	88	738	16,5
< 0,5 triệu đồng/tháng	27	25	4	56	1,3
0,5-1 triệu đồng/tháng	94	43	3	140	3,1
1-1,5 triệu đồng/tháng	84	85	21	190	4,3
1,5-2 triệu đồng/tháng	198	135	13	346	7,8
2 - 4 triệu đồng/tháng	583	489	141	1.213	27,2
4 - 8 triệu đồng/tháng	467	447	440	1.354	30,4
8 -12 triệu đồng/tháng	73	49	182	304	6,8
12 -16 triệu đồng/tháng	9	2	33	44	1,0
16 -20 triệu đồng/tháng	3	1	27	31	0,7
20 - 24 triệu đồng/tháng	1	0	12	13	0,3
>24 triệu đồng/tháng	2	5	20	27	0,6
Khác	3	2	0	5	0,1
Tổng	1.914	1.563	984	4.461	100
Thu nhập trung bình (triệu đồng)	3,1	3,3	6,6	4,0	
Thu nhập trung bình (USD)	149,3	157,0	313,8	188,3	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 2.3.7 Khả năng tiếp cận các phương tiện

Tiếp cận phương tiện	Người sử dụng đường bộ	Người sử dụng đường sắt	Người sử dụng hàng không
Xe riêng	3,0%	5,4%	24,6%
Xe công ty	3,3%	1,5%	15,1%
Xe máy	81,9%	83,2%	95,3%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.17 Theo kết quả phỏng vấn, trung bình mỗi năm, mỗi hành khách có khoảng 8 chuyến đi liên tỉnh (xem Bảng 3.2.8). Hành khách sử dụng đường hàng không có số chuyến đi thường xuyên hơn so với hành khách sử dụng các phương thức khác, thấp nhất là hành khách đường sắt. Đa số hành khách trả lời việc đi lại vì mục đích cá nhân hoặc về nhà tại thời điểm được phỏng vấn (xem Bảng 3.2.9). Còn lại sử dụng đường bộ và đường sắt vì mục đích đi học hoặc đi làm và sử dụng hàng không chủ yếu vì mục đích đi công tác.

Bảng 2.3.8 Số Chuyến đi liên tỉnh

	Người sử dụng đường bộ	Người sử dụng đường sắt	Người sử dụng đường hàng không	Tổng
Trung bình số chuyến đi liên tỉnh/năm	9,0	5,3	12,3	8,4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 2.3.9 Mục đích chuyến đi

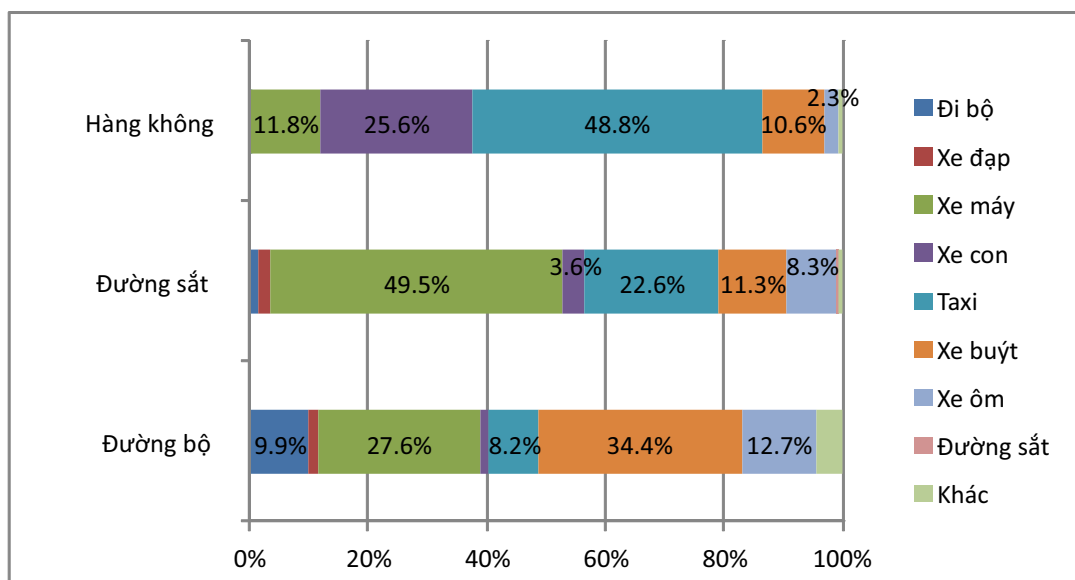
	Người sử dụng đường bộ	Người sử dụng đường sắt	Người sử dụng đường hàng không	Tổng
Đi làm	7,7	5,6	-	12,6
Đi học	4,6	7,4	-	17,0
Đi công tác	17,6	18,7	33,2	16,4
Cá nhân	23,5	30,7	56,2	20,8
Về nhà	29,6	25,5	-	21,7
Mục đích khác	17,0	12,0	10,6	11,5
Tổng	100	100	100,0	100

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Tiếp cận đi lại

2.18 Thông tin khảo sát liên quan đến cách tiếp cận từng loại phương thức được trình bày trong bảng và hình dưới đây.

2.19 Hành khách sử dụng các loại phương tiện tiếp cận các bến xe, nhà ga và sân bay thế nào? - Đối với người sử dụng đường bộ, xe buýt là phương tiện tiếp cận chính trong khi người sử dụng đường sắt và hàng không thì xe máy và taxi là phương tiện tiếp cận chính (xem Hình 2.3.1).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú ý: Số lượng mẫu: 1.914 người sử dụng đường bộ; 1.563 người sử dụng đường sắt; 984 người sử dụng hàng không

Hình 2.3.1 Phương thức tiếp cận bến xe, nhà ga, sân bay

2.20 Chi phí tiếp cận bến xe là rẻ nhất, chi phí tiếp cận ga đường sắt gần như gấp đôi chi phí tiếp cận bến xe (xem Bảng 3.3.1), chi phí tiếp cận sân bay cao hơn nhiều so với hai hình thức còn lại.

Bảng 2.3.10 Giá vé trung bình tiếp cận đến các bến xe, nhà ga, sân bay

	Người sử dụng đường bộ	Người sử dụng đường sắt	Người sử dụng đường hàng không
Giá vé trung bình (đồng)	15.353	29.163	127.737

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.21 Bảng 2.3.11 liệt kê thời gian tiếp cận trung bình đến bến xe, nhà ga và sân bay. Thời gian tiếp cận trung bình cho xe buýt, đường sắt và hàng không lần lượt là 27 phút, 32 phút và 50 phút. Đối với hành khách đường sắt, thời gian tiếp cận trung bình từ ga này đến ga kia là 266 phút (thực tế thời gian trung bình cao hơn).

Bảng 2.3.11 Thời gian tiếp cận trung bình tới bến xe, nhà ga, sân bay (phút)

Phương thức tiếp cận	Người sử dụng đường bộ	Người sử dụng đường sắt	Người sử dụng đường hàng không	Tổng
Đi bộ	10,7	9,0	7,5	10,5
Xe đạp	19,1	25,3	-	22,2
Xe máy	18,0	26,8	33,5	24,0
Xe con	21,8	29,9	58,1	50,5
Taxi	23,1	26,8	46,8	35,9
Xe buýt	41,2	68,2	58,8	48,3
Xe ôm	18,5	21,7	60,9	22,0
Đường sắt	-	265,7	-	265,7
Khác	43,3	62,5	73,6	47,4
Tổng	26,9	32,2	49,8	33,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Phương tiện đi lại chính

2.22 Bảng 2.3.12 cho thấy thời gian chờ đợi trung bình ở các bến xe, sân bay, nhà ga. Thời gian chờ đợi ở ga đường sắt là 47 phút và gấp >2 lần thời gian chờ đợi ở bến xe. Thời gian chờ đợi ở sân bay là lâu nhất (trung bình là 52 phút).

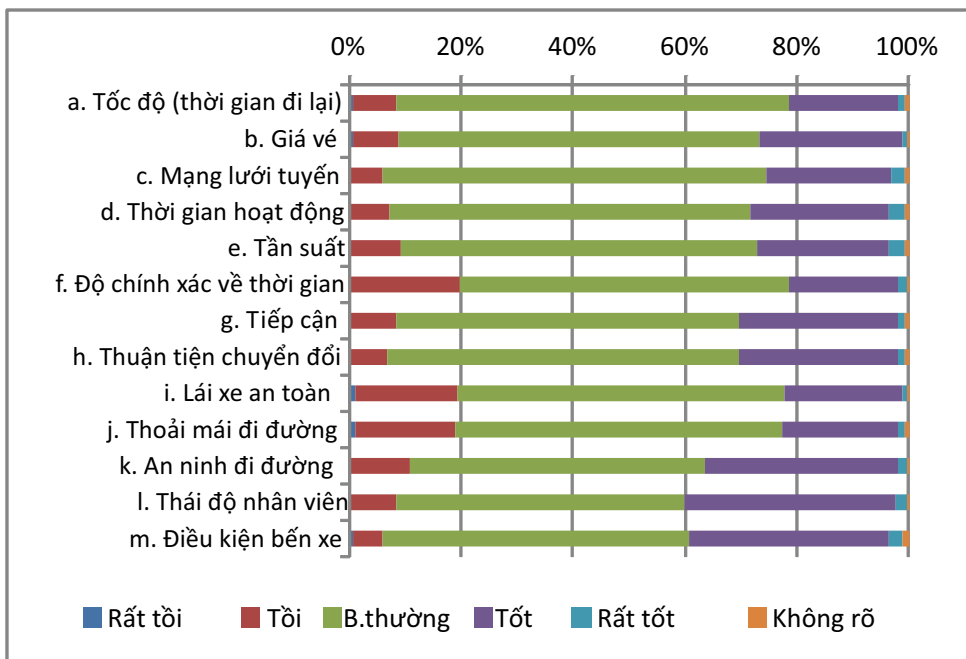
Bảng 2.3.12 Thời gian chờ đợi ở bến xe, nhà ga, sân bay (phút)

	Người sử dụng đường bộ	Người sử dụng đường sắt	Người sử dụng đường hàng không
Bình quân thời gian chờ	19,7	46,9	51,9

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

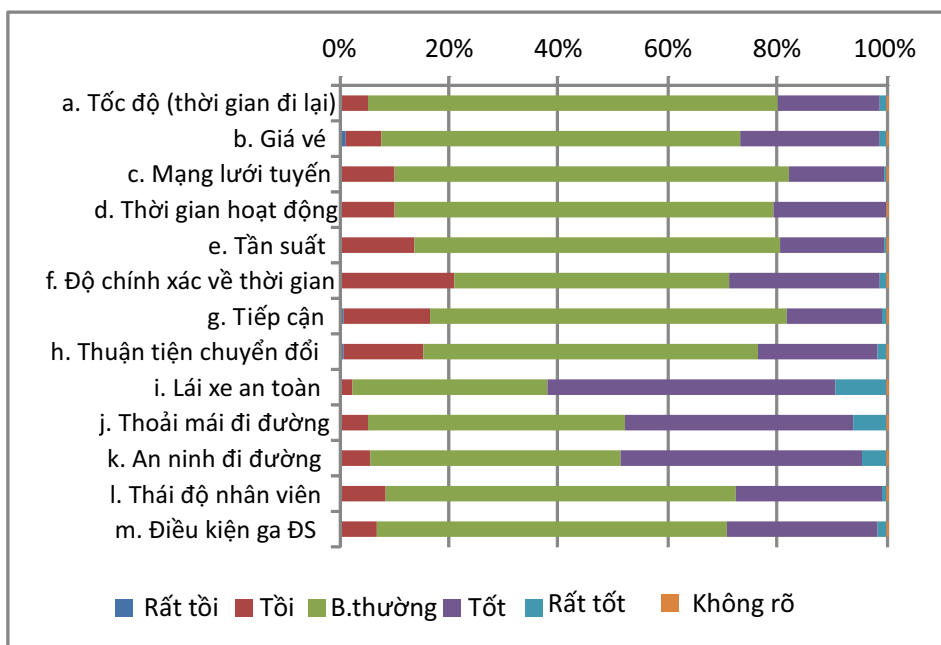
Chú ý: Số liệu chỉ đối với hành khách đi từ bến xe, nhà ga, sân bay. Số mẫu phỏng vấn: 806 người sử dụng đường bộ, 514 người sử dụng đường sắt và 334 người sử dụng đường hàng không.

2.23 Từ Hình 2.3.2 đến Hình 2.3.5 đánh giá từng loại phương tiện theo người sử dụng phương tiện đó tương ứng với thời gian đi lại, giá vé, mạng lưới tuyến, thời gian hoạt động, tần suất, độ chính xác về thời gian, khả năng tiếp cận, thuận tiện chuyển đổi, lái xe an toàn, thoải mái đi đường, an ninh đi đường, thái độ nhân viên và điều kiện bến bãi, nhà ga. Đường hàng không luôn được đánh giá cao hơn đường sắt và đường bộ trên mọi phương diện. Tiếp đến là đường bộ, được đánh giá cao hơn đường sắt ngoại trừ độ chính xác về thời gian, lái xe an toàn, thoải mái đi đường và an ninh đi đường. Nhìn chung, sự khác biệt trong việc đánh giá các phương thức là khá rõ ràng liên quan đến lái xe an toàn, thoải mái đi đường, và an ninh đi đường.



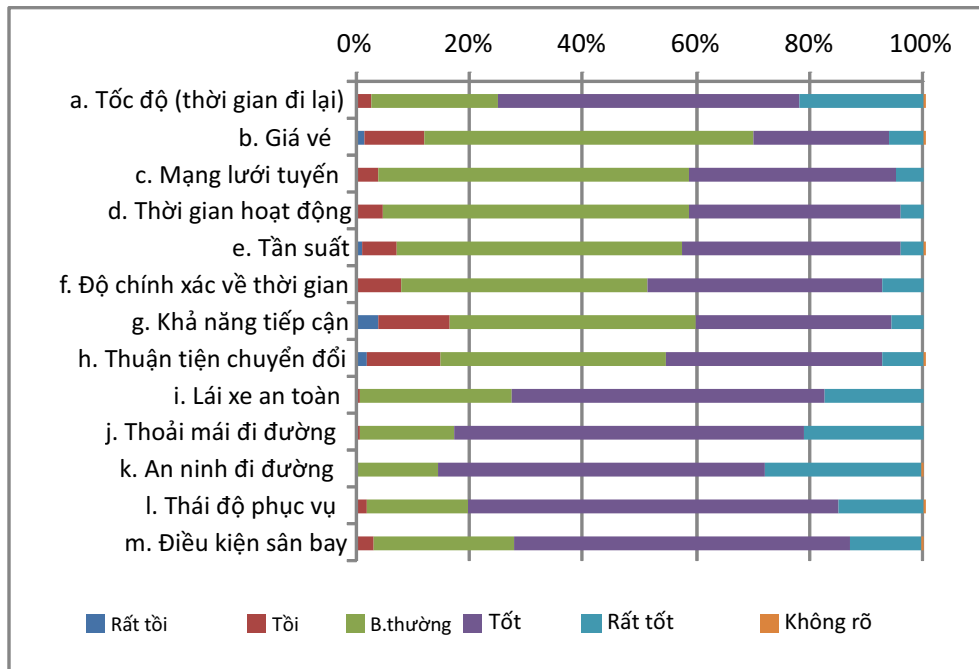
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA
 Chú ý: Số lượng mẫu: 1.889 - 1.909

Hình 2.3.2 Đánh giá đi lại bằng đường bộ



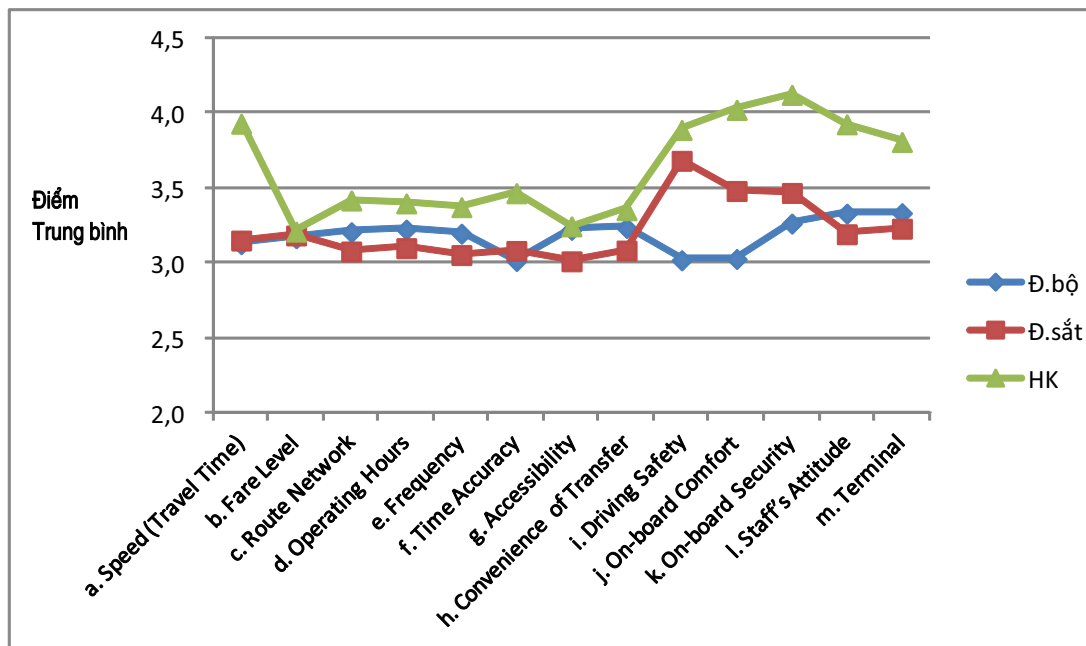
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA
 Chú ý: Số lượng mẫu: 1.560 - 1.562

Hình 2.3.3 Đánh giá đi lại bằng đường sắt



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA
Chú ý: Số lượng mẫu: 981 - 984

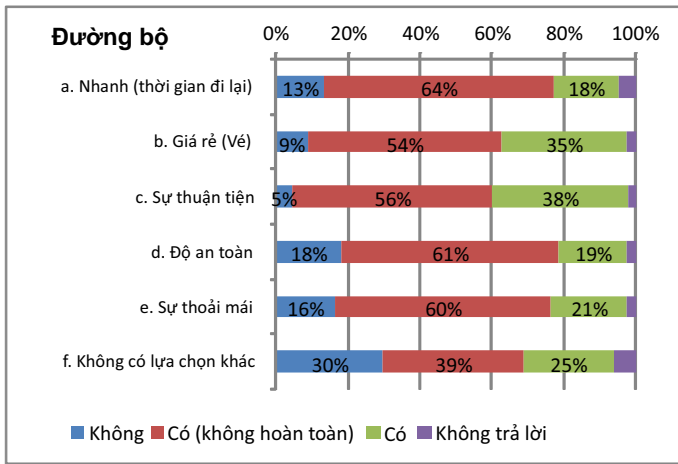
Hình 2.3.4 Đánh giá đi lại bằng đường hàng không



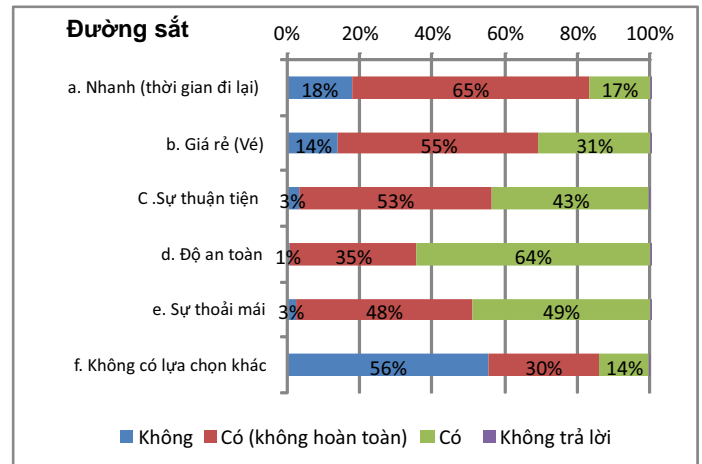
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA
Chú ý: Điểm trung bình được tính theo các giá trị quy đổi như sau: Rất tồi = 1 điểm, Tồi = 2 điểm, Bình thường = 3 điểm, Tốt = 4 điểm, Rất tốt = 5 điểm.

Hình 2.3.5 Đánh giá so sánh các phương thức

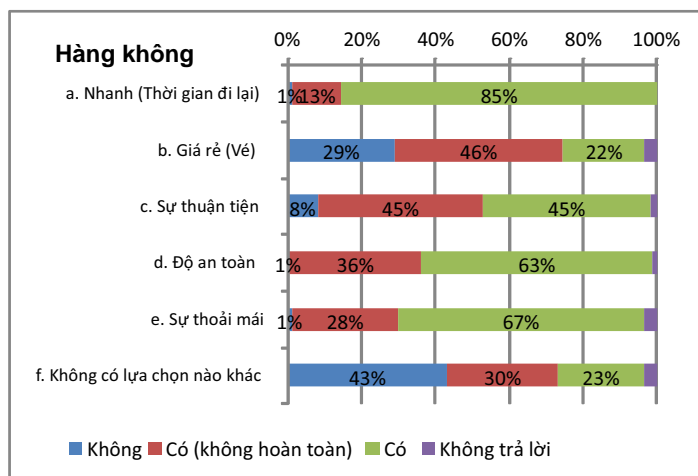
2.24 Các lý do để lựa chọn một phương thức cụ thể được thể hiện trong Hình 2.3.6. Ngoại trừ yếu tố "Nhanh (thời gian đi lại)", người sử dụng đường sắt và hàng không đều có lý do giống nhau để lựa chọn hai phương thức này. Đối với họ, an toàn, thoải mái và tiện lợi là lý do chính. Theo hành khách sử dụng đường hàng không, nhanh là yếu tố quyết định. Trong khi đường bộ được lựa chọn vì sự tiện lợi và giá vé rẻ.



Chú ý: Số lượng mẫu: 1914



Chú ý: Số lượng mẫu: 1563



Chú ý: Số lượng mẫu: 984

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

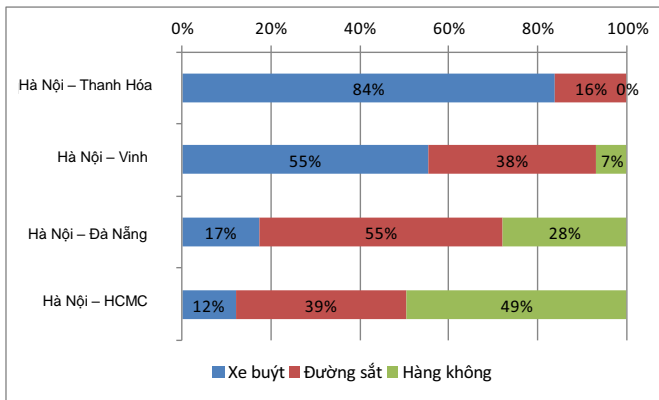
Hình 2.3.6 Các lý do lựa chọn phương thức vận tải

5) Lựa chọn phương thức vận tải hiện tại và nguyện vọng chi trả

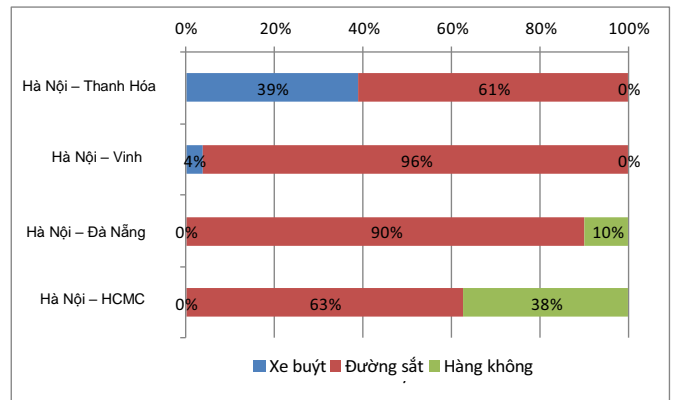
2.25 Trong tình hình hiện nay, rất nhiều người được phỏng vấn cho biết họ đã lựa chọn phương thức vận tải công cộng đối với một số tuyến cụ thể. Kết quả khảo sát ở Hà Nội, Đà Nẵng và TP.HCM được thể hiện trong Hình 2.3.7 đến 2.3.9

2.26 Bên cạnh hàng không, đường sắt cũng là phương tiện tương đối được ưu tiên lựa chọn để đi lại giữa Hà Nội và Tp.HCM; đối với người sử dụng đường sắt và đường bộ (ở Hà Nội lần lượt là 39% và 63%, ở Tp.HCM là 23% và 25% tương ứng số người sử dụng đường bộ và đường sắt,). Đường bộ chỉ phù hợp với hành trình đường ngắn.

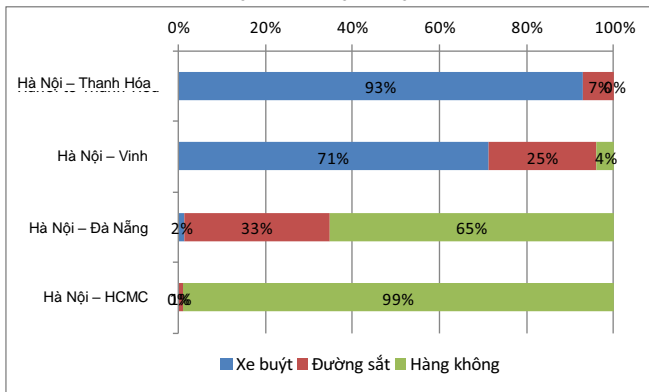
Trả lời của người sử dụng đường bộ (SL=723-807)



Trả lời của người sử dụng đường sắt (SL =183-184)



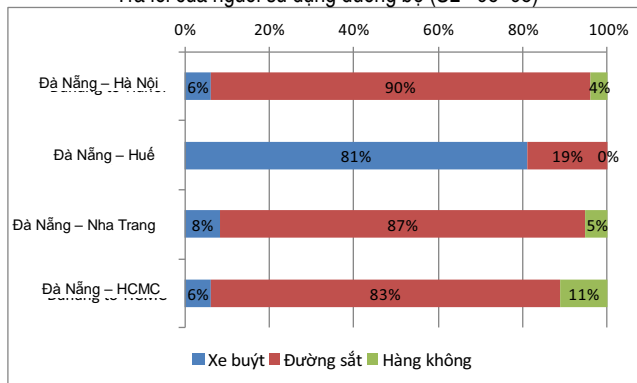
Trả lời của người sử dụng đường HK (SL=198-199)



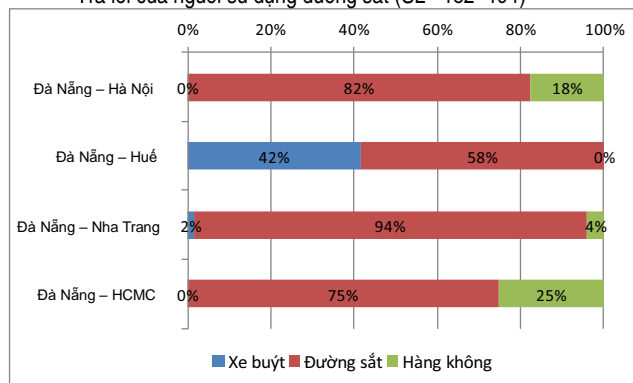
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.3.7 Lựa chọn phương thức hiện tại trên một số tuyến cụ thể (Trả lời của hành khách được phỏng vấn ở Hà Nội)

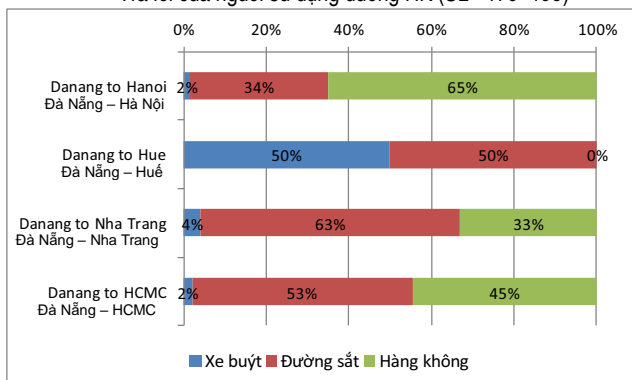
Trả lời của người sử dụng đường bộ (SL =95~98)



Trả lời của người sử dụng đường sắt (SL =182~194)



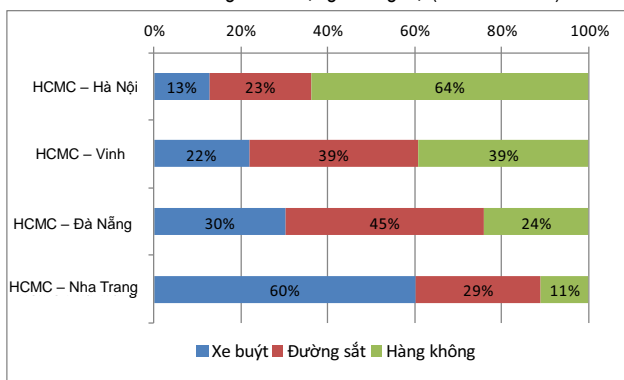
Trả lời của người sử dụng đường HK (SL =176~195)



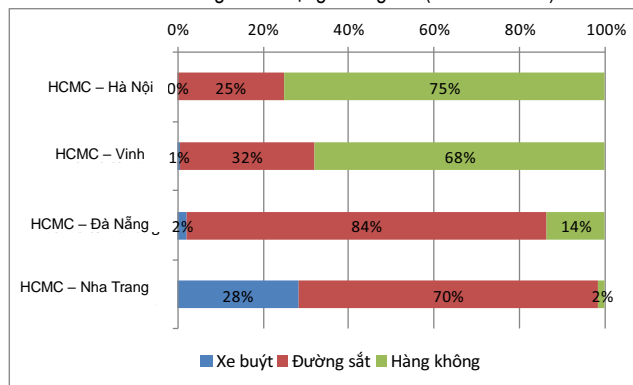
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.3.8 Lựa chọn phương thức hiện tại trên một số tuyến cụ thể (Trả lời của Hành khách được phỏng vấn ở Đà Nẵng)

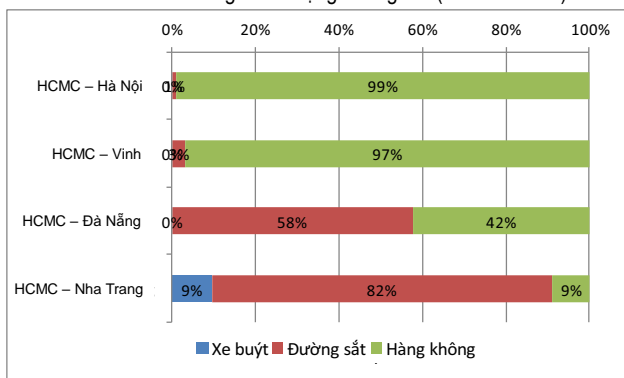
Trả lời của người sử dụng đường bộ (SL =334~387)



Trả lời của người sử dụng đường sắt (SL =184~193)



Trả lời của người sử dụng đường HK (SL =175~186)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.3.9 Lựa chọn phương thức hiện tại trên một số tuyến cụ thể (Trả lời của Hành khách được phỏng vấn ở TP.HCM)

2.27 Nguyên vọng chi trả để rút ngắn thời gian đi lại 30 phút, 1 giờ, 2 giờ và 3 giờ được điều tra thông qua phỏng vấn hành khách - Kết quả trình bày trong Bảng 2.3.13. Có thể thấy hành khách sử dụng đường hàng không sẵn sàng trả mức phí cao nhất và thấp nhất là hành khách sử dụng đường bộ.

Bảng 2.3.13 Nguyên vọng chi trả (trung bình/giờ)

	VND/giờ	USD/giờ
Hàng không	38.450	1,83
Đường bộ	7.344	0,35
Đường sắt	28.336	1,35

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6) Lựa chọn phương thức theo điều kiện giả định

2.28 Trên cơ sở giả định các điều kiện trong tương lai như thời gian đi lại và mức giá vé, Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành phỏng vấn việc lựa chọn phương thức trên một số tuyến đường cụ thể. Phương án giá vé A - mức giá vé ĐSCT giả định bằng một nửa giá vé máy bay, Phương án giá vé B - tương đương với giá vé máy bay và Phương án giá vé C - giả định cao hơn 1,5 lần giá vé máy bay hiện tại.

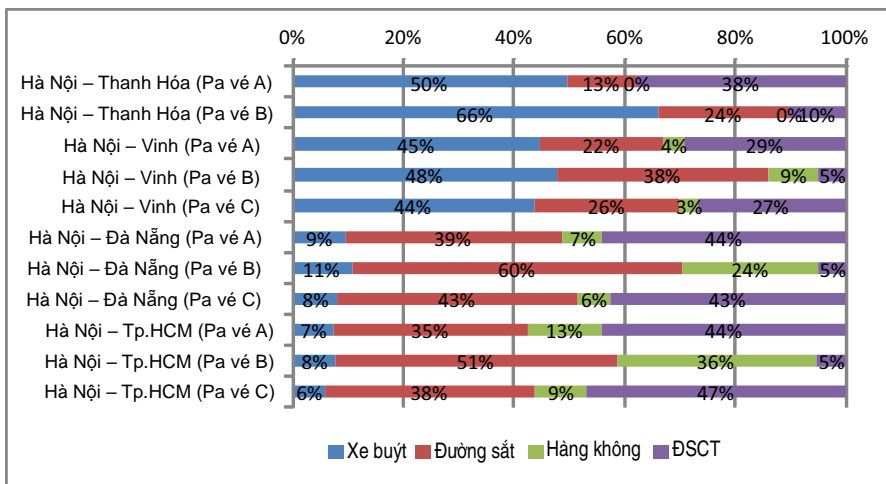
Bảng 2.3.14 Điều kiện giả định trong tương lai (Hà Nội)

Tuyến	Cự ly (km)		Đường bộ	Đường sắt	Hàng không	ĐSCT
Hà Nội – Thanh Hóa	150	Tổng thời gian đi lại (Bao gồm thời gian chờ đợi và tiếp cận)	2 h 20 (30')	1 h 50 (30')	N/A	1 h 0 (30')
		P.án A (000VND)	60	60	N/A	130
		P.án B (000VND)	60	60	N/A	250
Hà Nội – Vinh	280	Tổng thời gian đi lại (Bao gồm thời gian chờ đợi và tiếp cận)	4 h 0 (30')	3 h 0 (30')	2 h 30 (2h)	1 h 30 (30')
		P.án A (000VND)	120	120	470	240
		P.án B (000VND)	120	120	470	470
		P.án C (000VND)	120	120	710	240
Hà Nội – Đà Nẵng	700	Tổng thời gian đi lại (Bao gồm thời gian chờ đợi và tiếp cận)	9 h 20 (30')	6 h 50 (30')	3 h 00 (2h)	2 h 50 (30')
		P.án A (000VND)	300	300	1.180	590
		P.án B (000VND)	300	300	1.180	1.180
		P.án C (000VND)	300	300	1.770	590
Hà Nội – TP.HCM	1570	Tổng thời gian đi lại (Bao gồm thời gian chờ đợi và tiếp cận)	20 h 10 (30')	14 h 50 (30')	4 h 20 (2h20)	5 h 40 (30')
		P.án A (000VND)	680	680	2.650	1.330
		P.án B (000VND)	680	680	2.650	2.650
		P.án C (000VND)	680	680	3.980	1.330

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

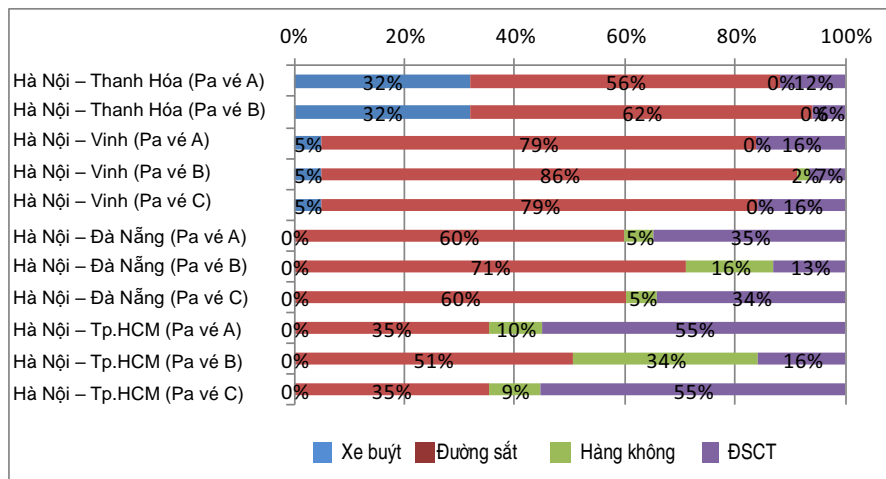
Chú ý: 1) P.án A được giả định trên cơ sở giá vé hiện tại đi từ Hà Nội đến Tp.HCM 2) Thời gian đi lại được giả định trên cơ sở giả định tốc độ của từng loại phương tiện như: xe khách: 80km/h, đường sắt: 110km/h, hàng không: mức hiện tại, ĐSCT: 300km/h

2.29 Kết quả lựa chọn phương thức của hành khách ở Hà Nội được trình bày trong Hình 2.3.10 đến Hình 2.3.12. Mỗi người đều có lý do riêng để lựa chọn phương thức họ đang sử dụng. Trong "P.án vé A" và "P.án vé C", ĐSCT được lựa chọn nhiều nhất trên các tuyến đường dài như Hà Nội - Đà Nẵng và Hà Nội - Tp.HCM thay vì đường hàng không. Nếu vé là "P.án vé B", vận tải hàng không chiếm ưu thế hơn trên tuyến Hà Nội – Tp.HCM trong khi đối với các tuyến Hà Nội - Đà Nẵng, ĐSCT vẫn cạnh tranh được với vận tải hàng không.



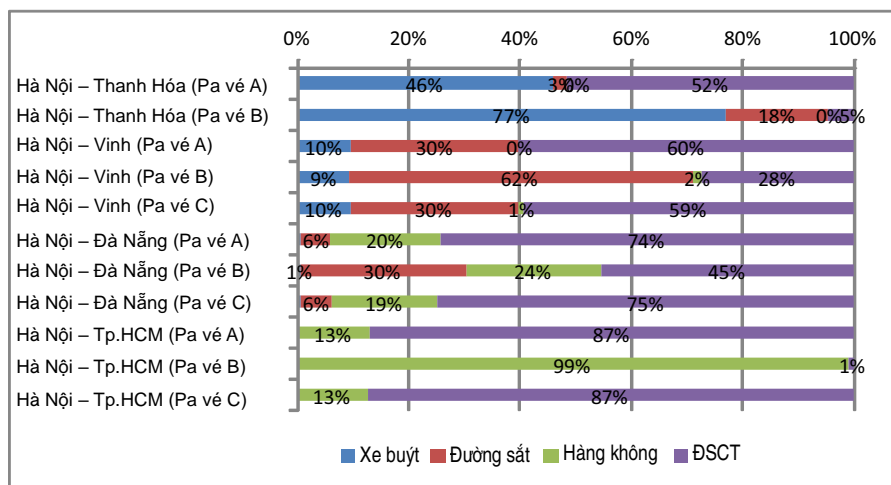
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA
 Chú ý: Số lượng mẫu: 812-819

Hình 2.3.10 Lựa chọn phương thức của người sử dụng đường bộ (Hà Nội)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA
 Chú ý: Số lượng mẫu: 184

Hình 2.3.11 Lựa chọn phương thức của người sử dụng đường sắt (Hà Nội)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA
 Chú ý: Số lượng mẫu: 196-199

Hình 2.3.12 Lựa chọn phương thức của người sử dụng hàng không (Hà Nội)

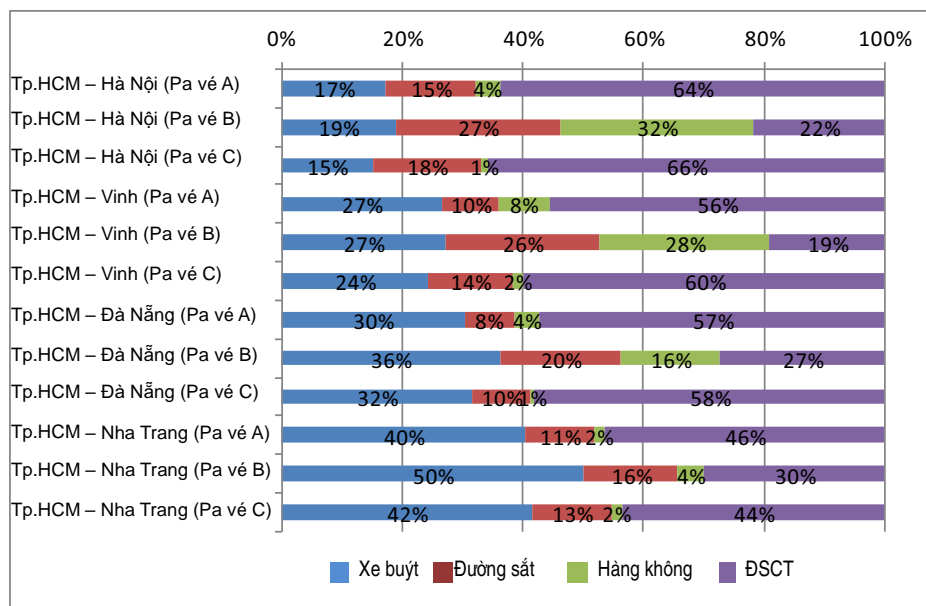
2.30 Kết quả lựa chọn phương thức của hành khách tại TP.HCM được trình bày trong Hình 2.3.13 đến Hình 2.3.15 (Các điều kiện giả định được nêu trong Bảng 2.3.15). Kết quả phỏng vấn tương tự với kết quả ở Hà Nội. Vận tải hàng không chiếm ưu thế trong trường hợp P.án vé B trên tuyến Hà Nội-TP.HCM, trong khi trường hợp phương án vé A và phương án vé C, ĐSCT lại có thể mạnh cạnh tranh so với hàng không.

Bảng 2.3.15 Điều kiện giả định trong tương lai (TP.HCM)

Tuyến	Cự ly (km)		Đường bộ	Đường sắt	Hàng không	ĐSCT
TP.HCM - Hà Nội	1570	Tổng thời gian đi lại (Bao gồm thời gian chờ đợi và tiếp cận)	20 h 10 (30')	14 h 50 (30')	4 h 20 (2h20)	5 h 40 (30')
		P.án A (000VND)	680	680	2,650	1,330
		P.án B (000VND)	680	680	2,650	2,650
		P.án C (000VND)	680	680	3,980	1,330
TP.HCM - Vinh	1290	Tổng thời gian đi lại (Bao gồm thời gian chờ đợi và tiếp cận)	16 h 40 (30')	12 h 10 (30')	3 h 40 (2h)	4 h 50 (30')
		P.án A (000VND)	560	560	2,180	1,090
		P.án B (000VND)	560	560	2,180	2,180
		P.án C (000VND)	560	560	3,270	1,090
TP.HCM - Đà Nẵng	870	Tổng thời gian đi lại (Bao gồm thời gian chờ đợi và tiếp cận)	11 h 20 (30')	8 h 20 (30')	3 h 0 (1h 55)	3 h 20 (30')
		P.án A (000VND)	380	380	1,470	740
		P.án B (000VND)	380	380	1,470	1,470
		P.án C (000VND)	380	380	2,210	740
TP.HCM - Nha Trang	370	Tổng thời gian đi lại (Bao gồm thời gian chờ đợi và tiếp cận)	5 h 10 (30')	3 h 50 (30')	2 h 50 (2h 25)	1 h 40 (30')
		P.án A (000VND)	160	160	630	320
		P.án B (000VND)	160	160	630	630
		P.án C (000VND)	160	160	950	320

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

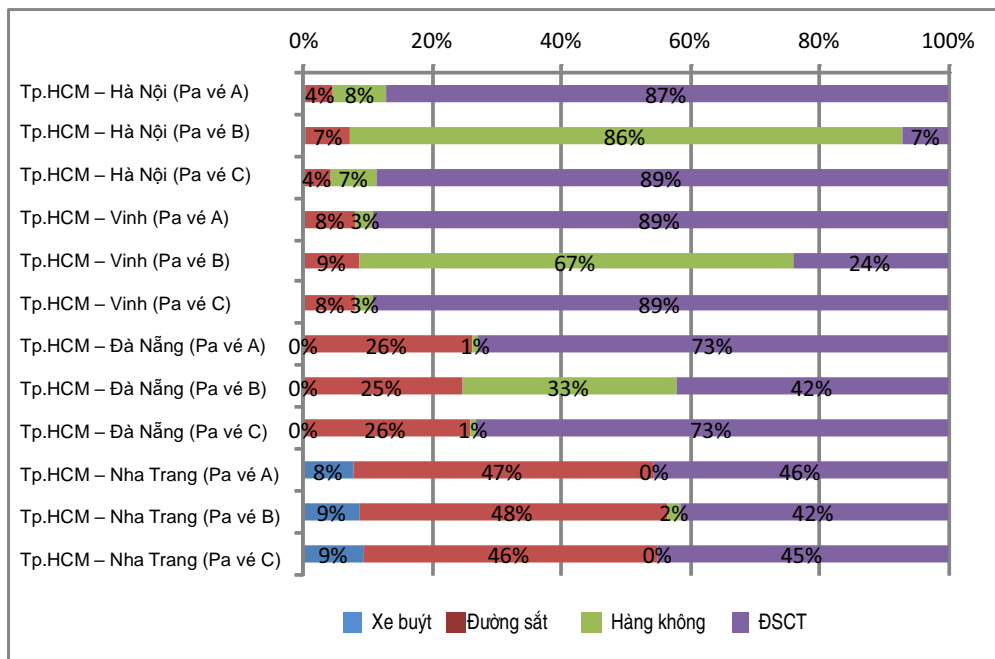
Chú ý: 1) Điều kiện giả định trong P.án A được xây dựng dựa trên mức giá vé hiện tại trên tuyến Hà Nội – Tp.HCM 2) Thời gian đi lại được giả định dựa trên tốc độ của từng loại phương như sau: đường bộ: 80km/h, đường sắt: 110km/h, hàng không: mức hiện tại, đường sắt cao tốc: 300km/h



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

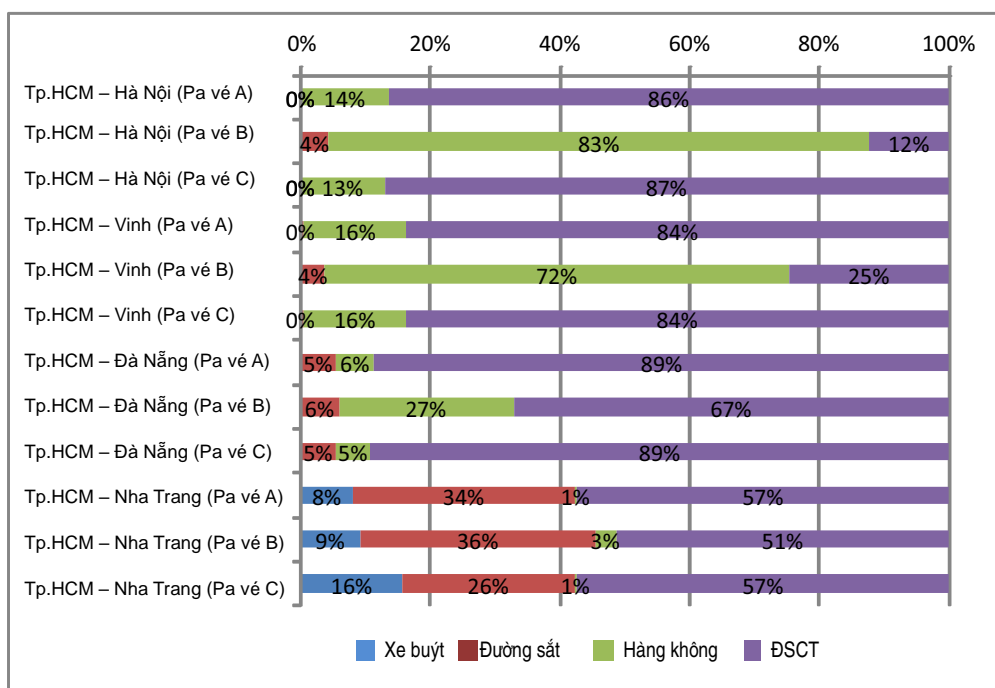
Chú ý: Số lượng mẫu: 397-399

Hình 2.3.13 Lựa chọn phương tiện của người sử dụng đường bộ (TP.HCM)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA
 Chú ý: Số lượng mẫu: 194-195

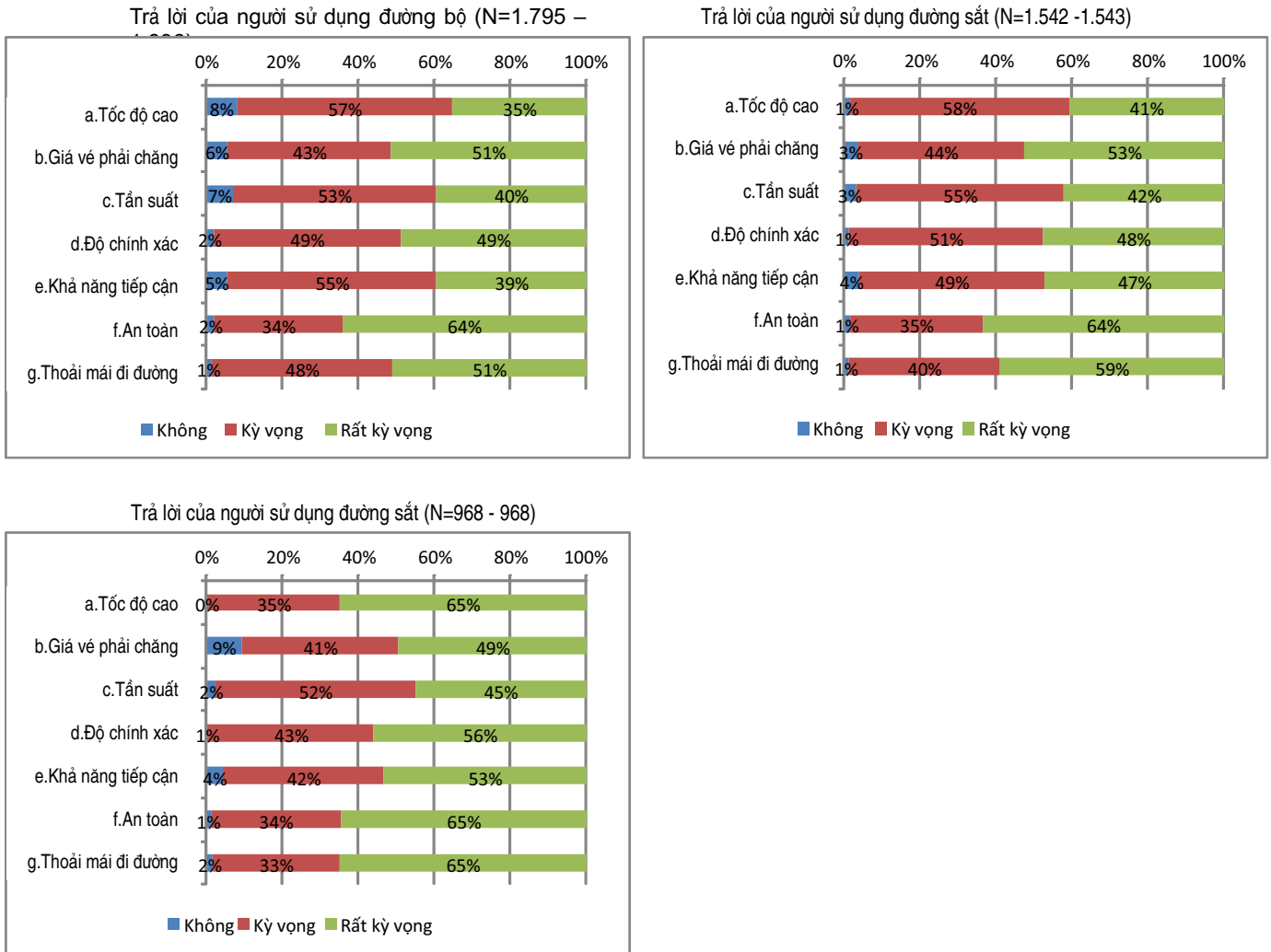
Hình 2.3.14 Lựa chọn phương thức của người sử dụng đường sắt (TP.HCM)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA
 Chú ý: Số lượng mẫu: 185-186

Hình 2.3.15 Lựa chọn phương thức của người sử dụng hàng không (TP.HCM)

2.31 Các yếu tố dự kiến đối với khai thác hoạt động ĐSCT được thể hiện trong Bảng 2.3.16. An toàn là mối quan tâm lớn nhất, tiếp đến là sự thoải mái và mức giá vé phải chăng. Ngoài ra, đối với hành khách hàng không, tốc độ cao cũng là một yếu tố chính mong muốn có được từ ĐSCT.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.3.16 Yếu tố mong muốn khi khai thác đường sắt cao tốc

3 KHUNG KINH TẾ - XÃ HỘI

3.1 Định hướng phát triển quốc gia và khu vực

1) Định hướng phát triển quốc gia

3.1 Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội quốc gia (PTKTXH QG) (2010 - 2015) được xây dựng trên cơ sở Đại hội Đảng lần thứ XI tháng 08/2008. Mục tiêu chung của Kế hoạch PT KTXH 5 năm như sau:

- (a) Phát triển kinh tế nhanh, bền vững, gắn với mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế theo hướng nâng cao chất lượng, hiệu quả sức cạnh tranh.
- (b) Bảo đảm phúc lợi xã hội và an sinh xã hội;
- (c) Nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân;
- (d) Tăng cường hoạt động đối ngoại và nâng cao hiệu quả hội nhập quốc tế;
- (e) Bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ, giữ vững an ninh chính trị và trật tự, an toàn xã hội;
- (f) Tạo nền tảng đến năm 2020 Việt Nam cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại.

3.2 Để đạt được mục tiêu trên, các nhiệm vụ chính được cụ thể hóa như trong Bảng 3.1.1.

Bảng 3.1.1 Nhiệm vụ chính và giải pháp PTKTXH 5 năm (2010 – 2015)

Nội dung	Nhiệm vụ và giải pháp
1. Tập trung ưu tiên kiểm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, đảm bảo các cân đối lớn của nền kinh tế	<ul style="list-style-type: none"> • Đảm bảo sự kết hợp hài hòa giữa chính sách tiền tệ và chính sách tài khóa để kiểm soát lạm phát. • Đảm bảo khả năng thanh toán và tăng tín dụng hàng năm. • Tăng cường quản lý Nhà nước điều chỉnh lãi suất, kiểm soát tỷ giá hối đoái, và điều chỉnh giá các mặt hàng. • Đẩy mạnh xuất khẩu và giám sát thâm hụt thương mại. • Thu hút ODA và đầu tư trực tiếp nước ngoài song song với kiểm soát và khuyến khích dòng đầu tư và người từ nước ngoài.
2. Ưu tiên nguồn lực thực hiện ba đột phá chiến lược và tái cơ cấu nền kinh tế, đổi mới mô hình tăng trưởng theo hướng nâng cao hiệu quả và khả năng cạnh tranh	<ul style="list-style-type: none"> • Đảm bảo tính nhất quán của chính sách đổi mới mô hình tăng trưởng. • Nâng cao hiệu quả, năng suất, chất lượng và khả năng cạnh tranh của nền kinh tế. • Ưu tiên cho các ngành và các dự án có ảnh hưởng sâu rộng và tạo điều kiện cho chuyển dịch cơ cấu kinh tế. • Giảm tài trợ công và huy động các nguồn vốn đầu tư. • Cơ cấu lại chính sách đầu tư khu vực tư nhân/ nước ngoài để thu hút các nhà đầu tư nhiều hơn nữa. • Xây dựng kế hoạch củng cố doanh nghiệp nhà nước (DNNN) hoạt động không hiệu quả và thua lỗ, đảm bảo tính minh bạch trong hoạt động kinh doanh thông qua giám sát và công bố lợi nhuận kinh doanh. • Đẩy nhanh chuyển đổi cơ cấu của khu vực tư nhân như các ngân hàng thương mại và các tổ chức tài chính, tín dụng.
3. Tháo gỡ khó khăn, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp phát triển sản xuất, kinh doanh và mở rộng thị trường	<ul style="list-style-type: none"> • Thực hiện chính sách thắt chặt tài chính và tiền tệ để kiểm soát lạm phát. • Thúc đẩy phát triển kinh doanh để tăng nguồn cung cấp hàng hóa và dịch vụ. • Tăng cường hình thức hợp tác giữa nhà nước và tư nhân và các hình thức đầu tư khác như BOT, BT, BTO, vv.. • Cải thiện tiếp cận nguồn vốn. • Tăng hoạt động xúc tiến thương mại để mở rộng thị trường và xuất khẩu • Khuyến khích sử dụng các sản phẩm sản xuất trong nước. • Phát triển các dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp trẻ. • Tập trung phát triển ngành công nghiệp chế tạo và hỗ trợ các ngành công nghiệp khác.

Nội dung	Nhiệm vụ và giải pháp
4. Tiếp tục chăm lo bảo đảm an sinh xã hội và phúc lợi xã hội, tập trung giải quyết các vấn đề xã hội bức xúc	<ul style="list-style-type: none"> • Thúc đẩy phát triển xã hội và cải thiện phúc lợi xã hội và an ninh cho phát triển bền vững. • Giảm tỷ lệ hộ nghèo 2%. • Tạo thêm 1,6 triệu việc làm mỗi năm. • Cải thiện dịch vụ y tế và chăm sóc sức khoẻ cơ sở. • Phát triển giáo dục và đào tạo để cải thiện nguồn nhân lực, đặc biệt là ở vùng sâu, vùng xa.
5. Đẩy mạnh phát triển khoa học công nghệ và tăng cường bảo vệ, cải thiện môi trường	<ul style="list-style-type: none"> • Tiếp tục hoàn thiện chính sách, thể chế, cơ cấu tổ chức quản lý khoa học và công nghệ. • Đẩy mạnh đổi mới công nghệ và tăng cường các hoạt động nghiên cứu. • Phát triển hệ thống ứng dụng và các trung tâm khoa học và công nghệ. • Phân cấp trách nhiệm quản lý môi trường về kiểm tra và xử phạt vi phạm • Khuyến khích mọi thành phần kinh tế áp dụng công nghệ quản lý chất thải. • Thực hiện các chương trình, dự án môi trường hiệu quả, đặc biệt là nước và vệ sinh.
6. Nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước và tăng cường công tác phòng chống tham nhũng	<ul style="list-style-type: none"> • Thực hiện cải cách hành chính tập trung vào thể chế và thủ tục hành chính. • Sửa đổi, bổ sung Luật Đất đai đối với thu hồi đất cho mục đích công. • Tiếp tục đổi mới cơ cấu tổ chức và hoạt động của bộ máy Nhà nước. • Nâng cao chất lượng các kế hoạch ngành và khu vực và kế hoạch quản lý • Thực hiện các biện pháp toàn diện để ngăn chặn tham nhũng như cơ chế minh bạch trong hoạt động của bộ máy Nhà nước, kịp thời xử lý vi phạm, ...
7. Tăng cường quốc phòng, an ninh và nâng cao hiệu quả công tác đối ngoại	<ul style="list-style-type: none"> • Thực hiện các biện pháp hiệu quả để thúc đẩy sức mạnh tổng hợp và bảo vệ chủ quyền nhà nước và an ninh quốc gia. • Thực hiện các chương trình quốc gia về phòng, chống tội phạm. • Tăng cường phối hợp chặt chẽ giữa công tác đối ngoại trong và ngoài nước. • Nâng cao trao đổi thông tin liên lạc bên ngoài, xây dựng biểu tượng và hình ảnh quốc gia.

Nguồn: Kế hoạch PTKTXH QG, 2010-2015.

2) Định hướng phát triển vùng

3.3 Ba vùng kinh tế trọng điểm, miền Bắc (KTTĐ MB), miền Trung (KTTĐ MT) và miền Nam (KTTĐ MN) là những khu vực phát triển nhất về mặt phát triển xã hội và kinh tế. Hướng phát triển của các vùng này được định hướng trong kế hoạch phát triển kinh tế xã hội tập trung vào phát triển kinh tế của các khu công nghiệp, khu chế xuất và các khu công nghiệp công nghệ cao. Ngoài ra, mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội chính của vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc, Trung, Nam dựa vào Quyết định số 145, 146 và 148/2004/QĐ-TTg Thủ tướng Chính phủ ban hành ngày 13/08/2004, cụ thể như sau:

Định hướng phát triển Vùng Kinh tế trọng điểm phía Bắc

3.4 Vùng Kinh tế trọng điểm phía Bắc bao gồm 8 tỉnh/thành phố: Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Hà Tây, Vĩnh Phúc và Bắc Ninh. Mục tiêu chính của Vùng Kinh tế trọng điểm phía Bắc là đầu tàu trong công cuộc công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, hỗ trợ các vùng khác trong quá trình phát triển. Đi đầu về hợp tác quốc tế, về thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI). Mục tiêu phát triển chủ yếu:

- (a) Phần đầu đạt tốc độ tăng trưởng GDP bình quân hàng năm giai đoạn 2006 - 2010 bằng khoảng 1,3 lần, và giai đoạn 2011 - 2020 khoảng 1,25 lần mức tăng trưởng bình quân chung của cả nước. Tăng tỷ trọng đóng góp vùng vào và GDP cả nước từ 21% (2005) lên khoảng 23-24% (2010) và khoảng 28 - 29% (2020).
- (b) Tăng giá trị xuất khẩu bình quân đầu người/năm từ 447 đô la Mỹ (năm 2005) lên 1200 đô la Mỹ (2010) và 9200 đô la Mỹ (2020).
- (c) Tăng mức đóng góp của Vùng trong thu ngân sách quốc gia từ 23% (2005) lên 26% (2010) và 29% (2020).
- (d) Đẩy nhanh tốc độ đổi mới công nghệ đạt bình quân 20 - 25%/năm, đi đầu trong tiến trình hiện đại hoá, có tỷ lệ công nghệ tiên tiến đạt khoảng 45%. Tăng tỷ lệ lao động qua đào tạo lên khoảng 55% vào năm 2010.

- (e) Giảm tỷ lệ hộ nghèo xuống còn 1,5% (2010) và dưới 0,5% (2020); đồng thời giảm tỷ lệ lao động không có việc làm đến 2010 xuống khoảng 6,5% và tiếp tục kiểm soát ở mức an toàn cho phép là 4%. Đến năm 2010, đảm bảo tỷ lệ 100% dân số thành thị được dùng nước máy; khoảng 90 - 95% dân số nông thôn sử dụng nước sạch; 100% số hộ gia đình nông thôn có hố xí hợp vệ sinh; nhân dân đi lại dễ dàng và được chăm sóc sức khỏe tốt, được đi học và có học vấn cao hơn.
- (f) Giảm tỷ lệ tăng dân số tự nhiên xuống 1% (năm 2010) và xuống dưới 0,8% (năm 2020). Kiểm soát tăng dân số trung bình (bao gồm cả tác động di dân cơ học) ở mức không quá 1,5%. Bảo đảm kỷ cương, trật tự an toàn xã hội, giữ vững an ninh quốc phòng; bảo đảm bền vững môi trường cả ở đô thị và nông thôn trong vùng.

Định hướng phát triển vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

3.5 Vùng kinh tế trọng điểm (KTTĐ) miền Trung gồm 5 tỉnh/ thành là Đà Nẵng, Thừa Thiên Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định. Mục tiêu chính của Vùng KTTĐ miền Trung là phát huy tiềm năng, vị trí địa lý và các lợi thế so sánh của vùng, từng bước phát triển vùng KTTĐ miền Trung thành một trong những vùng phát triển năng động của cả nước, bảo đảm vai trò hạt nhân tăng trưởng và thúc đẩy phát triển khu vực miền Trung và Tây Nguyên. Mục tiêu phát triển chủ yếu:

- (a) Tốc độ tăng trưởng GDP bình quân hàng năm đạt khoảng 1,2 lần (giai đoạn 2006 – 2010) và khoảng 1,25 lần (giai đoạn 2011 – 2020) so với tốc độ tăng trưởng bình quân cả nước. Tăng tỷ lệ đóng góp của vùng trong GDP của cả nước từ 5% hiện nay lên khoảng 5,5% vào năm 2010 và 6,5% vào năm 2020.
- (b) Tăng giá trị xuất khẩu bình quân đầu người/năm từ 149 đô la Mỹ (2005) lên 375 đô la Mỹ (2010) và 2.530 đô la Mỹ (2020).
- (c) Tăng mức đóng góp của vùng trong thu ngân sách quốc gia từ 4,6% năm 2005 lên 6% (2010) và 7% (2020).
- (d) Đẩy nhanh tốc độ đổi mới công nghệ đạt bình quân 20%/năm trong tiến trình hiện đại hoá, nâng cao dần tỷ lệ lao động qua đào tạo đến năm 2010 đạt khoảng 50%.
- (e) Phấn đấu đến năm 2010 đạt tỷ lệ đô thị hoá của Vùng KTTĐ miền Trung là 40%. Giảm và giữ không tăng tỷ lệ lao động không có việc làm xuống 5%; đồng thời tiếp tục kiểm soát dưới mức an toàn cho phép là 4% đến năm 2020, phấn đấu mỗi năm giải quyết hơn 60 - 70 nghìn việc làm mới.
- (f) Giảm tỷ lệ hộ nghèo từ 15,5% (2005) xuống dưới 8,8% (2010) và khoảng 2% (2020).
- (g) Đảm bảo an ninh chính trị, trật tự xã hội và môi trường bền vững ở đô thị và nông thôn.

Định hướng phát triển Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam

3.6 Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam gồm 7 tỉnh/ thành là Tp.Hồ Chí Minh và các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương, Tây Ninh, Bình Phước, Long An. Mục tiêu chính của Vùng KTTĐ phía Nam là trở thành một trong những vùng kinh tế phát triển năng động, giữ vững vai trò quyết định trong việc đóng góp vào tăng trưởng kinh tế chung của cả nước, đi đầu trong sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá của cả nước, đi đầu trong xu thế hội nhập kinh tế quốc tế. Mục tiêu phát triển chủ yếu:

- (a) Tốc độ tăng trưởng GDP bình quân hàng năm giai đoạn 2006 - 2010 đạt khoảng 1,2 lần, giai đoạn 2011 - 2020 đạt khoảng 1,1 lần tốc độ tăng trưởng bình quân cả nước.

Tăng tỷ lệ đóng góp của vùng trong GDP của cả nước từ 36% hiện nay lên khoảng 40 - 41% (2010) và 43 - 44% (2020).

- (b) Tăng giá trị xuất khẩu bình quân đầu người/năm từ 1.493 đô la Mỹ (2005) lên 3.620 đô la Mỹ (2010) và 22.310 đô la Mỹ (2020).
- (c) Tăng mức đóng góp của vùng trong thu ngân sách quốc gia từ 33,9% năm 2005 lên 38,7% (2010) và 40,5% (2020).
- (d) Đẩy nhanh tốc độ đổi mới công nghệ, phấn đấu đạt bình quân 20 - 25%/năm trong tiến trình hiện đại hoá; nâng cao dần tỷ lệ lao động qua đào tạo, đến năm 2010 đạt trên 50%.
- (e) Hình thành các trung tâm dịch vụ sản xuất và xã hội chất lượng cao, đạt tiêu chuẩn quốc tế cũng như trong khu vực Đông Nam Á đủ đáp ứng nhu cầu của cả khu vực phía Nam và khách quốc tế.
- (f) Phấn đấu giảm tỷ lệ hộ nghèo xuống dưới 4% (2010), dưới 1% (2020), tỷ lệ lao động không có việc làm khoảng 4% (2020).
- (g) Ổn định số dân trong vùng đến năm 2020 khoảng 15 - 16 triệu người. Bảo đảm kỷ cương, trật tự an toàn xã hội, giữ vững an ninh, quốc phòng; bảo đảm bền vững môi trường cả ở đô thị và nông thôn trong vùng.

Chỉ tiêu phát triển

3.7 Chỉ tiêu phát triển được đề ra cho Vùng Kinh tế trọng điểm miền Bắc, miền Trung và miền Nam như sau:

Bảng 3.1.2 Mục tiêu kinh tế chủ yếu của ba vùng kinh tế trọng điểm đến năm 2010, tầm nhìn đến 2020

Vùng kinh tế trọng điểm	Lĩnh vực	2005	2006 - 2010	2011 - 2020
Miền Bắc	Tăng trưởng GDP (lần)	-	1,30 lần tỷ lệ tăng trưởng cả nước	1,25 lần tỷ lệ tăng trưởng cả nước
	GDP/tổng GDP cả nước (%)	21	23 – 24	28 – 29
	Bình quân kim ngạch xuất khẩu trên đầu người (USD)	447	1.200	9.200
	Tỷ lệ hộ nghèo (%)	-	1,5	Dưới 0,5
Miền Trung	Tăng trưởng GDP (lần)	-	1,20 lần tỷ lệ tăng trưởng cả nước	1,25 lần tỷ lệ tăng trưởng cả nước
	GDP/tổng GDP cả nước (%)	5	5,5	6,5
	Bình quân kim ngạch xuất khẩu trên đầu người (USD)	149	375	2.530
	Tỷ lệ hộ nghèo (%)	15,5	8,8	2,0
Miền Nam	Tăng trưởng GDP (lần)	-	1,20 lần tỷ lệ tăng trưởng cả nước	1,10 lần tỷ lệ tăng trưởng cả nước
	GDP/tổng GDP cả nước (%)	36	40 – 41	43 – 44
	Bình quân kim ngạch xuất khẩu trên đầu người (USD)	1.493	3.620	22.310
	Tỷ lệ hộ nghèo (%)	-	Dưới 4,0	Dưới 1,0

Nguồn: QĐ số 145, 146, 148/ 2004/ QĐ-TTg của TTCP ngày 13/4/2004.

3.2 Dự báo dân số

1) Phương pháp

3.8 Để phục vụ phân tích nhu cầu giao thông trên tuyến đường sắt Bắc - Nam, dân số cả nước và đô thị trong tương lai được ước tính ở ba cấp độ: quốc gia, tỉnh, huyện (đối với 11 tỉnh dọc đoạn tuyến ưu tiên).

3.9 Tổng cục Thống kê thuộc Bộ Kế hoạch và Đầu tư phối hợp với Quỹ Dân số LHQ (UNFPA) ước tính dân số giai đoạn 2009 - 2049 dựa trên cuộc Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 2009 (sau đây gọi tắt là "Điều tra năm 2009"). Điều tra dân số năm 2009 đã được tiến hành từ tháng 4/2009, bao gồm tất cả các địa phương của Việt Nam (cả khu vực thành thị và nông thôn). Ước tính dân số của Tổng cục Thống kê là số liệu mới nhất chính thức của Việt Nam, và hiện mới có dân số các tỉnh và dân số đô thị cho cả nước.

3.10 Nhiều phương pháp khác nhau đã được áp dụng để cụ thể hóa con số ước tính chính thức. Về dân số đô thị của các địa phương, lấy số liệu dân số đô thị cả nước của Tổng cục Thống kê làm tổng kiểm soát và sử dụng Dự báo của Ủy ban Quốc gia Dân số và Kế hoạch hóa gia đình (NCPFP) (dân số dự báo được sử dụng trong VITRANSS2) để tính dân số đô thị theo từng tỉnh thông qua điều chỉnh phù hợp với số liệu thống kê thực tế đến năm 2009.

3.11 Đối với các huyện, dự báo dân số dựa trên kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội hiện có của các thành phố lớn, trong đó có đề cập đến các mục tiêu phát triển, tuy nhiên cần phải cân đối với tổng dân số trong tỉnh. Đối với các huyện còn lại, dự báo trên cơ sở các xu hướng phát triển dân số trước đây.

2) Cơ sở và giả định của Tổng cục Thống kê

3.12 Theo tiêu chuẩn quốc tế, độ chính xác của điều tra dân số năm 2009 là cao; ví dụ sai số trong điều tra dân số của một số quốc gia trên thế giới (theo UNFPA) như sau: Ấn Độ: 7,8%, Bangladesh: 3,0%, Úc: 1,6%, Hoa Kỳ: 4%, Hàn Quốc: 1,5%, In-đô-nê-xi-a 3,3%, Malaysia: 4,4%, Nhật Bản: 0,4% ở khu vực thành thị và 0,7% ở khu vực nông thôn, Pakistan: 4,4%, trong khi Việt Nam chỉ -0,3% (thống kê thiếu)¹. Điều này chứng tỏ điều tra dân số năm 2009 là cơ sở số liệu rất đáng tin cậy cho dự báo dân số trong Nghiên cứu này.

3.13 Dự báo dân số đưa ra 4 biến về sự thay đổi dân số, dựa trên 4 kịch bản về tỷ lệ sinh, 1 kịch bản về tỷ lệ tử vong và 1 kịch bản về tỷ lệ nhập cư như sau:

(a) **Tỷ lệ tử vong:** Trong khi các nước phát triển có quy định pháp lý khai đầy đủ các trường hợp sinh và tử, thì ở Việt Nam hệ thống này chưa hình thành rõ ràng. Vì vậy, phải đưa ra một số giả định để ước tính tỷ lệ tử vong trên thực tế. Trong Tổng điều tra năm 2009, số liệu về tỷ lệ tử vong được thu thập từ 15% các địa bàn điều tra mẫu. Kết quả là tuổi thọ khi sinh của nam được ước tính là 70,2, nữ là 75,6. Tỷ lệ tử vong giai đoạn đầu tiên (2009 - 2014) được giả định là tương tự năm 2009. Tuổi thọ khi sinh trong giai đoạn tiếp theo được tính toán dựa trên giá trị tuổi thọ của giai đoạn trước đó và thời hạn năm có được từ tuổi thọ khi sinh theo khuyến nghị của Liên Hiệp Quốc².

¹ Giá trị thống kê thừa hoặc thiếu được Ban Điều tra đánh giá trên 60 địa bàn điều tra. Các mẫu điều tra và địa bàn điều tra được lựa chọn ngẫu nhiên để đại diện cho cả nước và 6 khu vực. Ban chỉ đạo Tổng điều tra dân số nhà ở đã tổ chức các đoàn khảo sát trực tiếp đến các địa bàn điều tra được chọn để phỏng vấn từng người dân. Kết quả phỏng vấn phải khớp với bảng hỏi để tìm ra các trường hợp thống kê thừa hoặc thiếu.

² Năm 2004, Liên Hiệp Quốc điều chỉnh mô hình để cải thiện tỷ lệ tử vong và tăng thời hạn 5 năm tuổi thọ khi sinh.

- (b) **Tỷ lệ nhập cư:** Giả sử không có người nhập cư nước ngoài trong dự báo dân số của Tổng cục Thống kê. Về người nhập cư địa phương, giả sử mô hình nhập cư theo độ tuổi trong 15% mẫu điều tra của Điều tra dân số năm 2009 sẽ tiếp tục tăng trong thời gian dự báo.
- (c) **Tỷ lệ sinh:** Ước tính tỷ lệ sinh với 4 kịch bản, cụ thể là kịch bản trung bình (giả sử tỷ lệ sinh trong thời kỳ trước đó sẽ tiếp tục tăng cho đến khi đạt đến 1,85 trẻ/phụ nữ, và duy trì ở mức đó cho đến cuối giai đoạn dự báo), kịch bản cao (được xây dựng dựa trên kịch bản trung bình với giả định tỷ lệ sinh trong giai đoạn 5 năm cao hơn so với tỷ lệ sinh tại kịch bản trung bình 0,30 trẻ/phụ nữ), kịch bản thấp (được xây dựng dựa trên kịch bản trung bình với giả định tỷ lệ sinh trong giai đoạn 5 năm thấp hơn tỷ lệ tại kịch bản trung bình là 0,30 trẻ/phụ nữ), và kịch bản không đổi (giả định rằng các mô hình tỷ lệ sinh, quan sát được từ kết quả 15% mẫu trong điều tra năm 2009, không thay đổi trong suốt giai đoạn dự báo). Tổng cục Thống kê đã chọn kịch bản trung bình để ước tính dân số trong tương lai.

3.14 **Đô thị hóa:** Mô hình sự khác biệt về tăng trưởng dân số giữa thành thị và nông thôn (URGD) là phương pháp phổ biến nhất hiện nay để dự báo mức độ đô thị hóa dân số. Phương pháp này giả định rằng tỷ lệ đô thị hóa trùng với đường logistic. Ban đầu, mức độ và tốc độ đô thị hóa thấp, sau đó sẽ tăng. Tốc độ đô thị hóa tăng không ngừng cho đến khi nó đạt tỷ lệ dân số đô thị là 50%. Sau khi đạt đến cấp độ này, mặc dù tỷ lệ dân số đô thị tiếp tục tăng, tốc độ của nó sẽ giảm xuống 0 khi quá trình đô thị hóa tiến đến cận mức cao nhất. Đường cong logistic trùng với tỷ lệ dân số đô thị được trình bày trong công thức sau đây. Lưu ý rằng mô hình này đã được sử dụng để ước tính dân số đô thị cả nước (không có con số ước tính chính thức cho dân số đô thị ở cấp tỉnh).

$$100 \frac{U_t}{T_t} = \frac{100e^{dt}}{1 + e^{dt}}$$

$$d = \log_e \frac{U^t}{R^t}$$

$\frac{U_t}{T}$ Tỷ lệ dân số đô thị tại thời điểm t (tỷ lệ đô thị hóa)

d Sự khác biệt của tăng trưởng dân số giữa thành thị và nông thôn

3) Dân số cả nước

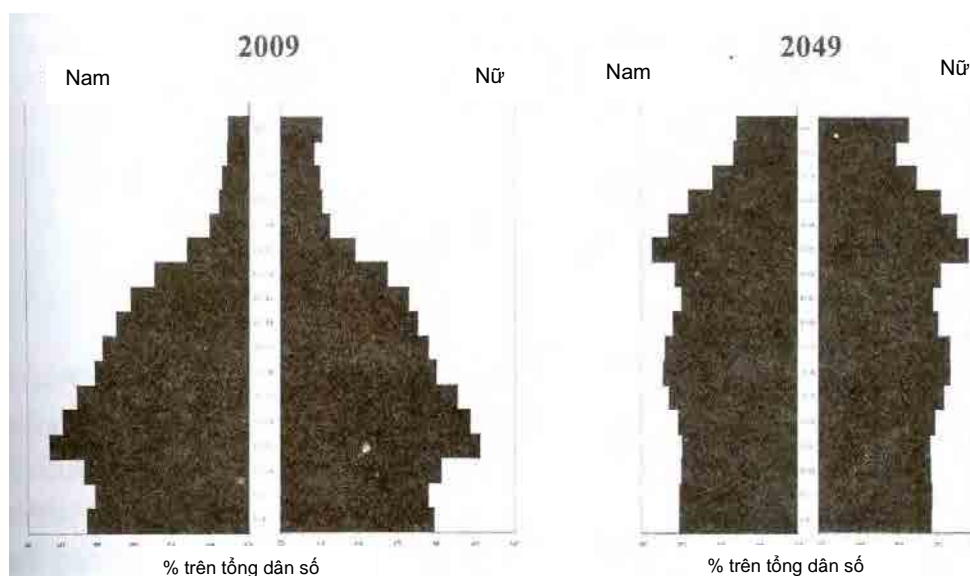
3.15 Dân số Việt Nam theo điều tra dân số năm 2009 là 85,8 triệu người, và vào cuối của thời kỳ dự báo (2049), dân số sẽ là 108,7 triệu. (xem Bảng 3.2.1)

Bảng 3.2.1 Dự báo dân số và Tăng trưởng bình quân hàng năm

	Dân số (000')	Tỷ lệ tăng trưởng (%)
2009	85.847	-
2014	90.654	1,09
2019	95.354	1,01
2024	99.466	0,84
2029	102.678	0,64
2034	105.092	0,46
2039	106.887	0,34
2044	108.102	0,23
2049	108.707	0,11

Nguồn: Tổng cục Thống kê, Bộ Kế hoạch và Đầu tư

3.16 Dự báo dân số cho thấy cơ cấu dân số theo độ tuổi của Việt Nam đang thay đổi đáng kể. Dân số có độ tuổi trung bình tăng lên nhanh chóng từ 27,9 năm (năm 2009) lên 40,5 năm (năm 2049). Tỷ lệ dân số dưới 15 tuổi giảm, và trong khoảng 40 năm tới sẽ giảm khoảng 7% (từ 24,5% năm 2009 xuống 17,6% vào năm 2049). (xem Hình 3.2.1).



Nguồn: Tổng cục Thống kê, Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Hình 3.2.1 Tháp dân số Việt Nam, năm 2009 và 2049

Bảng 3.2.2 Cơ cấu dân số

	2009	2049
Dân số cả nước (triệu)	85,8	108,7
Dưới 15 tuổi (%)	24,5	17,6
15 – 64 tuổi (%)	69,1	64,4
65 tuổi và trên 65 tuổi (%)	6,4	18,0
Độ tuổi trung bình (năm)	27,9	40,5

Nguồn: Tổng cục Thống kê, Bộ Kế hoạch và Đầu tư

3.17 Tốc độ tăng trưởng dân số của các vùng sau năm 2009 giảm cho đến khi kết thúc giai đoạn dự báo. Năm 2029 - 2034, tốc độ tăng trưởng trung bình cả nước là 0,46%, khu vực Tây Nguyên là cao nhất (0,90%), tiếp theo là khu vực Đông Nam (0,71%), và khu vực Đồng bằng sông Cửu Long thấp nhất (0,30%).

Bảng 3.2.3 Dự báo dân số theo vùng

	2009	2014	2019	2024	2029	2034
Đồng bằng sông Hồng	19.584,3	20.589,8	21.553,9	22.343,1	22.909,6	23.325,1
Trung du miền núi phía Bắc	11.054,0	11.629,9	12.225,5	12.744,3	13.159,0	13.492,9
Duyên hải miền Bắc, Trung, Nam	18.835,2	19.357,0	20.080,8	20.797,8	21.360,9	21.740,2
Tây Nguyên	5.115,1	5.542,0	5.956,1	6.359,4	6.722,2	7.030,4
Đông Nam bộ	14.067,4	15.792,7	17.159,6	18.289,7	19.164,4	19.853,2
Đồng bằng sông Cửu Long	17.191,5	17.742,9	18.377,7	18.931,9	19.361,9	19.650,0
Tổng	85.847,0	90.654,4	95.353,5	99.466,2	102.677,9	105.091,8

Nguồn: Tổng cục Thống kê, Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bảng 3.2.4 Dự báo tăng trưởng dân số theo vùng

	1999 - 2009	2009 - 2014	2014 - 2019	2019 - 2024	2024 - 2029	2029 - 2034
Đồng bằng sông Hồng	0,93	1,00	0,92	0,72	0,50	0,36
Trung du miền núi phía Bắc	0,97	1,02	1,00	0,83	0,64	0,50
Duyên hải miền Bắc, Trung, Nam	0,41	0,55	0,73	0,70	0,53	0,35
Tây Nguyên	2,31	1,60	1,44	1,31	1,11	0,90
Đông Nam bộ	3,26	2,31	1,66	1,28	0,93	0,71
Đồng bằng sông Cửu Long	0,64	0,63	0,70	0,59	0,45	0,30
Tổng	1,18	1,09	1,01	0,84	0,64	0,46

Nguồn: Tổng cục Thống kê, Bộ Kế hoạch và Đầu tư

3.18 Do các năm dự báo trong Nghiên cứu này là năm 2020 và năm 2030, nên Đoàn Nghiên cứu đã sử dụng ước tính của Tổng cục Thống kê với giả định mức tăng trưởng giống nhau giữa các năm dự báo.

3.19 Đối với 11 tỉnh dọc tuyến ĐSCT (Hà Nội, Hà Nam, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hoá, Nghệ An, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận, Đồng Nai, thành phố Hồ Chí Minh) và 2 tỉnh lân cận (Hà Tĩnh, Bình Dương), công tác dự báo dân số được tiến hành trên cơ sở các xu thế trước đó, hướng phát triển tổng thể, mục tiêu phát triển kinh tế xã hội của thành phố (tuy nhiên xem xét kỹ đến sự cân bằng tổng thể trong tỉnh). Quy ước dân số dự báo của Tổng cục Thống kê là tổng kiểm soát đối với mỗi tỉnh nhằm phù hợp với khung chính sách dân số do tỉnh hoạch định.

4) Dân số đô thị

3.20 Dân số đô thị Việt Nam sẽ tăng từ 25,4 triệu người (2009) lên 63,9 triệu người (2049). Sau 40 năm, dân số đô thị Việt Nam được dự báo là tăng 38,5 triệu người, bình quân tăng 962.000 người/năm, đạt 58,8% vào năm 2049.

Bảng 3.2.5 Dự báo tỷ lệ đô thị hóa

	Tỷ lệ đô thị hóa (%)	Tỷ lệ tăng trưởng dân số đô thị (%)
2009	29,6	3,42
2014	32,9	3,90
2019	36,4	3,00
2024	40,0	2,73
2029	43,7	2,41
2034	47,4	2,13
2039	51,3	1,88
2044	55,1	1,66
2049	58,8	1,43

Nguồn: Tổng cục Thống kê, Bộ Kế hoạch và Đầu tư

3.21 Tổng cục Thống kê không đưa ra dự báo chính thức về tỷ lệ đô thị hóa của từng tỉnh. Do đó, phải sử dụng dự báo của Ủy ban Quốc gia về Dân số và Kế hoạch hóa gia đình (NCPFP) (trong VITRANSS2) để xác định dân số của từng tỉnh thông qua việc quy ước dân số đô thị cả nước của Tổng cục Thống kê là tổng kiểm soát và điều chỉnh phù hợp với con số thống kê thực tế năm 2009.

3.22 Đối với các huyện của 11 tỉnh dọc theo tuyến ĐSCT (bao gồm Hà Nội, Hà Nam, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hoá, Nghệ An, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận, Đồng Nai, thành phố Hồ Chí Minh) và 2 tỉnh lân cận (Hà Tĩnh, Bình Dương), công tác dự báo được tiến hành trên cơ sở các xu thế trước đó, hướng phát triển tổng thể, mục tiêu phát triển kinh tế xã hội của thành phố (tuy nhiên xem xét kỹ đến sự cân bằng tổng thể trong tỉnh). Ngoài ra, mật độ dân số, tăng trưởng dân số, sử dụng đất, và các quy hoạch cấu trúc không gian tương lai của tỉnh cũng đã được xem xét khi tính toán tỷ lệ đô thị hóa.

5) Tổng hợp kết quả

3.23 Kết quả dự báo dân số được tổng hợp trong bảng sau đây.

Bảng 3.2.6 Dự báo dân số và tỷ lệ đô thị hóa theo tỉnh

Vùng	Tỉnh/thành phố	2005		2009		2020		2030		Tăng trưởng bình quân (%)			
		Dân số	Đô thị (%)	Dân số	Đô thị (%)	Dân số	Đô thị (%)	Dân số	Đô thị (%)	05 - 09	09 - 20	20 - 30	
Đồng bằng sông Cửu Long	Hà Nội	5.943	38,5	6.452	41,0	7.569	55,5	8.200	61,6	2,1	1,5	0,8	
	Vĩnh Phúc	1.157	14,4	1.000	22,4	1.103	28,7	1.175	38,2	-3,6	0,9	0,6	
	Bắc Ninh	991	16,2	1.025	23,5	1.155	27,6	1.242	40,7	0,8	1,1	0,7	
	Hà Tây	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Quảng Ninh	1.096	48,4	1.145	51,9	1.285	52,7	1.368	55,4	1,1	1,1	0,6	
	Hải Dương	1.686	15,8	1.705	19,0	1.816	26,9	1.886	32,6	0,3	0,6	0,4	
	Hải Phòng	1.773	40,8	1.837	46,1	2.055	56,9	2.172	64,2	0,9	1,0	0,6	
	Hung Yên	1.111	11,0	1.128	12,1	1.221	22,7	1.285	36,3	0,4	0,7	0,5	
	Thái Bình	1.791	7,5	1.782	9,7	1.823	13,2	1.853	20,3	-0,1	0,2	0,2	
	Hà Nam	791	8,0	784	9,5	813	16,9	837	30,8	-0,2	0,3	0,3	
	Nam Định	1.851	15,3	1.828	17,6	1.933	21,5	2.013	28,0	-0,3	0,5	0,4	
	Ninh Bình	894	15,6	899	17,9	936	30,4	962	40,7	0,2	0,4	0,3	
	Tổng phụ	19.084	25,6	19.584	29,3	21.709	39,3	22.992	47,1	0,6	0,9	0,6	
Trung du miền núi phía Bắc	Hà Giang	682	11,4	725	11,6	847	13,2	944	13,8	1,5	1,4	1,1	
	Cao Bằng	505	14,7	507	16,9	553	19,0	586	22,6	0,1	0,8	0,6	
	Bắc Kạn	288	15,3	294	16,1	323	19,6	342	23,3	0,5	0,9	0,6	
	Tuyên Quang	712	11,2	725	13,0	789	17,6	830	20,8	0,4	0,8	0,5	
	Lào Cai	581	20,6	615	21,0	720	22,9	803	27,4	1,4	1,4	1,1	
	Yên Bái	720	19,7	740	18,8	818	22,1	872	24,9	0,7	0,9	0,6	
	Thái Nguyên	1.099	24,0	1.123	25,6	1.246	27,2	1.320	28,8	0,6	1,0	0,6	
	Lạng Sơn	724	18,9	733	19,2	799	21,6	841	26,0	0,3	0,8	0,5	
	Bắc Giang	1.537	9,0	1.554	9,4	1.665	10,7	1.740	12,2	0,3	0,6	0,4	
	Phú Thọ	1.297	15,1	1.316	15,8	1.415	17,9	1.479	20,4	0,4	0,7	0,4	
	Điện Biên	439	16,1	490	15,0	571	16,3	641	17,3	2,8	1,4	1,2	
	Lai Châu	357	13,1	371	14,2	438	15,1	494	15,6	1,0	1,5	1,2	
	Sơn La	1.015	12,7	1.076	13,8	1.280	15,9	1.421	17,2	1,5	1,6	1,0	
	Hòa Bình	844	15,4	785	15,0	864	14,4	910	16,0	-1,8	0,9	0,5	
		Tổng phụ	10.799	15,3	11.054	15,9	12.327	17,8	13.225	20,0	0,6	1,0	0,7
Duyên hải Bắc Trung bộ và Duyên hải miền Trung	Thanh Hóa	3.436	9,9	3.401	10,4	3.521	11,4	3.647	13,5	-0,3	0,3	0,4	
	Nghệ An	2.896	11,5	2.912	12,9	3.181	14,5	3.389	18,1	0,1	0,8	0,6	
	Hà Tĩnh	1.248	12,4	1.227	14,9	1.266	16,9	1.320	23,5	-0,4	0,3	0,4	
	Quảng Bình	830	13,9	845	15,0	904	16,3	955	21,4	0,4	0,6	0,6	
	Quảng Trị	590	25,8	598	27,4	643	39,0	694	45,7	0,3	0,7	0,8	
	Thừa Thiên Hóa	1.073	33,2	1.087	36,0	1.180	38,3	1.265	42,9	0,3	0,7	0,7	
	Đà Nẵng	806	83,8	887	86,9	1.079	88,7	1.203	92,3	2,4	1,8	1,1	
	Quảng Nam	1.407	17,0	1.422	18,6	1.495	28,3	1.568	37,8	0,3	0,5	0,5	
	Quảng Ngãi	1.210	14,3	1.217	14,6	1.268	24,8	1.324	33,8	0,1	0,4	0,4	
	Bình Định	1.478	26,1	1.487	27,7	1.580	39,1	1.671	49,7	0,1	0,6	0,6	
	Phú Yên	838	20,5	862	21,8	926	31,2	981	42,5	0,7	0,6	0,6	
	Khánh Hòa	1.115	38,4	1.158	39,9	1.284	58,3	1.378	73,7	0,9	0,9	0,7	
	Ninh Thuận	548	30,4	565	36,1	619	53,3	669	64,2	0,8	0,8	0,8	
	Bình Thuận	1.133	35,5	1.167	39,3	1.277	42,5	1.372	55,3	0,7	0,8	0,7	

Nghiên cứu Lập Dự án cho các Dự án Đường sắt Cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang
BÁO CÁO CUỐI KỲ

Báo cáo Kỹ thuật số 2: Dự báo Nhu cầu và Chi phí vận tải

Vùng	Tỉnh/thành phố	2005		2009		2020		2030		Tăng trưởng bình quân (%)		
		Dân số	Đô thị (%)	Dân số	Đô thị (%)	Dân số	Đô thị (%)	Dân số	Đô thị (%)	05 - 09	09 - 20	20 - 30
	Tổng phụ	18.609	22,0	18.835	24,0	20.222	30,4	21.436	37,7	0,3	0,6	0,6
Tây Nguyên	Kon Tum	386	33,0	430	33,5	545	57,3	647	71,3	2,7	2,2	1,7
	Gia Lai	1.175	27,2	1.274	28,6	1.509	42,2	1.698	52,4	2,1	1,5	1,2
	Đắk Lắk	1.659	22,1	1.734	24,0	1.997	32,9	2.221	40,4	1,1	1,3	1,1
	Đắk Nông	424	14,6	489	14,7	598	19,8	682	26,7	3,7	1,8	1,3
	Lâm Đồng	1.126	38,2	1.188	37,8	1.385	54,7	1.535	70,3	1,4	1,4	1,0
	Tổng phụ	4.768	27,4	5.115	28,2	6.035	41,2	6.783	51,7	1,8	1,5	1,2
Đông Nam bộ	Bình Phước	800	16,2	874	16,5	1.003	17,9	1.082	19,2	2,2	1,3	0,8
	Tây Ninh	1.038	14,9	1.067	15,6	1.175	20,5	1.241	35,2	0,7	0,9	0,5
	Bình Dương	1.109	30,1	1.482	29,9	2.214	40,8	2.646	49,4	7,5	3,7	1,8
	Đồng Nai	2.264	32,0	2.486	33,2	3.018	42,6	3.356	59,6	2,4	1,8	1,1
	Bà Rịa – Vũng Tàu	939	46,4	997	49,9	1.151	55,8	1.252	78,6	1,5	1,3	0,8
	Hố Chí Minh	6.231	82,6	7.163	83,3	8.818	84,0	9.723	85,7	3,5	1,9	1,0
	Tổng phụ	12.381	55,9	14.068	57,2	17.379	61,3	19.300	68,8	3,2	1,9	1,1
Đồng bằng sông Cửu Long	Long An	1.393	17,0	1.436	17,4	1.553	24,5	1.634	33,6	0,8	0,7	0,5
	Tiền Giang	1.650	13,5	1.672	13,7	1.762	20,5	1.822	26,0	0,3	0,5	0,3
	Bến Tre	1.273	9,3	1.256	9,9	1.294	14,0	1.329	20,6	-0,3	0,3	0,3
	Trà Vinh	990	14,3	1.003	15,3	1.067	24,9	1.112	34,6	0,3	0,6	0,4
	Vĩnh Long	1.020	14,9	1.025	15,3	1.077	21,4	1.112	27,6	0,1	0,5	0,3
	Đồng Tháp	1.640	16,0	1.667	17,8	1.771	23,0	1.846	26,6	0,4	0,6	0,4
	An Giang	2.118	25,4	2.143	28,4	2.303	41,6	2.405	52,9	0,3	0,7	0,4
	Kiên Giang	1.620	24,8	1.688	27,0	1.847	32,6	1.964	38,0	1,0	0,8	0,6
	Cần Thơ	1.149	49,9	1.188	65,9	1.372	72,5	1.529	82,5	0,8	1,3	1,1
	Hậu Giang	752	15,6	757	19,6	821	26,1	863	38,0	0,2	0,7	0,5
	Sóc Trăng	1.259	18,8	1.293	19,4	1.380	25,9	1.446	32,1	0,7	0,6	0,5
	Bạc Liêu	813	25,6	857	26,1	935	40,6	985	54,1	1,3	0,8	0,5
	Cà Mau	1.183	19,7	1.207	20,4	1.304	24,8	1.372	29,4	0,5	0,7	0,5
	Tổng phụ	16.859	20,4	17.191	22,8	18.487	30,6	19.419	38,6	0,5	0,7	0,5
Tổng		82.499	27,0	85.847	29,6	96.159	37,1	103.155	44,4	1,0	1,0	0,7

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JCIA.

3.3 Dự báo tăng trưởng kinh tế

1) Phương pháp dự báo

3.24 Để phục vụ phân tích nhu cầu giao thông trên tuyến đường sắt Bắc - Nam, GDP được dự báo ở hai cấp độ (quốc gia và tỉnh). Về cơ bản, ước tính được thực hiện trên cơ sở định hướng phát triển trong tương lai và các xu thế trước đó. Ở mỗi cấp độ, tổng GDP (tổng sản phẩm nội vùng) sẽ được dự báo trước tiên, sau đó dự báo cơ cấu GRDP và áp dụng để tính giá trị GDP mỗi lĩnh vực/ngành (Khu vực I, II, III).

2) Tăng trưởng kinh tế cả nước

3.25 GDP của Việt Nam trong năm 2010 là 551.609 tỷ đồng; theo ước tính của Bộ Kế hoạch và Đầu tư năm 2008, tăng trưởng kinh tế hàng năm của cả nước ước tính vào khoảng 7,5% (2010 - 2015) và 8,5% (2015 - 2020).

3.26 Tuy nhiên, theo dự thảo mới nhất Kế hoạch Phát triển kinh tế - xã hội quốc gia (2010 - 2015) - hiện đang được xây dựng, trên cơ sở Đại hội Đảng XI tháng 8/2008, tăng trưởng kinh tế hàng năm của cả nước trong giai đoạn 2010 - 2015 đã ước tính lại là 6,5 – 7,0%, với mục tiêu đạt mức tăng trưởng hàng năm 7,0%.

3.27 Tuy kinh tế Việt Nam phát triển nhờ vào đầu tư, do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu gần đây, giá xăng dầu tăng; và, có xu hướng giảm chung về tăng trưởng kinh tế ở một quốc gia đang phát triển nhanh; do đó, việc điều chỉnh kịch bản PTKTXH là cần thiết để phù hợp với thực tế và dự báo nhu cầu giao thông. Tăng trưởng kinh tế tổng thể được dự báo trong Bảng 3.3.1 và Bảng 3.3.2.

Bảng 3.3.1 Dự báo tỷ lệ tăng trưởng GDP cả nước

			Hiện tại			Dự báo	
			00 - 05	05 - 10	00 - 10	10 - 20	20 - 30
Dự báo có sẵn	Cả nước	Chiến lược PTKTXH (2011-2020)	7,5 %	7,0 %	7,3 %	7,0 – 8,0 %	-
		Kế hoạch PTKTXH (2011-2015) ¹⁾				6,5 – 7,0 %	-
	Dự báo của các tổ chức	Ngân hàng Thế giới (WB) ²⁾				6,3 – 6,7 %	-
		Quỹ Tiền tệ thế giới (IMF) ³⁾				7,5 %	-
		Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) ⁴⁾				5,8 – 6,3 %	-
		VITRANSS2				6,5 %	5,5 %
Kịch bản	Kịch bản phát triển cao				7,0 %	6,5 %	
	Kịch bản phát triển trung bình				6,5 %	6,0 %	
	Kịch bản phát triển thấp				6,0 %	5,5 %	

Nguồn:

- 1) Dự báo tăng trưởng cho giai đoạn 2011-2015.
- 2) Cập nhật kinh tế khu vực châu Á Thái Bình Dương và Đông Á 2011, WB. Dự báo tăng trưởng giai đoạn 2011 - 2012.
- 3) Toàn cảnh kinh tế thế giới, 2011, IMF. Dự báo tăng trưởng cho giai đoạn 2011 - 2015.
- 4) Theo dõi kinh tế châu Á, 2011, ADB. Dự báo tăng trưởng giai đoạn 2011 - 2012.

Bảng 3.3.2 Dự báo tăng trưởng GDP cả nước

	GRDP (giá 1994, triệu đồng)				Tăng trưởng bình quân (%)		
	2005	2010	2020	2030	05 - 10	10 - 20	20 - 30
Khu vực I	76.888	90.613	120.165	155.573	3,3	2,9	2,6
Khu vực II	157.867	231.336	479.728	897.793	7,9	7,6	6,5
Khu vực III	158.276	229.660	435.553	800.959	7,7	6,6	6,3
Tổng	393.031	551.609	1.035.446	1.854.326	7,0	6,5	6,0

Nguồn: Bộ KHĐT và Đoàn Nghiên cứu

3) Tăng trưởng kinh tế địa phương

3.28 Đối với các địa phương, tăng trưởng GDP được ước tính dựa trên các mục tiêu trong kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương và khu vực³ và các xu thế trước đó. Con số ước tính này đã được điều chỉnh lại trên cơ sở con số tổng của khu vực và cân bằng các yếu tố trong khu vực. Cơ cấu kinh tế trong tương lai của từng tỉnh được dự báo trên cơ sở xem xét 3 loại mô hình phát triển, đánh giá dựa trên những thay đổi quan sát được giữa các năm 2000, 2005 và 2010. Các mô hình phát triển giả định như sau (xem Bảng 3.3.3 và 3.3.4):

- (a) Chuyển đổi từ ngành công nghiệp sang dịch vụ (Loại A): Công nghiệp là ngành phát triển đi đầu đến năm 2020, sau đó dần chuyển sang ngành dịch vụ đến năm 2030.
- Tiếp tục thực hiện công nghiệp hoá tại địa phương,
 - Phát triển với tốc độ chậm hơn trước đây,
 - Tăng trưởng cao trong lĩnh vực dịch vụ với các ngành như du lịch;
- (b) Tăng cường công nghiệp hóa và tốc độ tăng trưởng nhanh (Loại B): Tiếp tục thực hiện công nghiệp hóa đến năm 2030.
- Các địa phương vẫn đang trong giai đoạn đầu quá trình công nghiệp hóa,
 - Phát triển kinh tế nhanh chóng trong thời gian sắp tới,
 - Đầu tư chủ yếu của nhà nước (nhà máy lọc dầu, nhà máy điện hạt nhân...) hoặc các khu công nghiệp quy mô lớn tại chỗ (hoặc trong kế hoạch).
- (c) Phát triển kết hợp (Loại C): Mặc dù ngành AFA⁴ sẽ tăng trưởng với tốc độ chậm hơn, nhưng tỷ lệ ngành AFA trong phát triển kinh tế tổng thể của tỉnh vẫn đóng vai trò đáng kể, đồng thời ngành công nghiệp và dịch vụ sẽ phát triển xa hơn.
- Ngành nông – lâm – ngư nghiệp là động lực tăng trưởng kinh tế lớn trên địa bàn tỉnh, và có thể sẽ tiếp tục trong thời gian sắp tới.
 - Gần với người tiêu dùng ở các thành phố lớn và là giỏ thực phẩm cho khu vực.
 - Mở rộng địa giới hành chính các tỉnh để đưa các khu vực nông thôn thành vành đai của khu vực hành chính mới.
 - Tiềm năng tăng trưởng hơn nữa trong các lĩnh vực công nghiệp và dịch vụ.

³ Kết quả mục tiêu PTKTXH phản ánh việc dự báo quá cao tăng trưởng kinh tế, và đó cũng là lý do một số chỉ tiêu PTKTXH đã có độ chênh lớn với kết quả hiện tại. Đoàn Nghiên cứu đã xem xét vấn đề này để điều chỉnh và cân bằng các dự báo.

⁴ AFA = Nông – Lâm - Ngư nghiệp

Bảng 3.3.3 Dự báo tăng trưởng và cơ cấu GDP theo tỉnh

Khu vực	Tỉnh/thành phố	Tăng trưởng GRDP (%)			Cơ cấu (%)									Loại tăng trưởng
					2010			2020			2030			
		00-10	10-20	20-30	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
Đông bàng sông Hồng	Hà Nội	6,8	7,0	6,7	5	41	53	4	43	54	3	40	58	A
	Vĩnh Phúc	11,8	7,0	5,7	11	57	32	5	65	31	2	68	30	B
	Bắc Ninh	11,0	7,5	6,7	12	54	34	5	60	35	3	65	33	B
	Hà Tây	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Quảng Ninh	8,4	7,4	7,1	5	52	43	3	55	42	2	58	40	B
	Hải Dương	6,7	5,7	5,3	15	54	32	12	55	33	10	58	32	C
	Hải Phòng	7,0	6,0	5,7	7	39	53	5	45	50	4	48	49	B
	Hung Yên	8,8	7,8	7,5	20	46	35	12	53	35	7	57	36	B
	Thái Bình	6,6	5,7	5,3	31	35	34	23	45	32	18	50	32	C
	Hà Nam	7,7	6,7	6,4	18	56	25	11	65	24	7	70	23	B
	Nam Định	5,4	4,5	4,2	22	40	38	16	45	39	12	50	38	B
	Ninh Bình	11,8	7,0	6,7	15	56	29	6	60	34	3	65	33	B
	Tổng phụ	7,5	6,7	6,3	11	45	44	7	49	44	4	50	45	-
Trung du miền núi phía Bắc	Hà Giang	8,4	7,4	7,1	29	27	44	20	35	45	12	40	48	B
	Cao Bằng	7,8	6,8	6,5	21	22	57	12	25	63	7	30	63	B
	Bắc Kạn	9,1	8,1	7,8	35	22	43	23	25	52	15	30	55	C
	Tuyên Quang	9,0	8,0	7,7	25	31	44	16	38	46	10	43	47	B
	Lào Cai	9,0	8,0	7,6	25	37	38	18	46	36	13	50	37	B
	Yên Bái	7,5	6,6	6,2	24	41	35	17	45	38	12	50	38	B
	Thái Nguyên	6,5	5,5	5,2	19	45	36	13	50	37	9	55	36	B
	Lạng Sơn	7,0	6,0	5,7	28	23	49	19	30	51	14	35	51	B
	Bắc Giang	5,5	4,6	4,2	31	34	35	25	40	35	20	45	35	C
	Phú Thọ	6,5	5,5	5,2	19	46	35	15	50	35	12	55	33	B
	Điện Biên	6,8	5,8	5,5	25	26	49	18	35	47	13	40	47	B
	Lai Châu	7,7	6,7	6,4	30	37	33	20	45	35	14	50	36	C
	Sơn La	10,7	9,0	8,6	28	28	44	18	45	37	12	50	38	B
	Hòa Bình	9,9	7,0	6,7	18	61	21	10	65	25	6	65	29	B
Tổng phụ	7,6	6,6	6,4	24	37	39	17	43	40	12	48	41	-	
Duyên hải Bắc Trung bộ và Duyên hải miền Trung	Thanh Hóa	6,6	5,7	5,3	18	47	35	12	55	33	8	60	32	B
	Nghệ An	6,5	5,5	5,2	24	37	39	17	45	38	12	50	38	B
	Hà Tĩnh	6,4	5,4	5,1	22	36	42	15	40	45	10	45	45	B
	Quảng Bình	6,0	5,1	4,7	19	38	43	14	45	41	10	50	40	B
	Quảng Trị	6,2	5,2	4,9	24	40	36	17	50	33	12	55	33	B
	Thừa Thiên Hóa	6,8	5,9	5,5	11	44	46	7	50	43	5	55	40	B
	Đà Nẵng	7,4	7,5	7,2	3	38	59	2	30	69	1	24	75	A
	Quảng Nam	8,2	7,2	6,8	16	43	41	10	45	45	6	50	44	B
	Quảng Ngãi	10,6	8,0	5,7	17	54	28	9	65	26	5	70	25	B
	Bình Định	6,5	5,5	5,2	32	29	39	25	35	40	20	40	40	C
	Phú Yên	8,0	7,0	6,7	18	38	44	13	45	42	9	50	41	B
	Khánh Hòa	7,0	6,0	5,7	12	40	48	8	50	42	5	55	40	B
	Ninh Thuận	5,9	4,9	4,6	34	27	39	28	35	37	24	40	36	B
	Bình Thuận	10,1	8,0	5,7	23	38	39	15	45	40	10	50	40	B
Tổng phụ	7,2	6,3	5,7	19	40	41	12	46	41	8	50	42	-	
Tây Nguyên	Kon Tum	9,6	8,6	8,3	32	29	39	24	40	36	18	45	37	C
	Gia Lai	9,5	8,5	8,2	34	36	31	25	45	30	18	50	32	C

Nghiên cứu Lập Dự án cho các Dự án Đường sắt Cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang
BÁO CÁO CUỐI KỲ

Báo cáo Kỹ thuật số 2: Dự báo Nhu cầu và Chi phí vận tải

Khu vực	Tỉnh/thành phố	Tăng trưởng GRDP (%)			Cơ cấu (%)									Loại tăng trưởng
					2010			2020			2030			
		00-10	10-20	20-30	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
	Đắc Lắc	7,8	6,8	6,5	46	18	36	30	30	40	20	40	40	C
	Đắc Nông	10,1	7,0	6,7	47	32	20	30	50	20	20	60	20	B
	Lâm Đồng	10,1	7,0	6,7	47	27	26	35	35	30	25	45	30	C
	Tổng phụ	9,1	7,3	7,1	43	26	30	30	37	33	21	46	33	-
Đông Nam bộ	Bình Phước	13,4	10,0	8,6	44	26	30	35	35	30	30	40	30	C
	Tây Ninh	10,7	8,0	5,2	24	29	47	15	35	50	10	40	50	B
	Bình Dương	11,2	9,0	7,7	5	60	35	2	65	33	1	70	29	B
	Đồng Nai	9,2	7,0	6,7	9	65	26	5	70	25	3	75	23	B
	Bà Rịa – Vũng Tàu	0,9	4,0	3,7	7	76	17	8	70	22	8	65	27	B
	Hồ Chí Minh	6,6	6,0	5,2	1	43	55	1	45	54	1	40	59	A
	Tổng phụ	6,3	6,3	5,6	5	51	44	4	52	44	3	51	46	-
Đông bằng sông Cửu Long	Long An	7,1	6,1	5,8	28	42	30	20	45	35	15	45	40	A
	Tiền Giang	6,8	5,8	5,5	32	27	41	24	35	41	18	40	42	C
	Bến Tre	6,6	5,6	5,2	40	21	39	30	25	45	23	30	47	C
	Trà Vinh	8,8	7,8	7,5	41	21	38	28	30	42	20	40	40	C
	Vĩnh Long	6,7	5,7	5,4	34	26	40	28	30	42	25	35	40	C
	Đồng Tháp	9,2	8,0	6,7	37	27	36	25	35	40	18	40	42	C
	An Giang	6,2	5,2	4,9	23	18	59	17	20	63	13	25	62	B
	Kiên Giang	8,3	7,0	5,7	36	33	32	28	40	32	23	45	32	C
	Cần Thơ	10,3	6,5	6,2	9	38	53	5	45	51	2	50	48	B
	Hậu Giang	8,2	7,2	6,9	28	39	34	17	45	38	10	50	40	C
	Sóc Trăng	8,0	7,0	6,7	44	22	33	35	30	35	25	35	40	C
	Bạc Liêu	10,4	7,0	6,7	43	25	31	35	30	35	30	35	35	C
	Cà Mau	9,4	6,0	5,7	31	40	29	20	45	35	12	50	38	C
	Tổng phụ	8,1	6,5	6,0	31	30	39	23	36	41	17	41	42	-
Tổng	7,3	6,5	6,0	16	42	42	12	46	42	8	48	43	-	

Nguồn: Kế hoạch Phát triển kinh tế - xã hội vùng (Bộ KHĐT); Kế hoạch PTKTXT các tỉnh (chính quyền địa phương) và Đoàn Nghiên cứu JICA.

Bảng 3.3.4 Dự báo GDP theo tỉnh

Khu vực	Tỉnh/thành phố	2010				2020				2030			
		1	2	3	Tổng	1	2	3	Tổng	1	2	3	Tổng
Đồng bằng sông Hồng	Hà Nội	2.720	20.746	26.625	50.091	3.436	42.210	52.517	98.163	4.665	74.638	107.292	186.595
	Vĩnh Phúc	929	4.932	2.728	8.589	757	10.941	5.134	16.833	583	19.825	8.746	29.154
	Bắc Ninh	753	3.509	2.231	6.492	666	7.994	4.663	13.324	633	16.462	8.231	25.327
	Hà Tây	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Quảng Ninh	436	4.735	3.857	9.028	553	10.138	7.742	18.433	730	21.173	14.602	36.506
	Hải Dương	1.303	4.792	2.857	8.951	1.857	8.512	5.107	15.477	2.596	15.055	8.306	25.957
	Hải Phòng	1.195	6.440	8.692	16.327	1.456	13.104	14.560	29.121	1.763	24.182	24.434	50.379
	Hung Yên	1.199	2.819	2.124	6.142	1.554	6.861	4.531	12.946	1.853	15.087	9.528	26.468
	Thái Bình	2.352	2.598	2.517	7.467	2.966	5.804	4.127	12.897	3.890	10.805	6.915	21.609
	Hà Nam	653	2.009	897	3.559	745	4.400	1.625	6.769	874	8.742	2.872	12.488
	Nam Định	1.550	2.759	2.619	6.927	1.710	4.809	4.168	10.687	1.919	7.996	6.077	15.991
	Ninh Bình	693	2.592	1.371	4.655	600	6.002	3.401	10.004	521	13.554	6.777	20.852
	Tổng phụ	13.782	57.930	56.518	128.230	16.300	120.777	107.576	244.653	20.027	227.518	203.781	451.326
	Trung du miền núi phía Bắc	Hà Giang	489	443	732	1.665	679	1.189	1.529	3.397	807	2.689	3.227
Cao Bằng		409	443	1.138	1.991	459	957	2.412	3.829	500	2.143	4.501	7.144
Bắc Kạn		294	191	367	852	402	437	909	1.748	522	1.044	1.914	3.480
Tuyên Quang		699	883	1.225	2.807	968	2.299	2.783	6.049	1.264	5.437	5.943	12.645
Lào Cai		499	734	752	1.984	765	1.956	1.531	4.252	1.149	4.418	3.269	8.836
Yên Bái		604	1.010	876	2.490	796	2.106	1.778	4.680	1.024	4.265	3.241	8.530
Thái Nguyên		806	1.926	1.505	4.238	940	3.614	2.674	7.228	1.076	6.577	4.305	11.959
Lạng Sơn		842	696	1.506	3.045	1.036	1.635	2.780	5.450	1.325	3.312	4.826	9.462
Bắc Giang		1.233	1.370	1.377	3.980	1.549	2.479	2.169	6.197	1.872	4.212	3.276	9.359
Phú Thọ		934	2.253	1.746	4.932	1.261	4.202	2.942	8.405	1.667	7.641	4.584	13.892
Điện Biên		337	343	651	1.330	420	816	1.096	2.331	515	1.585	1.862	3.963
Lai Châu		215	267	243	725	276	621	483	1.380	356	1.273	917	2.546
Sơn La		811	816	1.263	2.890	1.118	2.794	2.297	6.209	1.553	6.471	4.918	12.943
Hòa Bình		630	2.180	759	3.569	699	4.547	1.749	6.995	798	8.643	3.856	13.296
Tổng phụ		8.804	13.555	14.139	36.498	11.368	29.651	27.131	68.150	14.428	59.711	50.640	124.779
Duyên Hải Bắc Trung bộ và Duyên hải miền Trung	Thanh Hóa	2.453	6.350	4.708	13.511	2.800	12.835	7.701	23.336	3.128	23.458	12.511	39.097
	Nghệ An	2.585	3.999	4.213	10.798	3.132	8.291	7.001	18.425	3.659	15.248	11.588	30.496
	Hà Tĩnh	1.003	1.610	1.865	4.479	1.137	3.031	3.410	7.577	1.243	5.595	5.595	12.433
	Quảng Bình	468	925	1.041	2.435	557	1.790	1.631	3.977	630	3.150	2.520	6.300
	Quảng Trị	478	796	713	1.987	559	1.644	1.085	3.287	633	2.902	1.741	5.276
	Thừa Thiên Hóa	439	1.805	1.900	4.144	510	3.645	3.135	7.290	622	6.842	4.976	12.440
	Đà Nẵng	184	2.691	4.177	7.052	217	4.342	9.914	14.473	259	6.915	21.637	28.811
	Quảng Nam	985	2.620	2.475	6.079	1.211	5.448	5.448	12.106	1.403	11.692	10.289	23.384
	Quảng Ngãi	1.003	3.148	1.653	5.804	1.123	8.107	3.243	12.473	1.300	18.199	6.500	25.998
	Bình Định	1.949	1.784	2.405	6.138	2.607	3.649	4.171	10.427	3.436	6.871	6.871	17.179
	Phú Yên	568	1.171	1.367	3.105	792	2.740	2.557	6.089	1.042	5.791	4.749	11.582
	Khánh Hòa	1.012	3.310	3.984	8.306	1.302	8.139	6.836	16.277	1.547	17.017	12.376	30.941
	Ninh Thuận	664	535	751	1.950	930	1.163	1.229	3.322	1.318	2.196	1.977	5.491
	Bình Thuận	1.193	1.933	1.979	5.105	1.646	4.937	4.388	10.971	1.900	9.501	7.600	19.001
	Tổng phụ	14.984	32.679	33.230	80.893	18.521	69.759	61.748	150.029	22.121	135.377	110.931	268.429
Tây Nguyên	Kon Tum	523	484	648	1.656	815	1.359	1.223	3.398	1.110	2.775	2.281	6.166
	Gia Lai	1.474	1.569	1.342	4.385	2.250	4.050	2.700	9.000	2.940	8.166	5.226	16.332
	Đắk Lắk	3.801	1.501	2.955	8.257	4.774	4.774	6.366	15.915	5.951	11.901	11.901	29.754

Nghiên cứu Lập Dự án cho các Dự án Đường sắt Cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang
BÁO CÁO CUỐI KỲ

Báo cáo Kỹ thuật số 2: Dự báo Nhu cầu và Chi phí vận tải

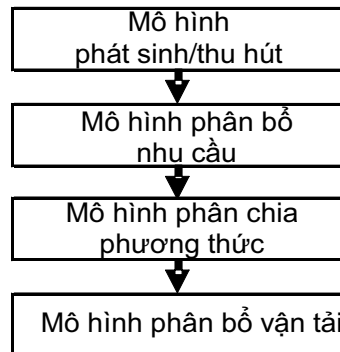
Khu vực	Tỉnh/thành phố	2010				2020				2030			
		1	2	3	Tổng	1	2	3	Tổng	1	2	3	Tổng
	Đắc Nông	1.268	869	539	2.676	1.806	3.010	1.204	6.020	2.397	7.190	2.397	11.984
	Lâm Đồng	3.615	2.037	1.971	7.623	6.002	6.002	5.144	17.148	8.534	15.362	10.241	34.137
	Tổng phụ	10.680	6.461	7.456	24.597	15.648	19.195	16.638	51.481	20.931	45.394	32.047	98.372
Đông Nam bộ	Bình Phước	1.707	1.030	1.176	3.913	3.224	3.224	2.764	9.213	5.761	7.681	5.761	19.203
	Tây Ninh	2.074	2.504	4.053	8.631	2.537	5.920	8.457	16.913	2.929	11.718	14.647	29.294
	Bình Dương	532	6.617	3.905	11.054	497	16.163	8.206	24.866	446	34.650	14.405	49.501
	Đồng Nai	2.266	15.678	6.239	24.182	2.369	33.173	11.847	47.390	2.252	67.561	20.268	90.081
	Bà Rịa – Vũng Tàu	1.629	18.543	4.214	24.386	3.171	27.749	8.721	39.642	5.001	40.630	16.877	62.507
	Hồ Chí Minh	1.109	45.010	57.464	103.583	1.480	83.232	100.248	184.959	1.834	122.277	181.582	305.694
Tổng phụ	9.317	89.383	77.049	175.749	13.279	169.460	140.243	322.982	18.223	284.517	253.540	556.280	
Đông bằng sông Cửu Long	Long An	2.347	3.551	2.471	8.368	3.019	6.792	5.283	15.094	3.961	11.884	10.564	26.409
	Tiền Giang	2.865	2.450	3.721	9.037	3.813	5.561	6.514	15.888	4.877	10.838	11.380	27.095
	Bến Tre	2.579	1.336	2.462	6.376	3.278	2.731	4.916	10.925	4.177	5.448	8.535	18.159
	Trà Vinh	2.187	1.145	2.014	5.347	2.673	2.864	4.010	9.547	3.307	6.614	6.614	16.536
	Vĩnh Long	1.736	1.325	2.051	5.112	2.490	2.668	3.736	8.894	3.753	5.254	6.004	15.011
	Đồng Tháp	3.487	2.536	3.318	9.341	5.018	7.025	8.029	20.073	6.868	15.262	16.025	38.155
	An Giang	2.620	2.038	6.702	11.361	3.194	3.757	11.835	18.786	3.917	7.533	18.681	30.131
	Kiên Giang	4.357	3.994	3.856	12.206	6.698	9.568	7.654	23.920	9.529	18.644	13.258	41.430
	Cần Thơ	1.054	4.436	6.247	11.737	1.084	10.840	12.165	24.088	1.079	23.976	22.898	47.953
	Hậu Giang	1.144	1.600	1.404	4.149	1.409	3.729	3.149	8.288	1.606	8.029	6.423	16.059
	Sóc Trăng	3.301	1.664	2.456	7.420	5.091	4.364	5.091	14.546	6.915	9.681	11.064	27.659
	Bạc Liêu	2.445	1.439	1.767	5.652	3.876	3.323	3.876	11.076	6.316	7.369	7.369	21.053
	Cà Mau	2.924	3.811	2.800	9.535	3.405	7.662	5.959	17.026	3.539	14.745	11.206	29.490
	Tổng phụ	33.046	31.327	41.268	105.641	45.048	70.885	82.218	198.151	59.843	145.276	150.020	355.140
Tổng		90.613	231.336	229.660	551.609	120.165	479.728	435.553	1.035.446	155.573	897.793	800.959	1.854.326

Nguồn: Kế hoạch Phát triển kinh tế - xã hội vùng (Bộ KHĐT); Kế hoạch PTKTX các tỉnh (chính quyền địa phương) và Đoàn Nghiên cứu JICA.

4 NHU CẦU VẬN TẢI HÀNH KHÁCH

4.1 Phương pháp luận

4.1 Các mô hình dự báo nhu cầu vận tải áp dụng phương pháp bốn bước, đó là (i) Phát sinh/ thu hút hành trình, (ii) Phân bổ hành trình, (iii) Mô hình phân chia phương thức và (iv) Phân bổ vận tải. Mô hình phát sinh/ thu hút hành trình thường được sử dụng kết hợp với mô hình sản sinh ra hành trình để kiểm soát tổng số hành trình trong khu vực nghiên cứu. Tuy nhiên, Nghiên cứu này sử dụng trực tiếp kết quả của mô hình phát sinh/ thu hút hành trình của VITRANSS2.

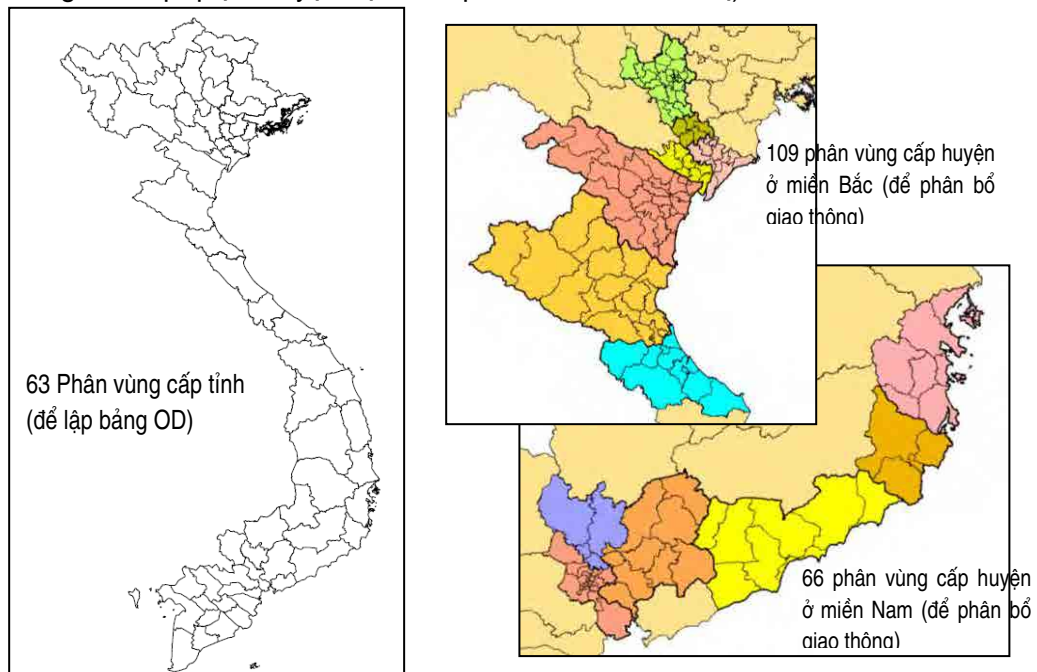


Nguồn: VITRANSS 2 (2010, JICA)

Hình 4.1.1 Quy trình dự báo nhu cầu

4.2 Phân vùng

4.2 Phân vùng để xây dựng ma trận OD dựa trên ranh giới giữa các tỉnh của Việt Nam (63 vùng), mục tiêu là phân tích luồng giao thông không chỉ của khu vực dự án mà của cả nước, đặc biệt trên hành lang Bắc – Nam. Ngoài ra, ranh giới quận/ huyện cũng được sử dụng là ranh giới phân vùng trong các tỉnh có tuyến ĐSCT đi qua (Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang) và các tỉnh lân cận (Hà Tĩnh, Bình Dương) để phân bổ giao thông (lập bảng OD cấp quận/ huyện dựa trên phân bổ dân số đô thị).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.1 Phân vùng

4.3 Khung kinh tế - xã hội

4.3 Chỉ số kinh tế - xã hội hiện tại và tương lai sử dụng trong dự báo nhu cầu được tổng hợp trong Bảng 4.3.1. Cơ sở dự báo được nêu chi tiết trong Chương 3.

Bảng 4.3.1 Chỉ số kinh tế - xã hội (2010 và 2030)

Tỉnh/thành	Dân số thành thị (000)			GDP (tỉ đồng, giá cố định 1994)		
	2010	2030	Tăng BQ năm 2010-2030	2010	2030	Tăng BQ năm 2010-2030
Hà Nội	2.710	5.048	3,2%	50.091	186.595	6,8%
Vinh Phúc	231	449	3,4%	8.589	29.154	6,3%
Bắc Ninh	247	505	3,7%	6.492	25.327	7,0%
Hải Dương	327	615	3,2%	8.951	25.957	5,5%
Hải Phòng	859	1.395	2,5%	16.327	50.379	5,8%
Hung Yên	140	467	6,2%	6.142	26.468	7,6%
Thái Bình	174	377	4,0%	7.467	21.609	5,5%
Hà Nam	82	258	5,9%	3.559	12.488	6,5%
Nam Định	326	563	2,8%	6.927	15.991	4,3%
Ninh Bình	161	391	4,5%	4.655	20.852	7,8%
Hà Giang	106	130	1,1%	1.665	6.723	7,2%
Cao Bằng	87	132	2,1%	1.991	7.144	6,6%
Bắc Kạn	48	80	2,6%	852	3.480	7,3%
Tuyên Quang	95	173	3,0%	2.807	12.645	7,8%
Lào Cai	133	220	2,6%	1.984	8.836	7,8%
Yên Bái	145	217	2,0%	2.490	8.530	6,3%
Thái Nguyên	294	380	1,3%	4.238	11.959	5,3%
Lạng Sơn	141	218	2,2%	3.045	9.462	5,8%
Quảng Ninh	603	759	1,2%	9.028	36.506	7,2%
Bắc Giang	147	212	1,9%	3.980	9.359	4,4%
Phú Thọ	211	302	1,8%	4.932	13.892	5,3%
Điện Biên	76	111	1,9%	1.330	3.963	5,6%
Lai Châu	54	77	1,8%	725	2.546	6,5%
Sơn La	153	245	2,4%	2.890	12.943	7,8%
Hòa Bình	119	145	1,0%	3.569	13.296	6,8%
Thanh Hóa	358	491	1,6%	13.511	39.097	5,5%
Nghệ An	376	613	2,5%	10.798	30.496	5,3%
Hà Tĩnh	184	311	2,7%	4.479	12.433	5,2%
Quảng Bình	129	204	2,3%	2.435	6.300	4,9%
Quảng Trị	171	317	3,2%	1.987	5.276	5,0%
Thừa Thiên – Huế	434	543	1,1%	4.144	12.440	5,7%
Đà Nẵng	805	1.110	1,6%	7.052	28.811	7,3%
Quảng Nam	271	592	4,0%	6.079	23.384	7,0%
Quảng Ngãi	178	448	4,7%	5.804	25.998	7,8%
Bình Định	413	831	3,6%	6.138	17.179	5,3%
Phú Yên	203	417	3,7%	3.105	11.582	6,8%
Khánh Hòa	520	1.015	3,4%	8.306	30.941	6,8%
Kon Tum	151	461	5,7%	1.656	6.166	6,8%
Gia Lai	382	889	4,3%	4.385	16.332	6,8%
Đắk Lắk	431	898	3,7%	8.257	29.754	6,6%
Đắk Nông	76	182	4,4%	2.676	11.984	7,8%
Lâm Đồng	458	1.080	4,4%	7.623	34.137	7,8%
Ninh Thuận	205	430	3,8%	1.950	5.491	5,3%
Bình Thuận	460	759	2,5%	5.105	19.001	6,8%
Bình Phước	150	207	1,6%	3.913	19.203	8,3%
Tây Ninh	168	437	4,9%	8.631	29.294	6,3%
Bình Dương	513	1.307	4,8%	11.054	49.501	7,8%
Đồng Nai	859	2.001	4,3%	24.182	90.081	6,8%
Bà Rịa - Vũng Tàu	507	985	3,4%	24.386	62.507	4,8%
Hồ Chí Minh	6.158	8.333	1,5%	103.583	305.694	5,6%
Long An	255	548	3,9%	8.368	26.409	5,9%
Tiền Giang	232	474	3,6%	9.037	27.095	5,6%
Bến Tre	126	274	4,0%	6.376	18.159	5,4%
Trà Vinh	155	385	4,7%	5.347	16.536	5,8%
Vĩnh Long	158	307	3,4%	5.112	15.011	5,5%
Đồng Tháp	297	491	2,6%	9.341	38.155	7,3%
An Giang	611	1.272	3,7%	11.361	30.131	5,0%
Kiên Giang	458	747	2,5%	12.206	41.430	6,3%
Cần Thơ	790	1.262	2,4%	11.737	47.953	7,3%
Hậu Giang	151	328	4,0%	4.149	16.059	7,0%
Sóc Trăng	280	463	2,6%	7.420	27.659	6,8%
Bạc Liêu	230	533	4,3%	5.652	21.053	6,8%
Cà Mau	259	404	2,3%	9.535	29.490	5,8%
Việt Nam	26.224	45.818	2,8%	551.609	1.854.326	6,2%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.4 Cập nhật số liệu OD năm cơ sở

Số liệu OD của năm 2010 được xây dựng dựa trên số liệu OD năm 2008 của VITRANSS2 dưới đây:

- (i) Đếm xe trên đường bộ và số liệu phỏng vấn OD (trên đường bộ và tại bến xe) (thu thập tháng 11/2011);
- (ii) Số liệu OD ga đường sắt năm 2010;
- (iii) Nhu cầu vận chuyển hành khách bằng đường hàng không năm 2010, lịch bay và công suất của máy bay.

Sự khác biệt giữa số liệu OD năm cơ sở của VITRANSS2 và Nghiên cứu này được tổng hợp trong Bảng 4.4.1. Phản ánh sự thay đổi nhu cầu giao thông trong những năm gần đây, số liệu cập nhật cho thấy nhu cầu đi lại bằng đường hàng không tăng mạnh trong khi nhu cầu đi lại bằng đường sắt lại giảm dần.

Bảng 4.4.1 So sánh số liệu OD của năm cơ sở

	Phương thức	Xe con	Xe buýt	Đường sắt	Hàng không	Tổng
VITRANSS2 (2008)	Hành khách (nghìn/ngày)	291	645	31	17	985
	Tỷ phần (%)	29,5	65,5%	3,1%	1,7%	-
Số liệu cập nhật (2010)	Hành khách (nghìn/ngày)	304	675	30	25	1.034
	Tỷ phần (%)	29,4%	65,3%	2,9%	2,4%	-

Nguồn: VITRANSS2 và Đoàn Nghiên cứu JICA

4.5 Mô hình phát sinh/ thu hút hành trình

4.4 Về mô hình phát sinh/ thu hút hành trình, dân số đô thị và GDP nội vùng được xem là các biến ngoại suy trong công thức sau:

$$Gi \text{ hoặc } Ai = 1,112 * UPOPi * (GRDPi/Upop) 1,0392$$

- Trong đó, Gi: Phát sinh hành trình của vùng *i*
 Ai: Thu hút hành trình của vùng *i*
 UPOPi: Dân số đô thị vùng *i* (ĐVT: 000)
 GRDPi: GRDP của vùng *i* (VND billion)

Bảng 4.5.1 Mô hình phát sinh/ thu hút hành trình

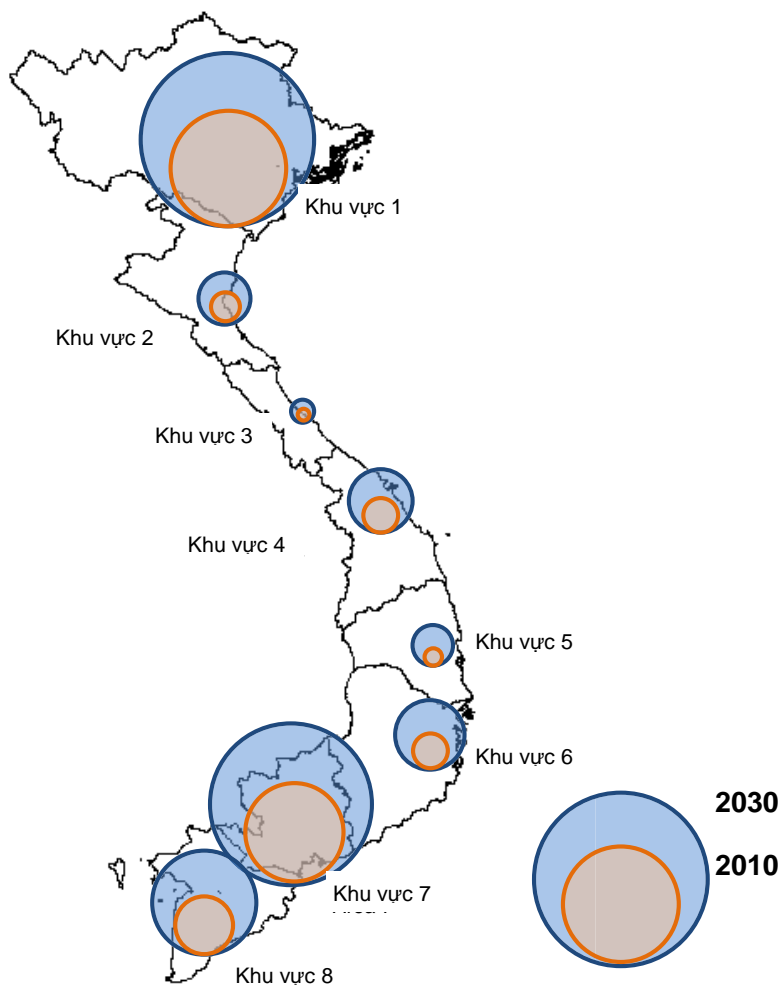
Biến	Mô hình phát sinh	
	Hệ số	Giá trị t
Hàng số (GRDP/dân số đô thị)	1,112	0,17
Hệ số tương quan bội	1,0392	5,11
Số mẫu	0,8317	
	63	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.5 Chênh lệch giữa giá trị thực tế và giá trị lý thuyết được coi hệ số điều chỉnh tương tự như với VITRANSS 2.

4.6 Hình 4.5.1 tổng hợp phát sinh/ thu hút hành trình ở Việt Nam. Vùng 1 (gần Hà Nội) ở miền Bắc và Vùng 7 (gồm TP.HCM) ở miền Nam là các vùng phát sinh hành trình cao nhất của Việt Nam.

Khu vực	Phát sinh/ thu hút (000)	
	2010	2030
1	469	1.003
2	29	100
3	6	15
4	39	132
5	9	49
6	44	169
7	335	879
8	102	381
Tổng	1.032	2.728



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.5.1 Phát sinh/ thu hút hành trình trong ngày (2010 và 2030)

4.6 Phân bổ hành trình

4.7 Tương tự như VITRANSS2, giả định cả 2 hướng đều có mô hình đối xứng. Công thức dưới đây với biến giả được áp dụng để tính phân bổ hành trình:

$$T_{ij} = \frac{C \times G_i^a \times A_j^b \times (\text{dum})^d}{GC_{ij}^c}$$

- Trong đó,
- C: Hằng số
 - T_{ij} : Số chuyến giữa vùng i và j
 - G_i : Phát sinh và thu hút hành trình bình quân của Vùng i
 - A_j : Phát sinh và thu hút hành trình bình quân của Vùng j
 - GC_{ij} : Chi phí tổng quát giữa Vùng i và j
 - $GC_{ij} = (\text{thời gian}) \times \text{VoT} + (\text{chi phí})$
 - dum: Hằng số giả a
 - a, b, c, và d: các thông số

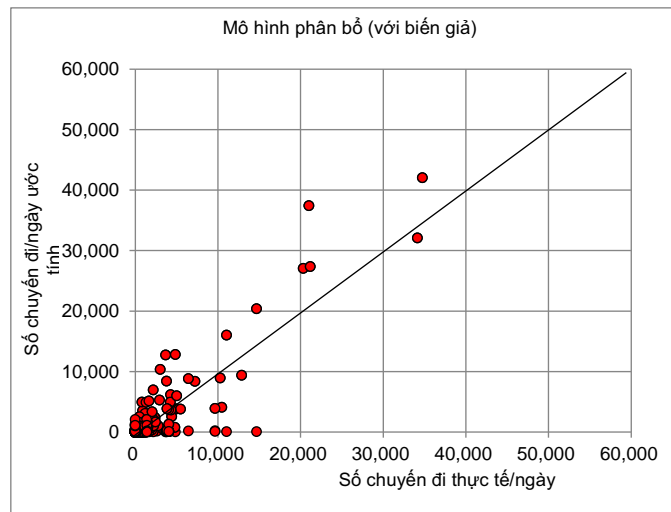
Ghi chú: Giá trị thời gian (VoT) ước tính cho năm 2010 và năm 2030 lần lượt là 387 đồng/phút và 1.096 đồng/phút (giá năm 2010) và là giá trị bình quân của hành khách đi xe con và xe buýt.

Bảng 4.6.1 Mô hình phát sinh/ thu hút hành trình

Biến	Hệ số	Giá trị t
Hằng số	1,8244	5,51
Phát sinh	0,4020	18,82
Thu hút	0,4020	18,82
Chi phí trung	0,8712	36,31
Biến giả	1,6350	36,68
Hệ số tương quan bội	0,8318	
Số mẫu	1678	

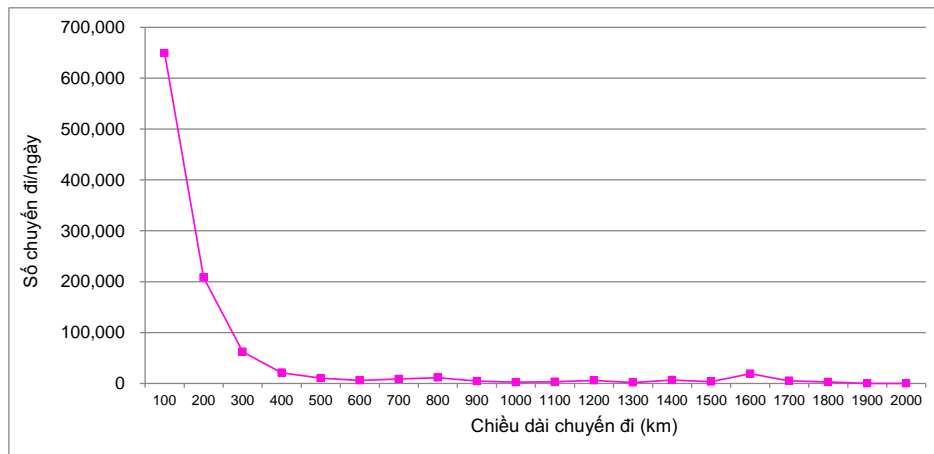
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.8 Sau khi áp dụng mô hình phân bổ hành trình ở trên, tính toán hội tụ Fratar để điều chỉnh các giá trị OD đối với phát sinh/ thu hút hành trình ước tính trước đó.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.6.1 So sánh giá trị mô hình phân bổ hành trình (với biến giả) và số hành trình thực tế



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.6.2 Mô hình phân bổ hành trình

4.9 Sau khi áp dụng mô hình phân bổ hành trình ở trên, tính toán hội tụ Fratar để điều chỉnh các giá trị OD đối với phát sinh/ thu hút hành trình ước tính trước đó.

4.10 Phân bổ hành trình được tổng hợp trong Bảng 4.6.2, Bảng 4.6.3 và Hình 4.6.3. Mặc dù các cặp OD ở cự ly ngắn thường có lưu lượng giao thông cao hơn, mật độ giao thông giữa Vùng 1 và Vùng 7 cũng tương đối cao: ở cự ly 1.500 km, ước tính lên tới trên 75.000 lượt HK/ngày/2 hướng.

Bảng 4.6.2 Tổng hợp phân bố hành trình (năm 2010)

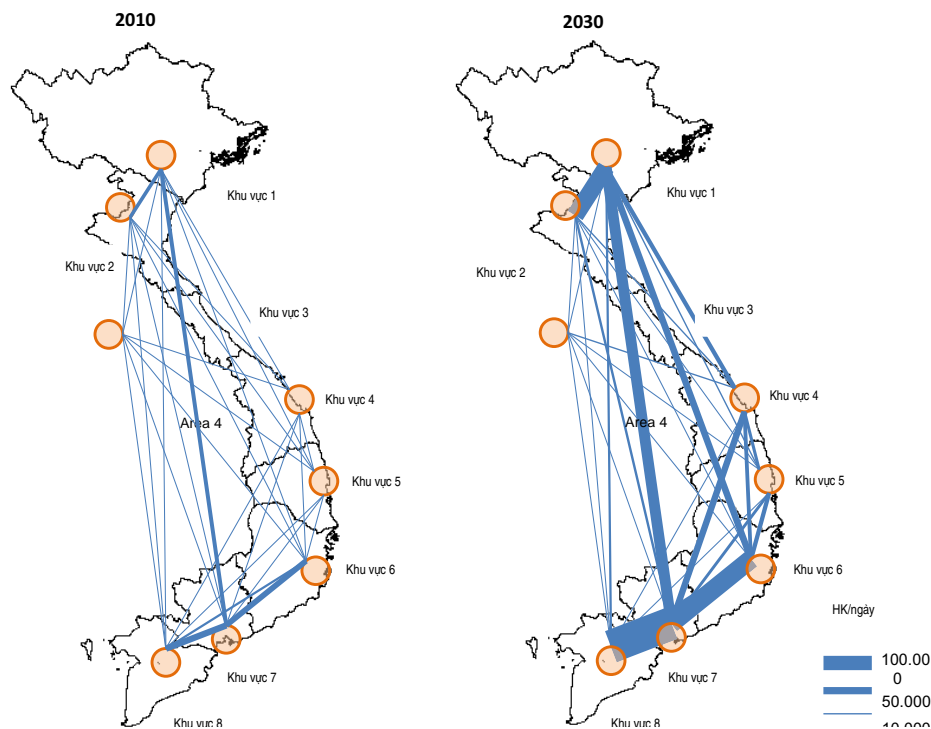
	Vùng 1 (Hanoi)	Vùng 2	Vùng 3	Vùng 4	Vùng 5	Vùng 6	Vùng 7 (HCMC)	Vùng 8
Vùng 1	432.634	25.326	1.300	7.698	1.712	8.332	28.023	2.817
Vùng 2	-	11.120	1.447	1.578	367	1.283	5.904	40
Vùng 3	-	-	895	5.133	87	184	1.521	308
Vùng 4	-	-	-	23.583	3.028	2.929	10.052	179
Vùng 5	-	-	-	-	809	6.095	4.639	159
Vùng 6	-	-	-	-	-	7.574	39.365	14.526
Vùng 7	-	-	-	-	-	-	268.595	44.018
Vùng 8	-	-	-	-	-	-	-	70.526

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 4.6.3 Tổng hợp phân bố hành trình (năm 2030)

	Vùng 1 (Hà Nội)	Vùng 2	Vùng 3	Vùng 4	Vùng 5	Vùng 6	Vùng 7 (TP.HCM)	Vùng 8
Vùng 1	847.950	118.338	4.105	37.135	13.078	51.081	73.603	15.218
Vùng 2	-	19.208	4.502	9.914	1.665	9.575	16.381	330
Vùng 3	-	-	1.039	7.937	758	2.833	5.964	936
Vùng 4	-	-	-	55.301	20.235	28.684	48.403	899
Vùng 5	-	-	-	-	3.697	27.059	26.079	960
Vùng 6	-	-	-	-	-	32.444	132.928	20.466
Vùng 7	-	-	-	-	-	-	607.874	238.763
Vùng 8	-	-	-	-	-	-	-	242.298

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



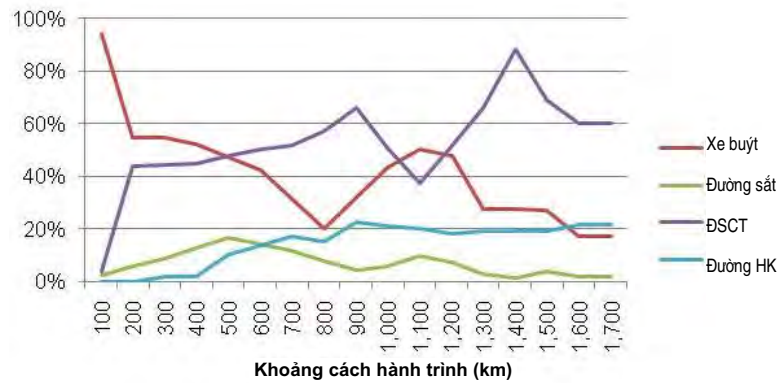
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.6.3 Phân bố hành trình hành khách (2010 và 2030)

4.7 Phân chia phương thức

1) Phương thức

4.11 Mặc dù mục đích chính của phân tích nhu cầu là dự báo nhu cầu đi lại bằng ĐSCT nhưng khó có thể ước tính trực tiếp nhu cầu từ mô hình nhu cầu từ điều kiện hiện nay do chưa có ĐSCT. Do đó, bảng OD hành khách của năm cơ sở, bao gồm nhu cầu đi lại bằng ĐSCT là cơ sở của mô hình phân chia phương thức từ các số liệu về lựa chọn phương thức thu thập được trong khảo sát bến/ bãi và số liệu OD của năm cơ sở.



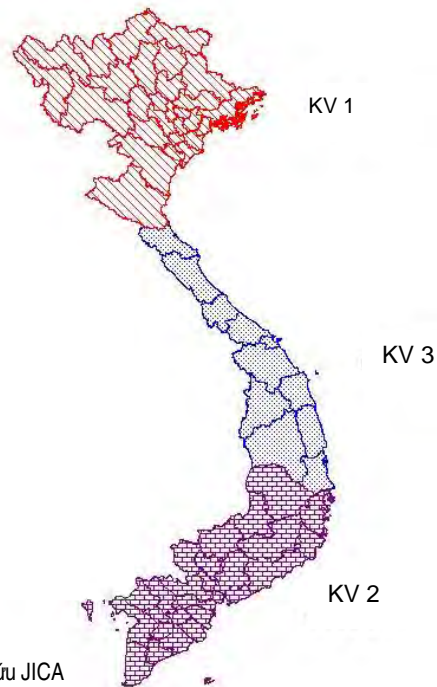
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: 1) Dựa trên số liệu thu thập được từ cuộc khảo sát bến/ bãi ở Hà Nội và TP.HCM

2) Mức giá vé ĐSCT bằng một nửa giá vé máy bay.

Hình 4.7.1 Phân chia phương thức dựa trên mức độ ưu tiên theo khảo sát

4.12 Liên quan đến phân chia phương thức, căn cứ mô hình của VITRANSS2, áp dụng mô hình logit tập hợp (xem hình dưới đây). Quy trình lựa chọn phương thức được mô hình hóa cho từng loại trong 3 loại hình chuyến đi như sau: loại 1 là chuyến đi nội vùng ở miền Bắc (Khu vực 1 trong Hình 4.7.2), loại 2 là chuyến đi nội vùng ở miền Nam (Khu vực 2 trong Hình 4.7.2) và loại 3 là các chuyến đi khác.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.7.2 Các khu vực của mô hình phân chia phương thức

4.13 Hàm lợi ích theo loại phương tiện được thể hiện trong công thức sau:

$$\begin{aligned} \text{Xe con :} \quad V_1 &= a \times \text{Thời gian}_1 + b \times \text{Chi phí}_1 \\ \text{Xe buýt :} \quad V_2 &= a \times \text{Thời gian}_2 + b \times \text{Chi phí}_2 + \text{const}_2 \\ \text{Đường sắt :} \quad V_3 &= a \times \text{Thời gian}_3 + b \times \text{Chi phí}_3 + \text{const}_3 + d_3 \times (\text{GDP/POP}) \\ \text{Hàng không:} \quad V_4 &= a \times \text{Thời gian}_4 + b \times \text{Chi phí}_4 + \text{const}_4 + d_4 \times (\text{GDP/POP}) \\ \text{ĐSCT:} \quad V_5 &= a \times \text{Thời gian}_5 + b \times \text{Chi phí}_5 + \text{const}_5 + d_5 \times (\text{GDP/POP}) \end{aligned}$$

4.14 Hàm xác suất theo loại phương tiện như sau:

$$P_i = \exp(v_i) / \{ \exp(v_1) + \exp(v_2) + \exp(v_3) + \exp(v_4) + \exp(v_5) \}$$

4.15 Thừa số GDP/POP được thêm vào một số công thức để phản ánh mức độ ưu tiên cho phương thức vận tải nhanh như hàng không khi kinh tế tăng trưởng. Đây là ý nghĩa hình học của GDP trên đầu người trong vùng đi và đến. Số liệu mạng được sử dụng để dự đoán hàm xác suất theo phương thức.

Bảng 4.7.1 Các thông số của mô hình phân chia phương thức

Thông số	Hệ số	Giá trị-t
Loại 1		
a (Thời gian: phút)	-0,2114	-2,55
b ₀ (Chi phí: 000 đồng)	-0,0786	-0,86
b=b ₀ /td		
d ₃ (GDP/POP cho ĐS thường)	-0,2554	-3,21
d ₄ (GDP/POP cho ĐSCT)	1,4656	0,91
d ₅ (GDP/POP cho hàng không)	0,7105	3,50
const ₂ (cho xe buýt)	0,6026	1,38
const ₃ (cho ĐS thường)	0,0	-
const ₄ (cho ĐSCT)	-3,9902	-0,78
Const ₅ (cho hàng không)	0,0	-
Loại 2		
a (Thời gian: phút)	-0,1424	-1,29
b ₀ (Chi phí: 000 đồng)	-0,2680	-2,41
b=b ₀ /td		
d ₃ (GDP/POP do ĐS thường)	-0,4018	-5,79
d ₄ (GDP/POP cho ĐSCT)	2,7738	0,58
d ₅ (GDP/POP cho hàng không)	2,5565	1,78
const ₂ (cho xe buýt)	0,1268	0,05
const ₃ (cho ĐS thường)	0,0	-
const ₄ (cho ĐSCT)	-8,7975	-0,68
Const ₅ (cho hàng không)	-8,3991	-1,96
Loại 3		
a (Thời gian: phút)	-0,3415	-1,11
b ₀ (Chi phí: 000 đồng)	-0,2063	-0,62
b=b ₀ /td		
d ₃ (GDP/POP do ĐS thường)	-0,4989	-3,37
d ₄ (GDP/POP cho ĐSCT)	2,0966	0,98
d ₅ (GDP/POP cho hàng không)	2,6604	0,94
const ₂ (cho xe buýt)	0,8691	0,37
const ₃ (cho ĐS thường)	0,0	-
const ₄ (cho ĐSCT)	-6,2984	-0,93
Const ₅ (cho hàng không)	-8,3804	-0,94

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: td(Khoảng cách thời gian theo tỷ lệ GDP trên đầu người) = 1,00 (2010), 2,83 (2030)

4.16 Bảng 4.7.1 cho thấy giá trị thời gian tăng (đo bằng mức tăng GDP trên đầu người) được xem xét trong tính toán thông số “b”. Mức tăng GDP trên đầu người được tổng hợp trong Bảng 4.7.2.

Bảng 4.7.2 Tổng hợp mức tăng GDP trên đầu người

		2010	2020	2030
GDP	Tỷ USD, giá cố định năm 2010	106,4	199,8	357,8
	Nghìn tỷ đồng, giá cố định năm 2010	1.981	3.718	6.659
Tổng dân số (nghìn)		86.928	96.159	103.155
GDP/người	USD, giá cố định năm 2010	1.224	2.078	3.468
	Nghìn đồng, giá cố định năm 2010	22.788	38.670	64.555
	[Tỷ lệ tăng GDP/người so với năm 2010]	[1]	[1,70]	[2,83]

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Giả định điều kiện khai thác

4.17 Các tham số sau đây đã được cập nhật trong Nghiên cứu này.

- i) **Hệ số chiếm chỗ:** Do khó khăn trong việc ước tính tỷ lệ chiếm chỗ của các phương tiện, nên phải sử dụng số liệu thu được từ khảo sát giao thông tiến hành vào tháng 11/2011 để tính nhu cầu giao thông tương lai.

Bảng 4.7.3 Hệ số chiếm chỗ của xe con và xe khách

	Xe con	Xe khách
Hệ số chiếm chỗ trung bình (khách/xe)	3,20	20,5
Số mẫu khảo sát	1.033	1.568

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA (Điều tra giao thông, 11/2011)

- ii) **Giá vé và chi phí vận tải:** Khi lựa chọn phương thức đi lại thì giá vé và chi phí vận tải là một trong những yếu tố quan trọng nhất được cân nhắc. Giá vé và chi phí vận tải đối với xe con, xe khách, đường sắt và máy bay được xác định như sau:

- (1) **Xe con:** Giá xăng theo đơn vị hành khách-km được tính toán trong Bảng 4.7.4. Ngoài ra, chi phí cho bản thân phương tiện không được tính do nhìn chung hành khách lựa chọn phương thức đi lại căn cứ vào chi phí thấy được.

Bảng 4.7.4 Giá xăng giả định đối với xe con

Giá xăng (\$/lit) ¹⁾	Cự ly (km/lit) ²⁾	Giá xăng theo đơn vị hành khách-cự ly	
		(\$/km/khách)	(đồng/km/khách)
1,06	15,3 (đường bộ, 40 km/h)	0,022	456
	13,2 (đường cao tốc, 80 km/h)	0,025	527

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: 1) Giá tại thời điểm tháng 6/2011, 2) Tham khảo Phụ lục Tính toán Chi phí khai thác và Biểu cước

- (2) **Xe khách, đường sắt, máy bay:** Đối với vận tải công cộng, giá vé thực tế đã được điều tra và sử dụng làm đầu vào để dự báo nhu cầu. Mức giá vé được tổng hợp trong Bảng 4.7.5.

Bảng 4.7.5 Giá cước giả định cho vận tải công cộng

Phương thức	Giá vé (VND/km/HK)	Ghi chú
Xe khách	525	Dựa trên giá vé Hà Nội – TP HCM (Tháng 10/2011)
Đường sắt	584	Dựa trên giá vé năm mềm điều hòa Hà Nội – Sài Gòn (Tháng 11/2011)
Hàng không	1.745	Dựa trên giá vé hạng phổ thông Hà Nội – TP Hồ Chí Minh (Vietnam Airline, tháng 10/2011)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA (Chi tiết trong phần “Ghi chú”)

(3) Phí sử dụng đường bộ cao tốc: Giả sử phí sẽ áp dụng là 5 cent (Mỹ)/km (với xe khách là 12,5cent/km) cho các phương tiện lưu thông trên mạng đường bộ cao tốc ở Việt Nam theo thông lệ quốc tế, xem bảng sau.

Bảng 4.7.6 Phí sử dụng đường cao tốc (theo hành khách-cụ ly)

	Phí đường cao tốc	
	(đồng/km/xe)	(đồng/km/khách)
Xe con	1.050	328
Xe khách	2.625	128

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(iii) Tốc độ khai thác: Tốc độ khai thác trung bình đối với xe con và xe khách được ước tính lần lượt là 40km/h và 32km/h, căn cứ vào kết quả phỏng vấn lái xe. Đối với đường bộ cao tốc thì tốc độ được giả định là gấp đôi tốc độ các tuyến quốc lộ và tỉnh lộ. Ngoài ra, tốc độ khai thác thực tế của đường sắt và hàng không trên tuyến Hà Nội – Tp.HCM cũng được thu thập và sử dụng cho các bước phân tích (lần lượt là 60km/h và 600km/h). Tốc độ khai thác của tuyến đường sắt sau khi cải tạo (các phương án A2, B1 và B2) đã được tính toán chi tiết trong quá trình nghiên cứu các phương án (70km/h với A2, 110km/h với B1 và 135km/h với B2).

(iv) Thời gian tiếp cận: Khả năng tiếp cận cũng là yếu tố được cân nhắc khi lựa chọn phương thức. Trong nghiên cứu này, thời gian tiếp cận được tính dựa trên thông tin mạng và thời gian chờ đợi lấy từ kết quả điều tra giao thông (tháng 11/2011). Bảng 4.7.7 trình bày kết quả điều tra.

Bảng 4.7.7 Thời gian chờ đợi từ kết quả điều tra

	Hành khách đi xe khách	Hành khách đi đường sắt	Hành khách đi máy bay
Thời gian chờ	19,7	46,9	51,9
Số mẫu ¹⁾	806	514	334

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA (Điều tra giao thông, tháng 11/2011)

Chú thích: 1) Người phỏng vấn rời bến vận tải chỉ vì số liệu về hành khách chờ có tính thiên lệch

Căn cứ vào kết quả điều tra, giả định thời gian tại bến cho từng phương thức như trong bảng sau đây. Đối với đường sắt, giả sử rằng việc tăng tần suất dịch vụ và tính chính xác chạy tàu sẽ giảm được thời gian chờ, còn đối với hàng không thì thời gian hành khách sẽ tới sân bay trước giờ khởi hành là 60 phút. Đối với ĐSCT giả định thời gian chờ tại ga bằng thời gian của đường sắt hiện tại. (Xem Bảng 4.7.8)

Bảng 4.7.8 Thời gian chờ giả định tại bến/bãi

	Phương thức			
	Xe khách	Đường sắt	ĐSCT	Hàng không
Thời gian chờ (phút)	20	20	20	60

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(v) Tổng hợp: Bảng 4.7.9 tổng hợp những tham số trong nghiên cứu.

Bảng 4.7.9 Điều kiện vận hành giả định theo phương thức

Phương thức		PCU/Tỷ suất phương tiện	Bình quân chiếm chỗ ¹⁾	Giá vé/Cước phí (Đồng/HK-km)	Tốc độ (km/h)	Thời gian ở bến (thời gian chờ) (phút)	
Đường bộ	Đường bộ	Xe con	1	3.2	527	40	0
		Xe buýt	2.5	20.5	525	32	20
	Đường bộ cao tốc	Xe con	1	3.2	855	80	0
		Xe buýt	2.5	20.5	653	64	20
Đường sắt	Đường sắt hiện hữu	-	-	584	60/70/110 /135 ²⁾	20	
	ĐSCT ³⁾	-	-	873	280	20	
Đường hàng không		-	-	1.745	600	60	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú ý: 1) Trên cơ sở điều tra vận tải (2011) (Điều kiện giả định tương tự cho tương lai),

2) Phụ thuộc vào mức độ cải tạo đường sắt hiện hữu (A1, A2, B1, B2)

3) Trường hợp cơ sở.

3) Kết quả phân tích cơ bản

4.18 Tỷ phần đảm nhận phương thức của các kịch bản cơ sở trong đó giả sử ĐSCT đã đi vào hoạt động trên tuyến Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang được trình bày tương đối. Nhu cầu vận tải hành khách của ĐSCT là 85 nghìn lượt khách/ngày chiếm 3,1% tổng chuyến đi liên tỉnh trên tuyến Hà Nội - Vinh và là 68 nghìn lượt khách/ngày, chiếm 2,5% tuyến Tp.HCM – Nha Trang. Nhu cầu trên tuyến Hà Nội – Vinh cao hơn, do cự ly giữa các thành phố nằm dọc tuyến ngắn và chiều dài đoạn tuyến chỉ khoảng 400km, trong khi đó đoạn tuyến Nha Trang – Tp.HCM dài 627km.

Bảng 4.7.10 Kết quả phân tích nhu cầu theo phương thức

Năm	Giả định đoạn tuyến ĐSCT đã hoạt động	Đơn vị	Các phương thức vận tải đại diện					Tổng
			Xe con	Xe buýt	ĐS (thường) ¹⁾	ĐSCT	Hàng không	
2010 (Năm cơ sở)	-	Số lượng HK/ngày (000)	304	675	30	-	25	1034
		Tỷ phần đảm nhận (HK, %)	29,4	65,3	2,9	-	2,4	100,0
		Chiều dài hành trình TB(km) ²⁾	118	183	407	-	932	188
2030	Hà Nội -Tp.HCM	Số lượng HK/ngày (000)	733	1558	89	275	74	2728
		Tỷ phần đảm nhận (HK, %)	26,9	57,1	3,2	10,1	2,7	100,0
		Chiều dài hành trình TB (km) ²⁾	191	164	454	667	1250	261
	Hà Nội - Vinh	Số lượng HK/ngày (000)	787	1647	92	85	116	2728
		Tỷ phần đảm nhận (HK, %)	28,9	60,4	3,4	3,1	4,3	100,0
		Chiều dài hành trình TB(km) ²⁾	220	183	502	400	1238	256
	Nha Trang -Tp.HCM	Số lượng HK/ngày (000)	790	1663	92	68	114	2728
		Tỷ phần đảm nhận (HK, %)	29,0	61,0	3,4	2,5	4,2	100,0
		Chiều dài hành trình TB (km) ²⁾	214	178	532	627	1290	258

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: 1) Trường hợp mức dịch vụ đường sắt là A2, 2) Khoảng cách từ điểm đầu đến điểm cuối.

4.8 Phân bổ giao thông

1) Mạng

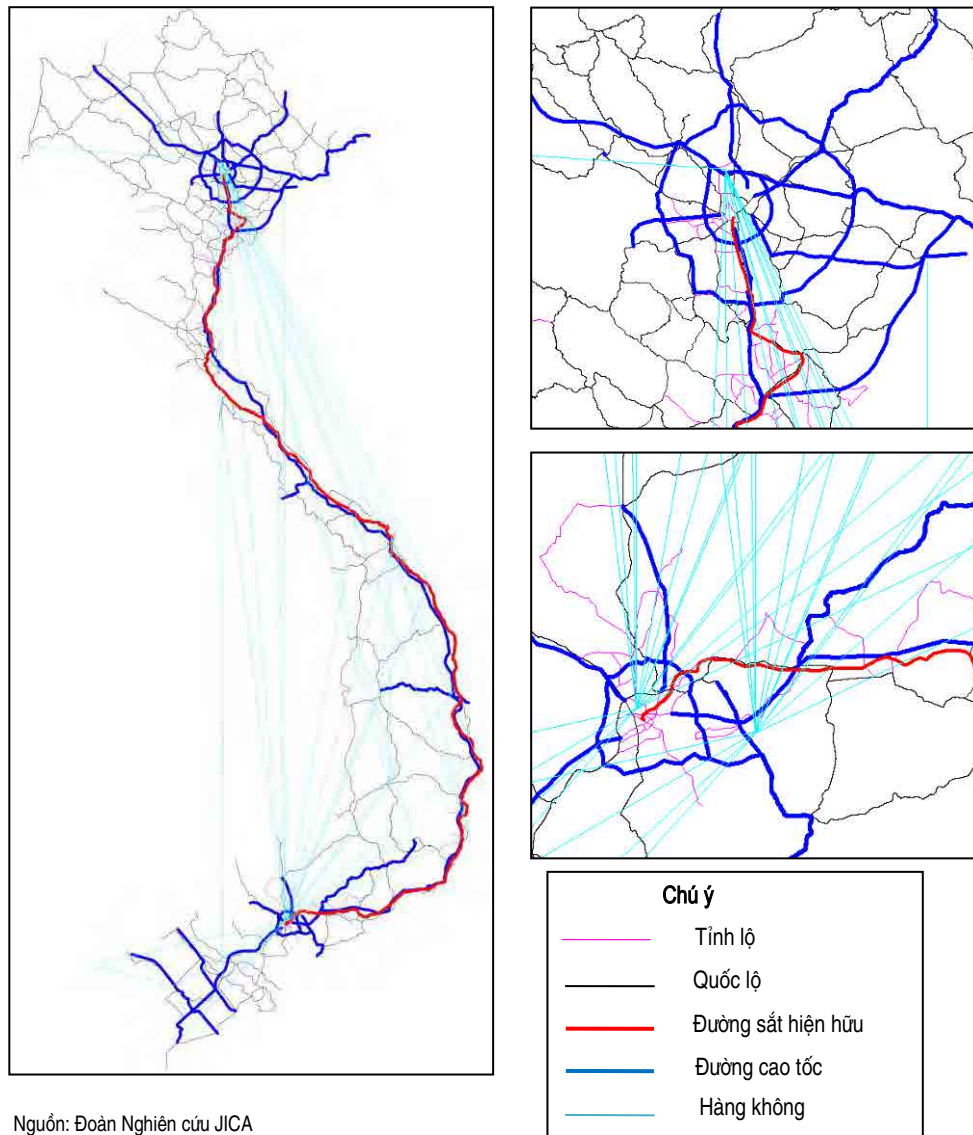
4.19 Mạng vận tải lập trong VITRANSS2 đã được cập nhật để sử dụng cho phân tích mạng cấp huyện. Cụ thể như sau:

- (i) Rà soát và cập nhật mạng đường sắt hiện tại bằng cách xác định chính xác vị trí thực tế của các nhà ga đường sắt phục vụ phân tích mạng cấp huyện;
- (ii) Rà soát và cập nhật mạng đường bộ cao tốc. Hướng tuyến và vị trí của các nút giao cũng được cập nhật dựa trên nghiên cứu hướng tuyến trong VITRANSS2. Do vậy dữ liệu mạng có thể áp dụng đối với phân tích mạng cấp huyện; và
- (iii) Xây dựng mới mạng tỉnh lộ kết nối giữa các huyện cho dữ liệu mạng .

4.20 Có hai loại mạng vận tải, cụ thể như sau:

(i) Mạng đã cam kết thực hiện: Mạng này bao gồm các dự án đang xây dựng hoặc đã có cam kết về vốn. Về đường bộ cao tốc, bổ sung các dự án sau: (i) Cầu Giẽ - Ninh Bình, (ii) Đà Nẵng – Quảng Ngãi, (iii) Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây, (iv) Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức, (v) Hà Nội – Hải Phòng, (vi) Hà Nội – Lào Cai, (vii) Hà Nội – Thái Nguyên và (viii) Hạ Long – Móng Cái.

(ii) Mạng có tác động: Trong mạng có tác động, ngoài Mạng đã cam kết thực hiện sẽ thực hiện: (i) Phát triển mạng đường bộ cao tốc quốc gia, không gồm các đoạn dọc tuyến đường Hồ Chí Minh là: Đoạn Hùng – Hòa Lạc – Phố Châu, Hồng Lĩnh – Hương Sơn và Ngọc Hồi – Chơn Thành – Rạch Giá; (ii) QL1 từ Hà Nội tới TP.HCM sẽ được nâng cấp lên đường 4 - 6 làn; và, (iii) do các sân bay ở Hà Nội và TP.HCM được xem là các nút cổ chai của vận tải hàng không trong tương lai nên sẽ xem xét mở rộng theo các quy hoạch tương lai (sân bay quốc tế mới Long Thành và mở rộng sân bay Nội Bài).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.8.1 Mạng có tác động

4.21 Năng lực của mạng đường bộ VITRANSS2 được xác định dựa trên phương trình sau đây (từ hướng dẫn có liên quan) trên cơ sở dữ liệu kiểm kê đường bộ HDM và các quy hoạch tương lai liên quan:

$$C = (NL \times C0 \times FCw \times FCsp \times FCmc \times FCsf) \times (100/8.5)$$

- Trong đó, 100/8,5 : tỷ lệ nghịch giờ cao điểm, từ VITRANSS2
 C : Năng lực (PCU/ngày)
 NL : Số làn
 C0 : Năng lực ở điều kiện lý tưởng (PCU/làn/giờ). Từ cơ sở dữ liệu kiểm kê đường bộ HDM. Giả sử năng lực là 1550 PCU/làn/giờ nếu không có sẵn số liệu về năng lực cơ sở.
 FCw : Hệ số điều chỉnh chiều rộng lòng đường (từ cơ sở dữ liệu kiểm kê đường bộ HDM). Giá định hệ số điều chỉnh là 1,00 và 1,08 tương ứng cho đường thông thường và đường cao tốc đối với trường hợp không có sẵn số liệu chiều rộng.

- FCsp : Hệ số điều chỉnh phân hướng giả định là 0,94 và 1,00 tương ứng cho đường bộ thường và đường cao tốc.
- FCmc : Hệ số điều chỉnh cho lưu lượng xe gắn máy giả định là 0,783 và 1,00 tương ứng cho đường bộ thường và đường cao tốc.
- FCsf : Điều chỉnh hệ số ma sát bên giả định là 0,86 và 1,03 tương ứng cho đường bộ thường và đường cao tốc.

2) Phân bổ giao thông

4.22 Về phân bổ giao thông, áp dụng phân bổ gia tăng (phân bổ giao thông bằng cách chia lưu lượng thành 10 lần). Mức giá vé cho mạng đường bộ cao tốc tại Việt Nam, 5 cent (USD)/ km (đối với xe buýt, 12,5 cent (USD)/km) được giả định theo thông lệ quốc tế như trong Bảng 4.8.1. Về mức độ sẵn sàng chi trả để sử dụng đường cao tốc, áp dụng kết quả khảo sát đường bộ như trong Bảng 4.8.2.

Bảng 4.8.1 Mức phí đường cao tốc (HK-cụ ly)

	Mức phí đường cao tốc	
	(VND/km/xe)	(VND/km/HK)
Xe con	1.050	328
Xe khách	2.625	128

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 4.8.2 Mức độ sẵn sàng chi trả cho đường bộ cao tốc

	Mức độ sẵn sàng chi trả cho đường bộ cao tốc (đồng/phương tiện/h)	
	2011	2030 ¹⁾
Xe con	37.669	90.520
Xe khách	56.143	134.912
Xe tải	55.508	133.387

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú ý: 1) Số liệu cho năm 2030 được giả định trên dự báo mức tăng GDP đầu người

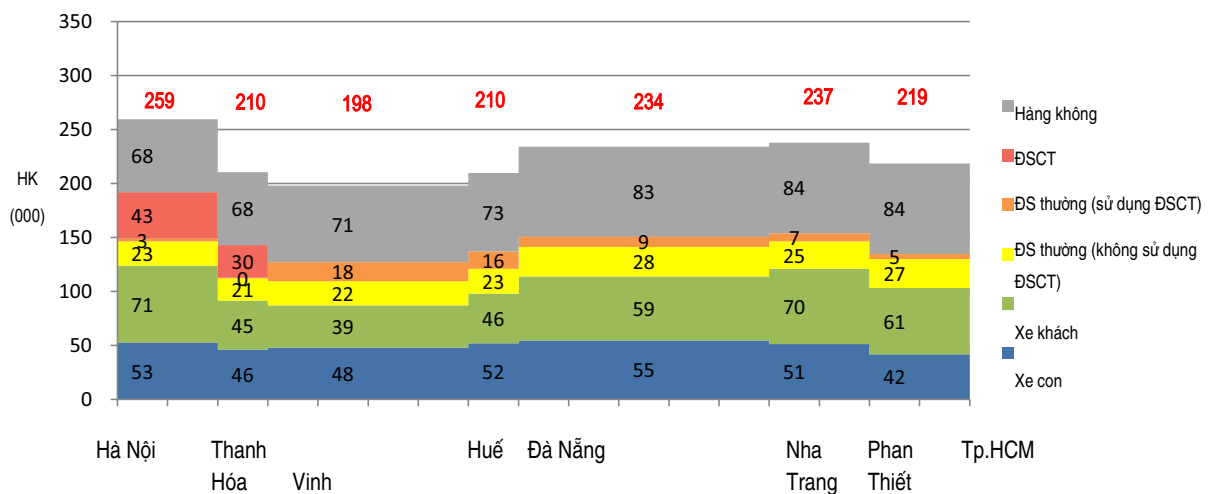
4.23 Cần lưu ý rằng trong trường hợp nhu cầu vận tải hàng không đạt bão hòa năng lực, nhu cầu giao thông hàng không được cố định tại mức tối đa có thể, sẽ phải tính lại phân chia phương thức ngoại trừ phần vận tải hàng không (hàm xác suất cho vận tải hàng không (P5) không được sử dụng trong trường hợp này). Như vậy, phần lưu lượng vượt quá được phân bổ cho các phương thức khác.

4.9 Phân tích nhu cầu vận tải đường sắt cao tốc

1) Đoạn Hà Nội - Vinh

4.24 Đoạn Hà Nội – Vinh có chiều dài xấp xỉ 284km với 6 ga, đi qua một số thành phố lớn như Hà Nội, Nam Định, Ninh Bình và Vinh. Nhu cầu hành khách sử dụng ĐSCT ước tính trong trường hợp khai thác ĐSCT trên tuyến này như sau:

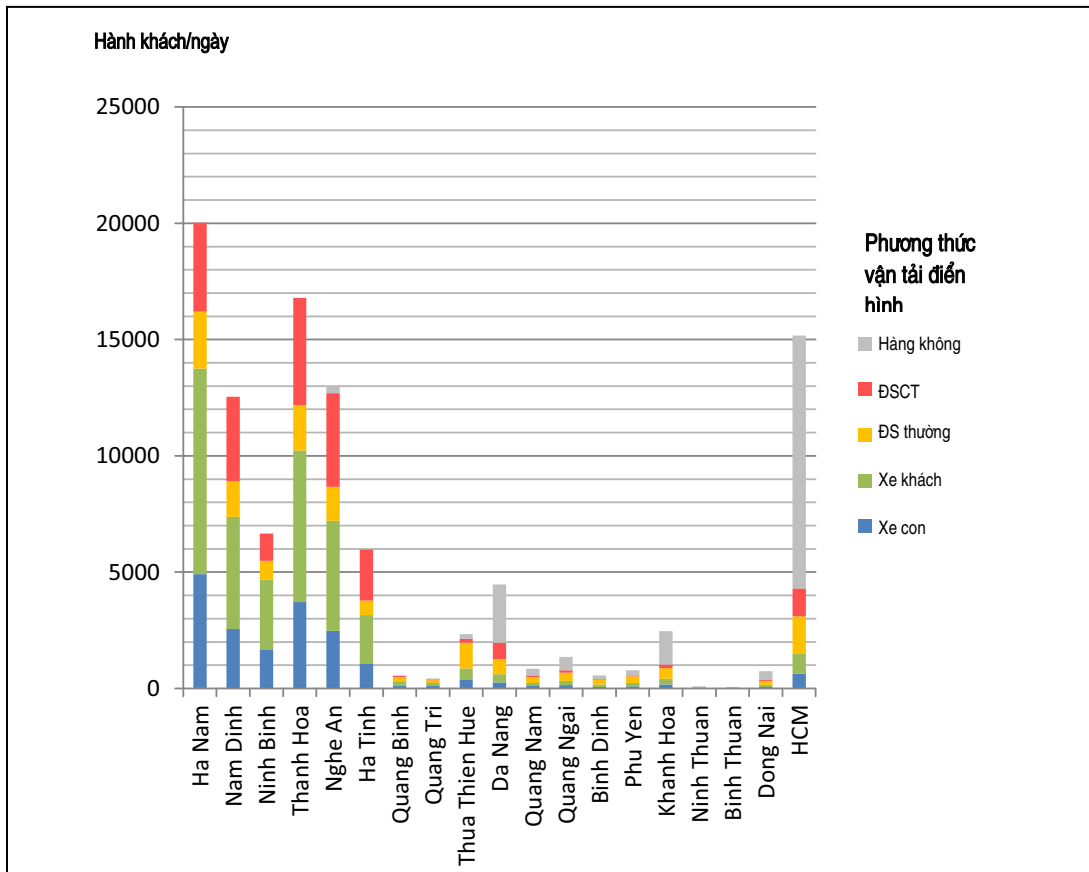
4.25 **Giao thông trên mặt cắt của hành lang Bắc - Nam:** Giao thông trên mặt cắt của hành lang Bắc – Nam (hành lang ven biển) vào năm 2030 trong trường hợp khai thác đoạn Hà Nội – Vinh được tổng hợp trong hình dưới đây. Nhu cầu của ĐSCT trên mặt cắt ngang chiếm khoảng 15% tổng nhu cầu của các phương thức, 43 nghìn và 30 nghìn tương ứng trên ranh giới Ninh Bình - Thanh Hóa và Thanh Hóa - Vinh. Hầu hết nhu cầu phát sinh dọc khu đoạn có ĐSCT đi qua (Hà Nội – Vinh) và khu vực duyên hải miền Trung (các tỉnh từ Thanh Hóa đến Thừa Thiên Huế) .



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

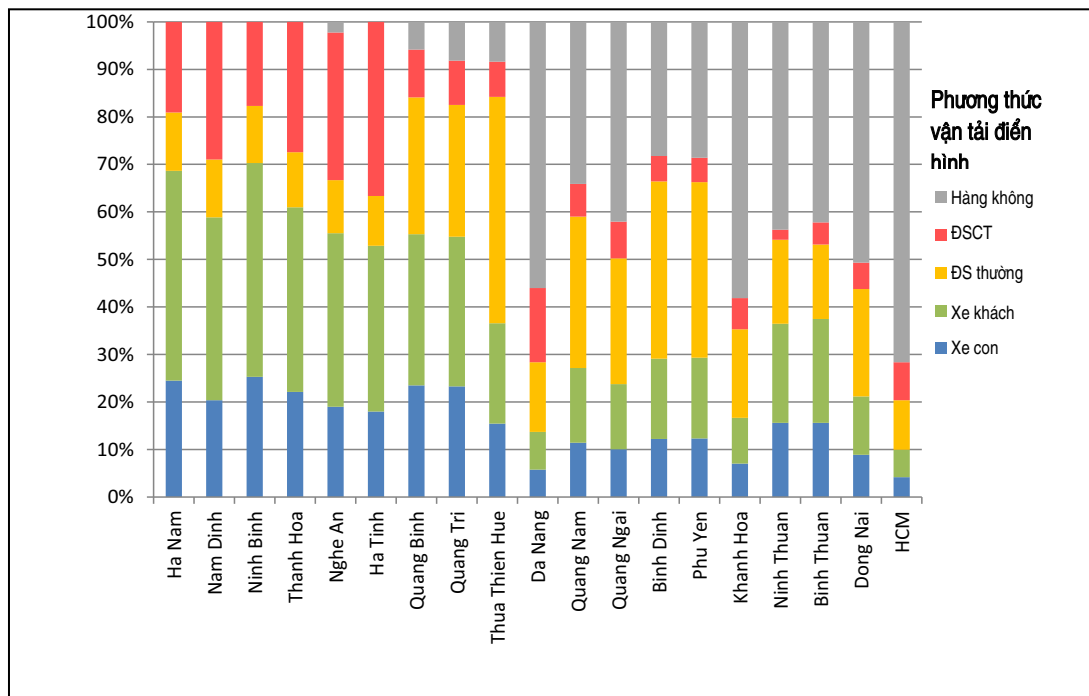
Hình 4.9.1 Giao thông trên mặt cắt ngang của hành lang Bắc - Nam (ĐSCT: khai thác đoạn Hà Nội - Vinh), năm 2030

4.26 **Nhu cầu giao thông từ Hà Nội:** Tỷ phần đảm nhận phương thức từ thủ đô Hà Nội nếu đưa đoạn Vinh – Hà Nội vào khai thác năm 2030 được tổng hợp trong Hình 4.9.2 và Hình 4.9.3. Tỷ phần vận chuyển của ĐSCT trên các đoạn Hà Nội – Nam Định, Hà Nội – Thanh Hóa và Hà Nội – Vinh cũng cao, ở mức xấp xỉ 30%. ĐSCT đoạn Hà Nội – Hà Tĩnh cũng chiếm tỷ phần khá lớn – xấp xỉ 35% do gần ga Vinh. Ngược lại, tỷ phần của ĐSCT trên đoạn Hà Nội – Hà Nam và Hà Nội – Ninh Bình thấp hơn, chỉ chiếm khoảng 20% do sức cạnh tranh khá lớn của vận tải đường bộ trong các cặp OD này.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.2 Tỷ phần đảm nhận hành trình từ Hà Nội vào Nam (khai thác đoạn ĐSCT Hà Nội - Vinh), 2030, số HK



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

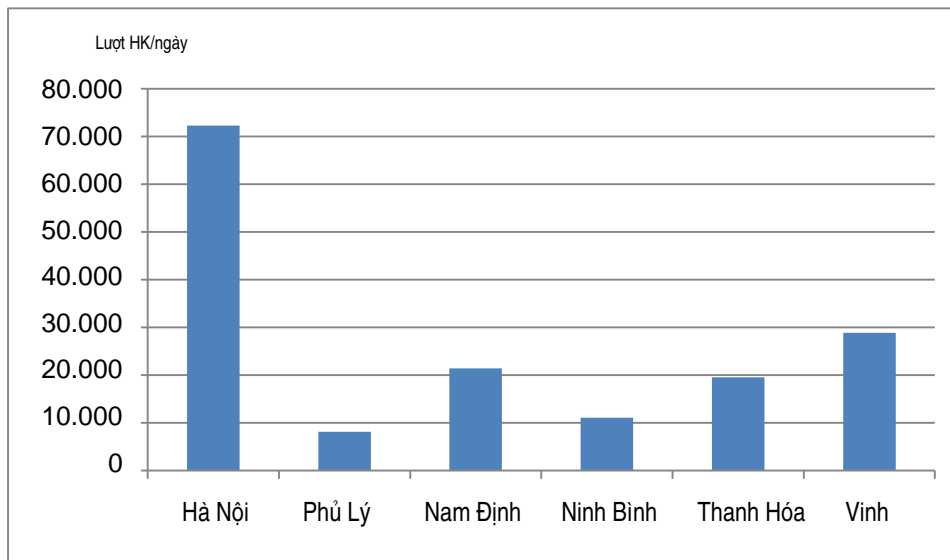
Hình 4.9.3 Tỷ phần đảm nhận hành trình từ Hà Nội vào Nam (khai thác đoạn ĐSCT Hà Nội - Vinh), 2030, %

4.27 **Nhu cầu giữa và tại các ga:** Nhu cầu đi lại bằng ĐSCT giữa các ga (Bảng OD ga) được tổng hợp trong Bảng 4.9.1 nếu đưa đoạn Hà Nội – Vinh vào khai thác. Hình 4.9.4, Hình 4.9.5 và Hình 4.9.6 minh họa số lượng hành khách tại ga và nhu cầu trên mặt cắt cho từng khu đoạn giữa các ga. Trong tất cả các ga, ga Hà Nội có lượng hành khách lớn nhất, lên tới 70.000 lượt HK/ngày; qua Hình 4.9.5 và Hình 4.9.6 có thể thấy hầu hết hành khách sử dụng ĐSCT là từ hoặc tới Hà Nội trong khi nhu cầu hành khách giữa các tỉnh là hạn chế.

Bảng 4.9.1 Lượng hành khách sử dụng ĐSCT hàng ngày giữa các ga (cả hai chiều, khi khai thác đoạn Hà Nội - Vinh)

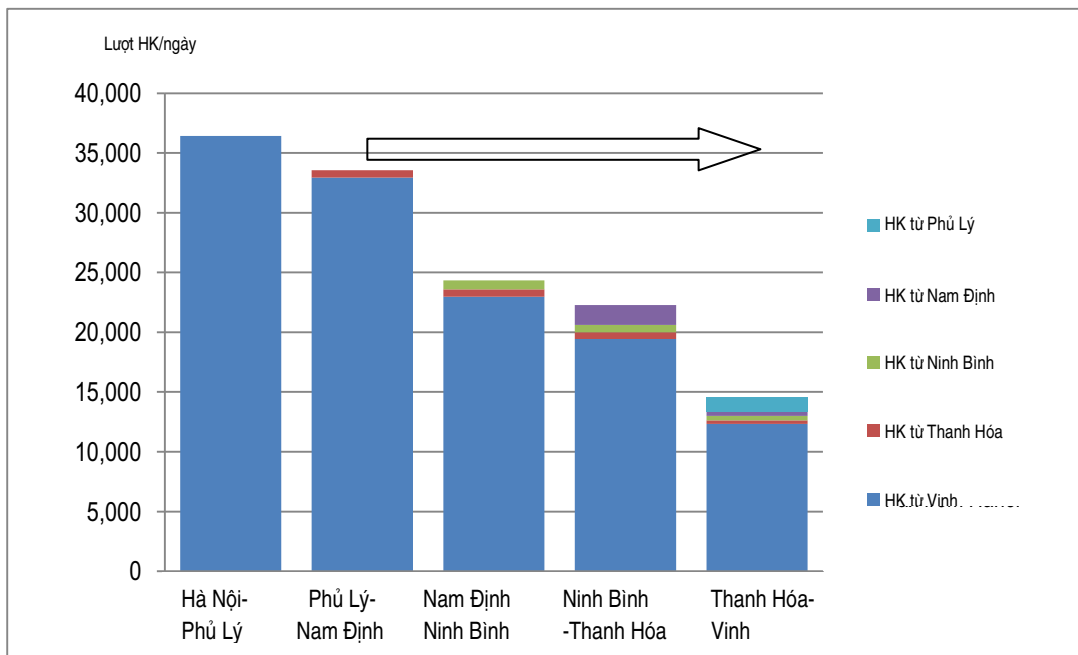
TT	Ga	1	2	3	4	5	6
1	Hà Nội	--	9.027	19.902	6.711	10.421	24.229
2	Phủ Lý	-	-	0	86	547	732
3	Nam Định	-	-	-	410	659	1.631
4	Ninh Bình	-	-	-	-	3.265	1.469
5	Thanh Hóa	-	-	-	-	-	1.580
6	Vinh	-	-	-	-	-	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



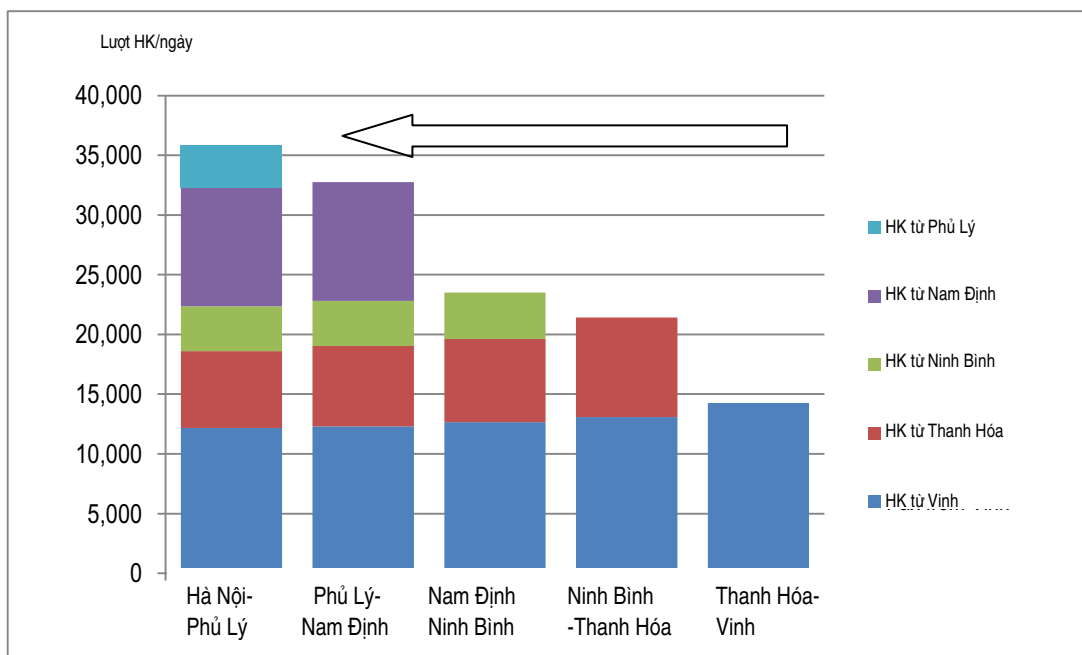
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.4 Lượng hành khách tại các ga (khi khai thác đoạn Hà Nội - Vinh)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.5 Lượng hành khách hàng ngày giữa các ga hướng Hà Nội - Vinh (khi khai thác đoạn Hà Nội - Vinh)



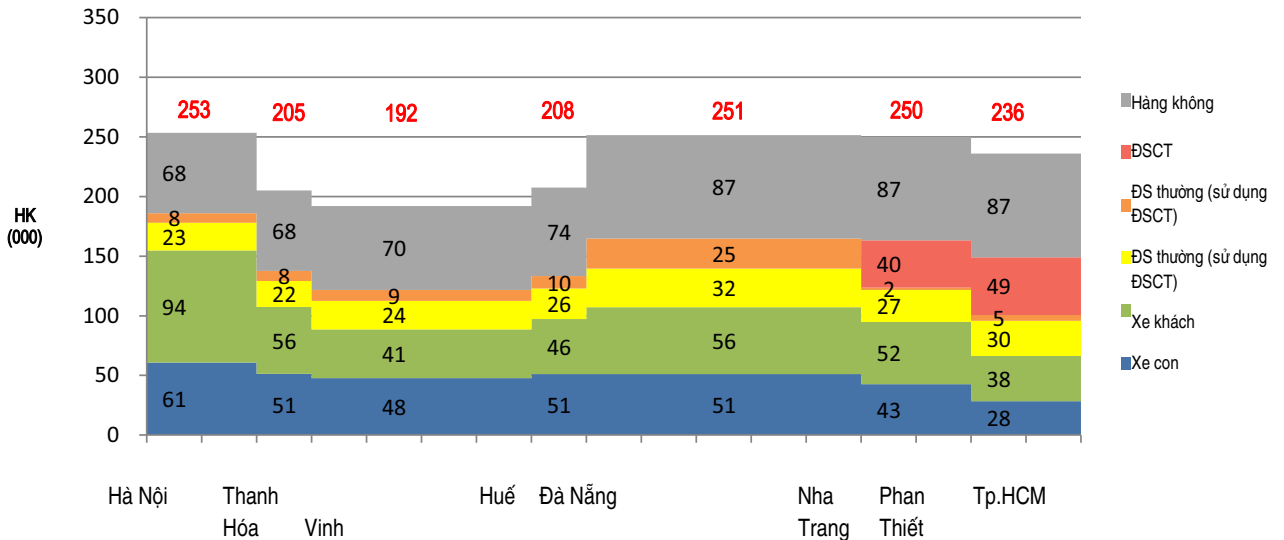
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.6 Lượng hành khách hàng ngày giữa các ga hướng Vinh – Hà Nội (khi khai thác đoạn Hà Nội-Vinh)

2) Đoạn Tp.HCM - Nha Trang

4.28 Đoạn Tp.HCM – Nha Trang có chiều dài khoảng 362km với 6 ga, đi qua một số thành phố lớn như Tp.HCM và Nha Trang. Nhu cầu hành khách sử dụng ĐSCT ước tính trên tuyến này như sau:

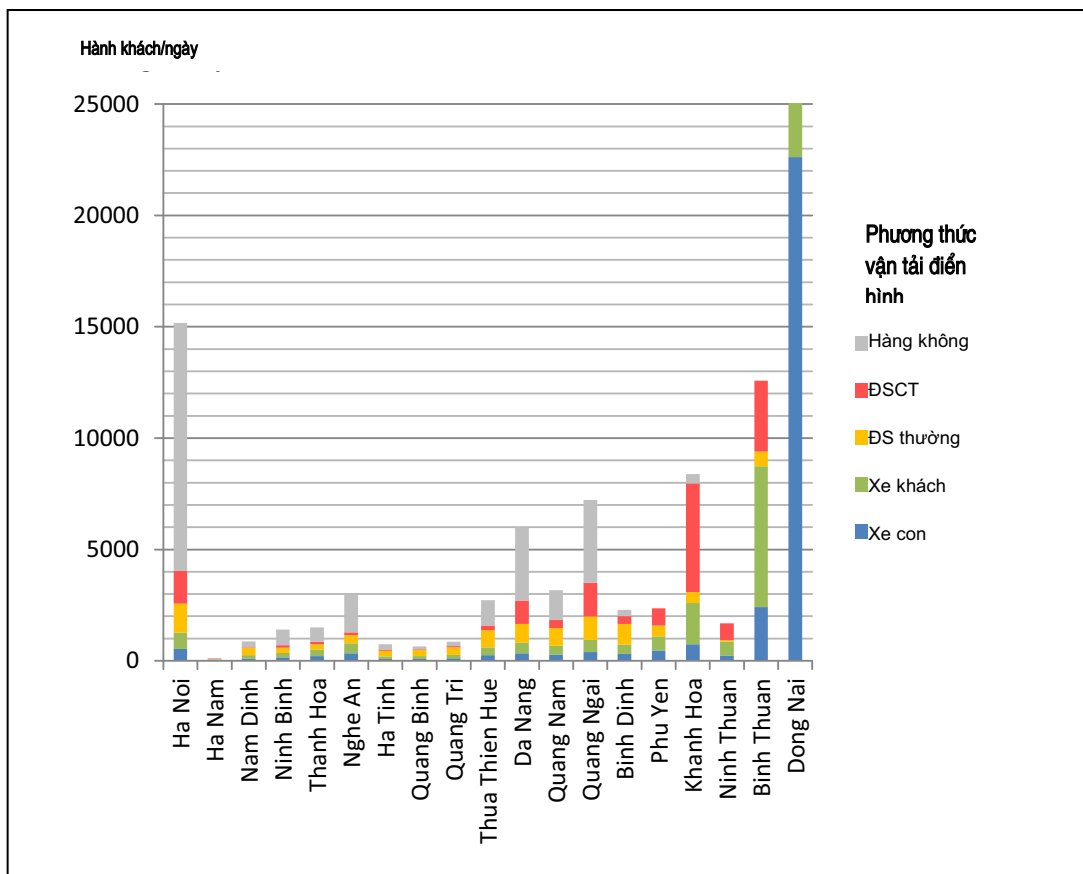
4.29 **Giao thông trên mặt cắt của hành lang Bắc - Nam:** Giao thông trên mặt cắt ngang của hành lang Bắc – Nam (hành lang ven biển) vào năm 2030 trong trường hợp khai thác đoạn Tp.HCM – Nha Trang được tổng hợp trong hình dưới đây. Nhu cầu ĐSCT chiếm khoảng 20% tổng nhu cầu của các phương thức; 49 nghìn, 40 nghìn tương ứng trên ranh giới Đồng Nai - Bình Thuận và Ninh Thuận - Nghệ An. Hầu hết nhu cầu phát sinh dọc đoạn có ĐSCT đi qua (TP HCM – Nha Trang) và khu vực duyên hải miền Trung (từ Đà Nẵng đến Nghệ An).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

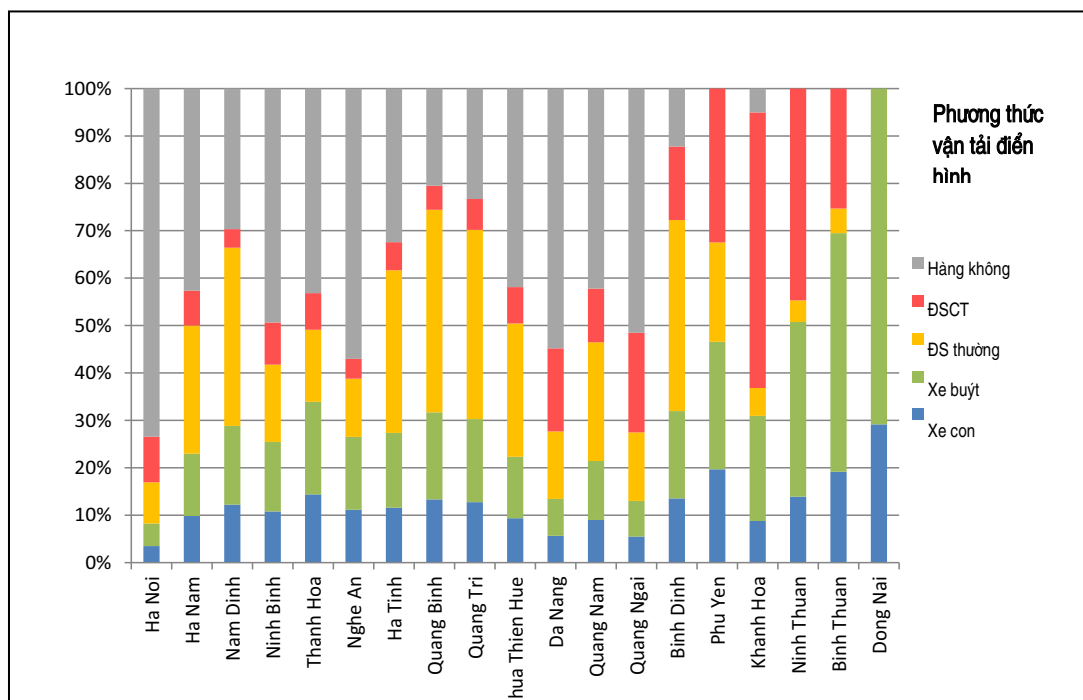
Hình 4.9.7 Giao thông trên mặt cắt ngang của hành lang Bắc - Nam (ĐSCT: khai thác đoạn Tp.HCM – Nha Trang), năm 2030

4.30 **Nhu cầu giao thông từ Tp.HCM:** Tỷ phần đảm nhận phương thức từ TP.HCM ra Bắc trong trường hợp khai thác đoạn Tp.HCM – Nha Trang vào năm 2030 được tổng hợp trong Hình 4.9.8 và Hình 4.9.9. Tỷ phần vận chuyển của ĐSCT trên đoạn Tp.HCM – Nha Trang cao, ở mức xấp xỉ 55%, trong khi tỷ phần trên đoạn Tp.HCM – Ninh Thuận và Tp.HCM – Bình Thuận lần lượt là 45% và 25%.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.8 Tỷ phần đảm nhận hành trình từ TP.HCM ra Bắc (khai thác đoạn ĐSCT TP.HCM – Nha Trang), 2030, số HK



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

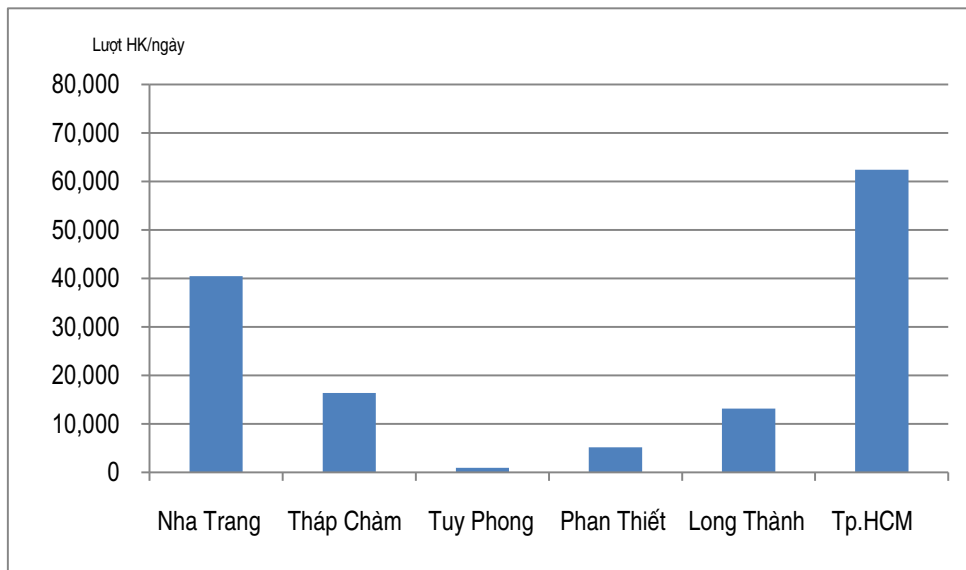
Hình 4.9.9 Tỷ phần đảm nhận hành trình từ TP.HCM ra Bắc (khai thác đoạn ĐSCT TP.HCM – Nha Trang), 2030, %

4.31 **Nhu cầu giao thông giữa và tại các ga:** Nhu cầu đi lại bằng ĐSCT giữa các ga (Bảng OD ga) được tổng hợp trong Bảng 4.9.2 nếu đưa đoạn Tp.HCM – Nha Trang vào khai thác. Hình 4.9.10, Hình 4.9.11 và Hình 4.9.12 minh họa số lượng hành khách tại ga và nhu cầu của từng khu đoạn giữa các ga. Trong tất cả các ga, ga Tp.HCM có lưu lượng hành khách lớn nhất, lên tới 50.000 lượt HK/ngày; và, qua Hình 4.9.12 có thể thấy hầu hết hành khách sử dụng ĐSCT là từ hoặc tới Tp.HCM trong khi nhu cầu hành khách giữa các tỉnh khác là hạn chế.

Bảng 4.9.2 Lượng hành khách sử dụng ĐSCT hàng ngày giữa các ga (khi khai thác đoạn Tp.HCM – Nha Trang)

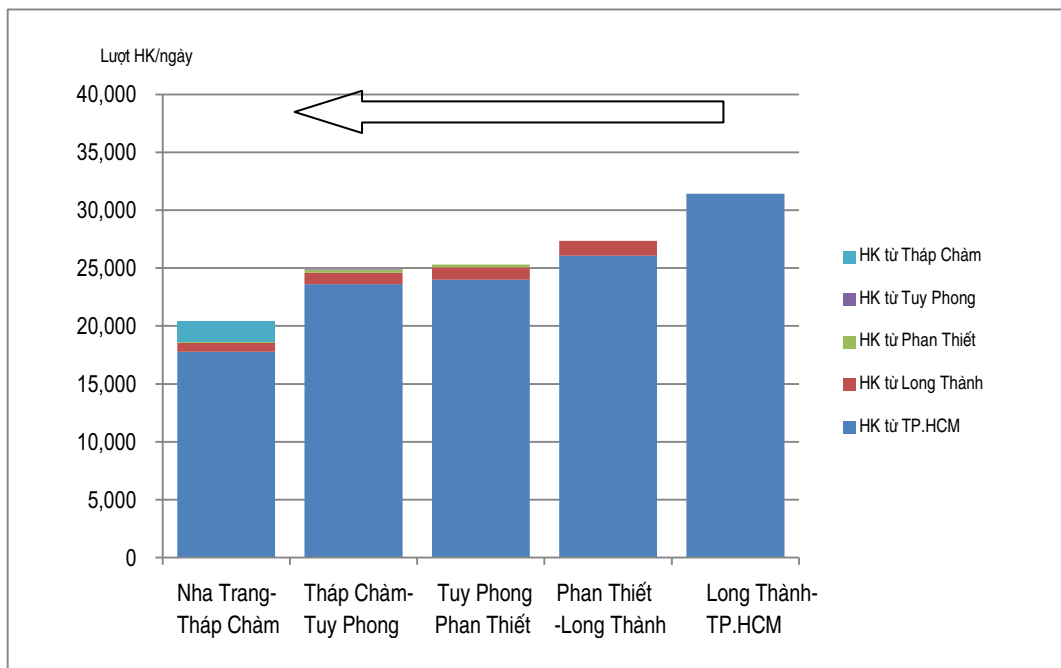
Ga		1	2	3	4	5	6
		Nha Trang	Tháp Chàm	Tuy Phong	Phan Thiết	Long Thành	Tp.HCM
1	Nha Trang	--	3.988	43	221	4.473	30.845
2	Tháp Chàm	-		54	377	731	6.882
3	Tuy Phong	-			0	182	729
4	Phan Thiết	-				890	3.771
5	Long Thành	-					8.298
6	Tp.HCM	-	-	-	-	-	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



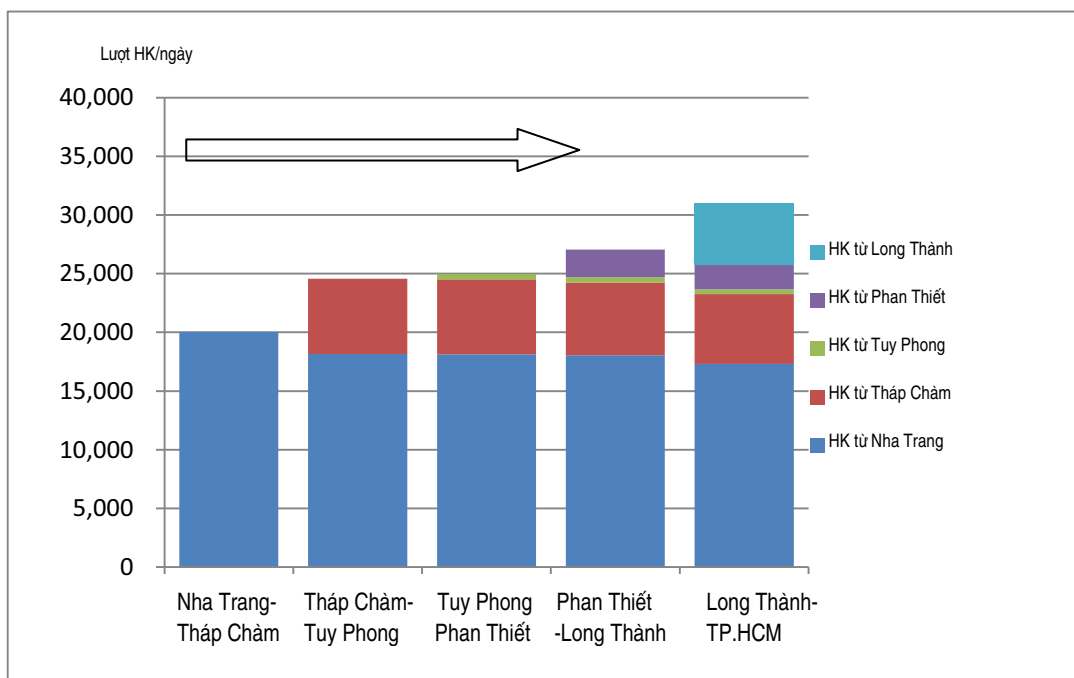
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.10 Lượng hành khách tại các ga (khi đưa đoạn Tp.HCM – Nha Trang vào khai thác)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.11 Lượng hành khách hàng ngày giữa các ga hướng TP.HCM – Nha Trang (khi đưa đoạn TP.HCM – Nha Trang vào khai thác)



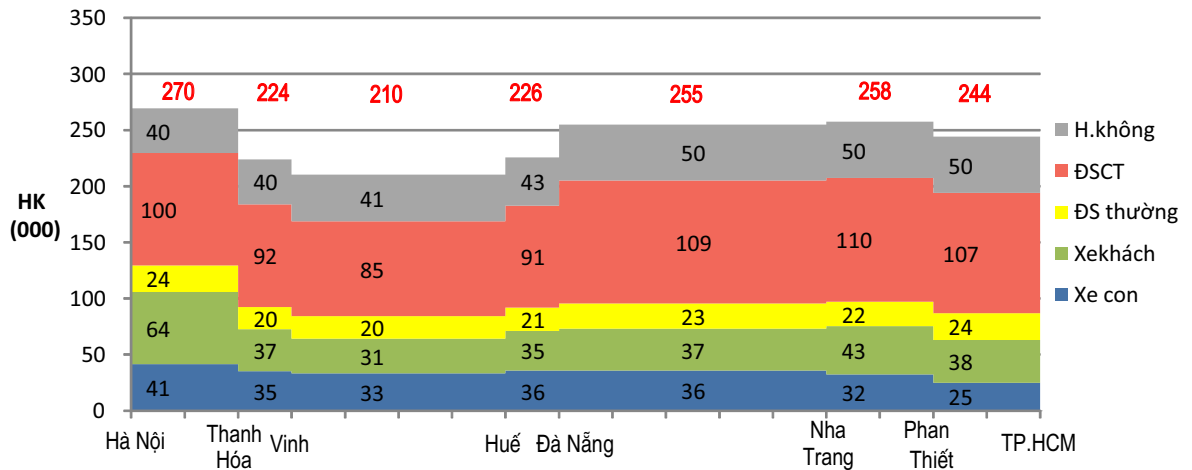
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.12 Lượng hành khách hàng ngày giữa các ga (hướng Nha Trang - TP.HCM) (khi đưa đoạn TP.HCM – Nha Trang vào khai thác)

3) Toàn tuyến Hà Nội – Hồ Chí Minh

4.32 Nghiên cứu đã xem xét tác động của ĐSCT với giả định phát triển toàn tuyến dài 1.570 km. Ước tính ượng hành khách cho toàn tuyến như sau:

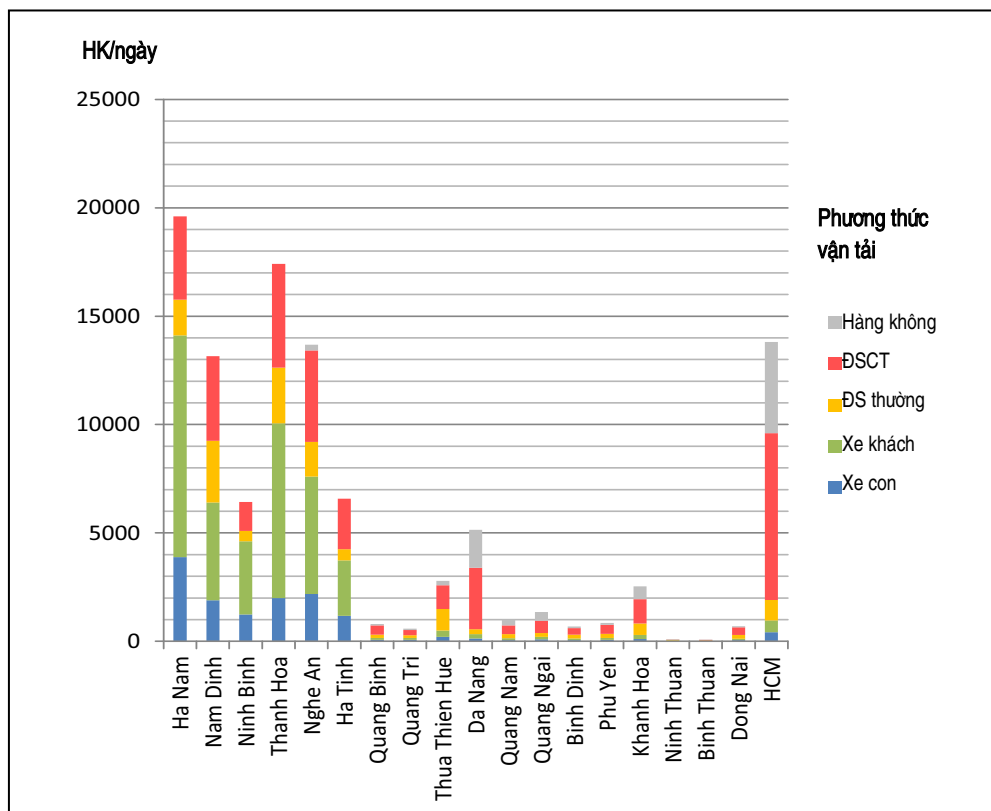
4.33 Giao thông trên mặt cắt hành lang Bắc - Nam: Giao thông trên mặt cắt hành lang Bắc – Nam (hành lang ven biển) năm 2030 với giả định toàn tuyến ĐSCT Hà Nội – Tp.HCM được đưa vào khai thác được tổng hợp trong Hình dưới đây. Ước tính nhu cầu giao thông trên mặt cắt của ĐSCT là 85.000 – 110.000 lượt hành khách, chiếm 40% tổng nhu cầu vận tải hành khách của tất cả các phương thức. So với khai thác từng đoạn tuyến nêu trên, ĐSCT chiếm thị phần lớn từ đường hàng không, có vẻ như gồm cả thị phần hành trình giữa Hà Nội và Tp.HCM.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

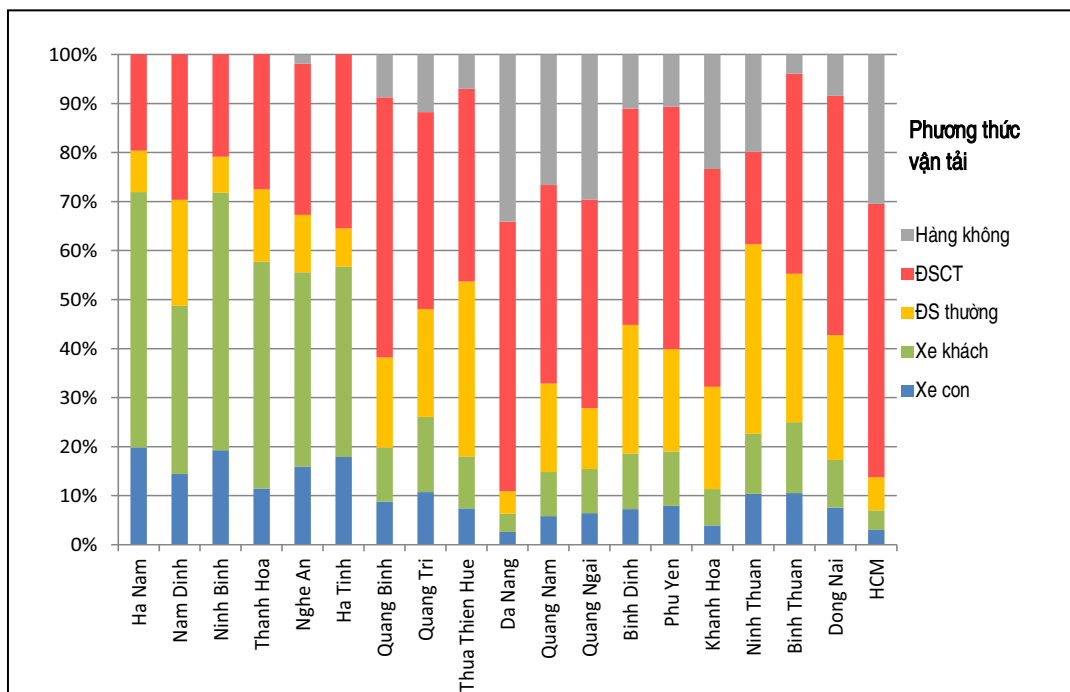
Hình 4.9.13 Giao thông trên mặt cắt (nếu khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội - TP.HCM)

4.34 Nhu cầu giao thông từ Hà Nội và từ TP.HCM: Tỷ phần đảm nhận phương thức từ Hà Nội vào Nam và từ TP.HCM ra Bắc nếu khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội – Tp.HCM vào năm 2030 được thể hiện trong các hình vẽ dưới đây. Tỷ phần của ĐSCT trên đoạn từ Hà Nội - Tp.HCM cao, lên tới khoảng 60% trong khi tỷ phần đoạn Hà Nội - Đà Nẵng và đoạn Tp.HCM - Đà Nẵng vào khoảng 55%.



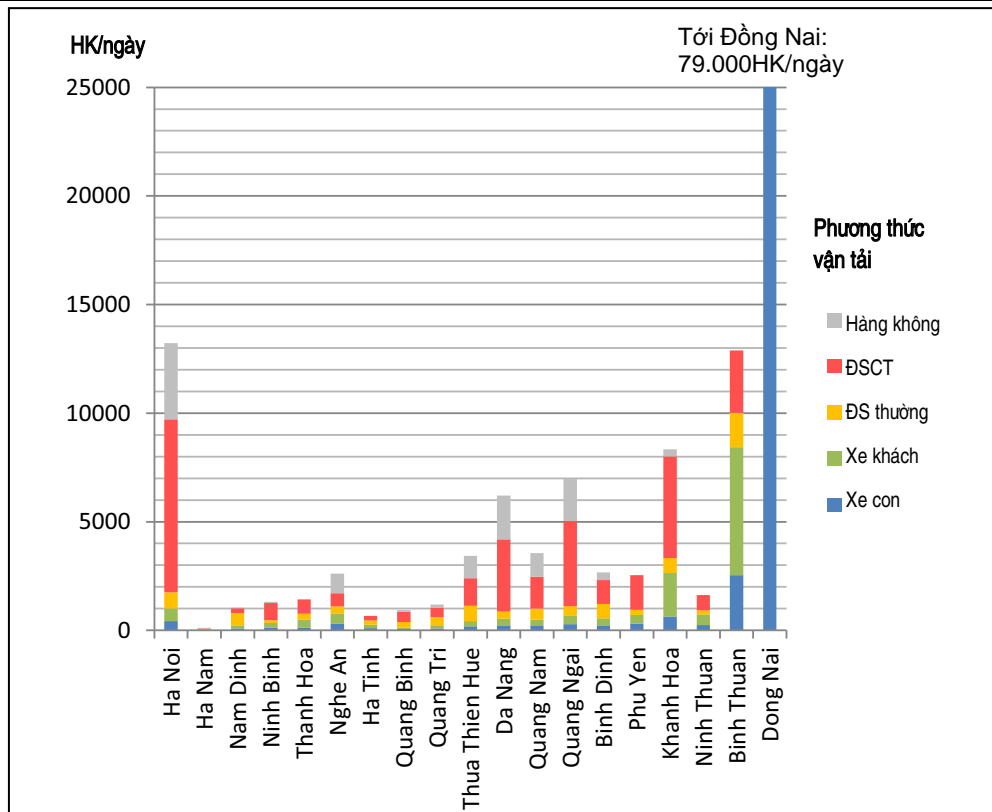
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.14 Tỷ phần đảm nhận phương thức từ Hà Nội vào Nam (khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội - Tp.HCM), 2030, Lượng HK



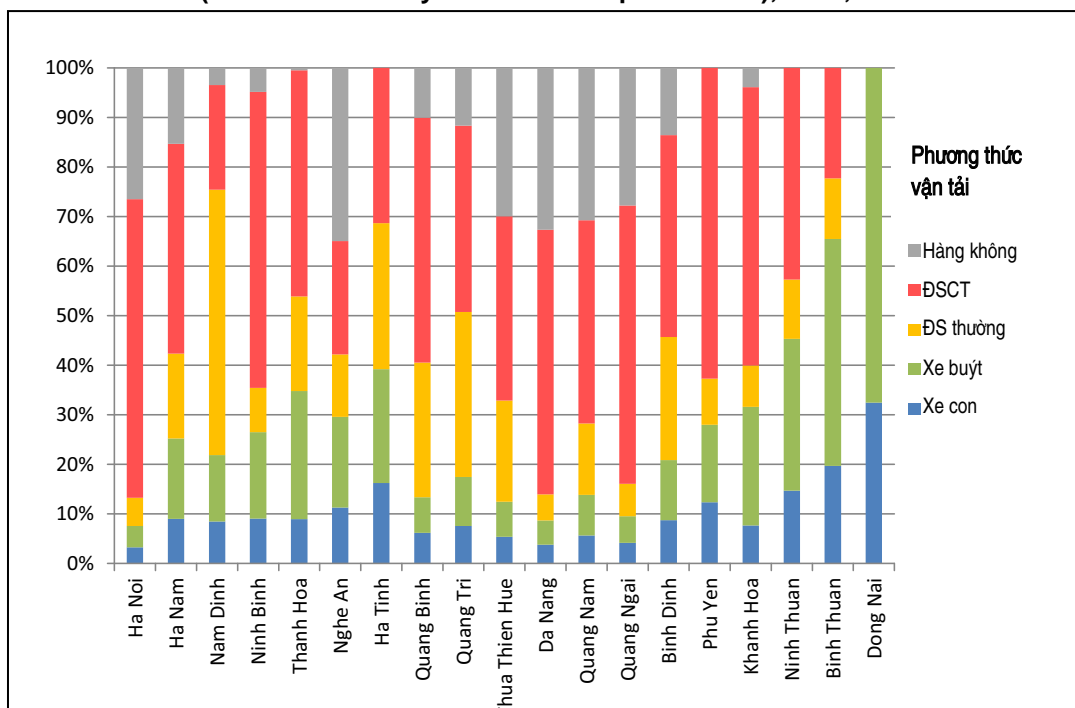
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.15 Tỷ phần đảm nhận phương thức từ Hà Nội vào Nam (khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội - Tp.HCM), 2030, %



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.16 Tỷ phần đảm nhận phương thức từ TP.HCM ra Bắc (khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội - TP.HCM), 2030, HK



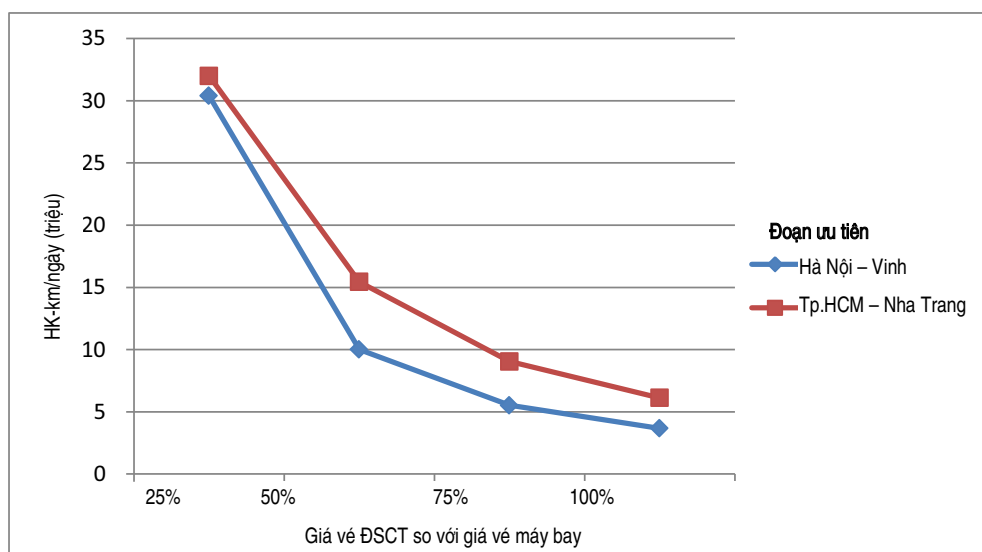
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.17 Tỷ phần đảm nhận phương thức từ TP.HCM ra Bắc (khai thác toàn tuyến ĐSCT Hà Nội - TP.HCM), 2030, %

4) Phân tích độ nhạy cho các đoạn tuyến ưu tiên

(1) Giá vé

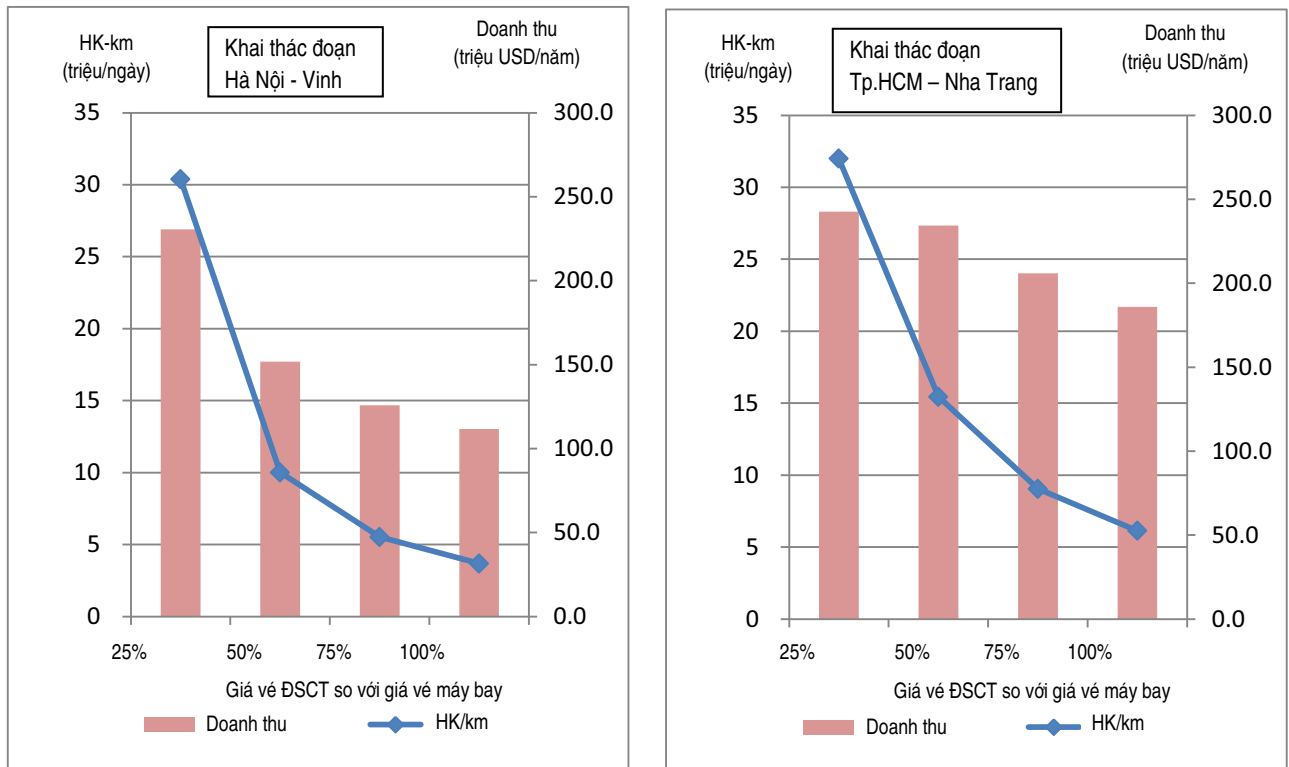
4.35 Để xác định giá vé phù hợp nhất, Nghiên cứu đã áp dụng các mức giá vé khác nhau để phân tích nhu cầu: đã xem xét 4 mức giá vé là 25%, 50%, 75% và 100% giá vé máy bay. Hình dưới đây tổng hợp mối quan hệ giữa mức giá vé và lượng hành khách-km của ĐSCT. Mặc dù lượng hành khách-km của cả đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang đều giảm (theo tỷ lệ %) trong trường hợp giá vé tăng từ 50% lên 75% hoặc 100% giá vé máy bay nhưng lại có sự khác biệt về mức tăng hành khách-km trong trường hợp giá vé giảm. Nếu giá vé ĐSCT bằng 25% giá vé máy bay, lượng hành khách-km trên đoạn Hà Nội – Vinh sẽ tăng cao, gần bằng mức tăng trên đoạn Tp.HCM – Nha Trang.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.18 Mối quan hệ giữa giá vé và lượng hành khách-km (nếu khai thác ĐSCT đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang)

4.36 Hình dưới đây thể hiện mối quan hệ giữa lượng hành khách-km và doanh thu theo mức giá vé ĐSCT, kết quả cho thấy doanh thu cao hơn nếu giá vé thấp hơn (ít nhất là bằng 25% giá vé máy bay).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: Mức giá bằng 50% giá vé máy bay giả định là 0,041 USD (873 đồng)/hành khách-km dựa trên mức giá vé máy bay giữa Hà Nội và Tp.HCM tháng 10 năm 2011.

Hình 4.9.19 Mối quan hệ giữa giá vé và doanh thu (theo nhu cầu năm 2030)

(2) Thúc đẩy phát triển đô thị

4.37 Thúc đẩy đô thị hóa ở các thành phố nằm dọc tuyến được xem là một trong những tác động tích cực nhất của Dự án phát triển ĐSCT mặc dù phương pháp đánh giá định lượng tác động này nhìn chung chưa được công bố. Ngoài ra, dân số đô thị sinh sống dọc tuyến là yếu tố chính quyết định lượng hành khách của ĐSCT. Phải xây dựng chính sách phát triển đô thị gắn kết với phát triển ĐSCT nhằm đảm bảo lượng hành khách đủ lớn.

4.38 Để đánh giá lượng hành khách sử dụng ĐSCT theo tiến độ phát triển đô thị ở các thành phố dọc tuyến, ngoài kịch bản “cơ sở” (dưới đây gọi là kịch bản “thấp”), nghiên cứu còn giả định thêm 2 kịch bản đô thị hóa mở rộng là “Kịch bản trung bình” và “Kịch bản cao” (xem Bảng 4.9.3). Dựa trên các chỉ tiêu giả định, đã thực hiện phân tích nhu cầu phục vụ phân tích độ nhạy.

Bảng 4.9.3 Các kịch bản đô thị hóa

		2010			2030								
					Thấp (Kịch bản cơ sở)			Trung bình			Cao		
		Dân số (000)		% Đô thị	Dân số (000)		% Đô thị	Dân số (000)		% Đô thị	Dân số (000)		% Đô thị
		Tổng	Đô thị		Tổng	Đô thị		Tổng	Đô thị		Tổng	Đô thị	
Bắc	Hà Nội	6.562	2.710	41,3	8.200	5.048	61,6	8.200	5.599	68,3	8.200	6.150	75,0
	Hà Nam	786	82	10,5	837	258	30,8	837	338	40,4	837	418	50,0
	Nam Định	1.830	326	17,8	2.013	563	28,0	2.013	634	31,5	2.013	704	35,0
	Ninh Bình	901	161	17,9	962	391	40,7	962	460	47,8	962	529	55,0
	Thanh Hóa	3.407	358	10,5	3.647	491	13,5	3.647	792	21,7	3.647	1.094	30,0
	Nghệ An	2.917	376	12,9	3.389	613	18,1	3.389	815	24,0	3.389	1.017	30,0
	Hà Tĩnh	1.228	184	15,0	1.320	311	23,5	1.320	353	26,8	1.320	396	30,0
	Quảng Bình	849	129	15,1	955	204	21,4	955	245	25,7	955	287	30,0
	Quảng Trị	601	171	28,4	694	317	45,7	694	332	47,9	694	347	50,0
Trung	T. T. Huế	1.091	434	39,8	1.265	543	42,9	1.265	651	51,5	1.265	759	60,0
	Đà Nẵng	926	805	87,0	1.203	1.110	92,3	2.000	1.923	96,1	2.000	2.000	100,0
	Quảng Nam	1.425	271	19,0	1.568	592	37,8	1.568	688	43,9	1.568	784	50,0
	Quảng Ngãi	1.219	178	14,6	1.324	448	33,8	1.324	489	36,9	1.324	530	40,0
	Bình Định	1.490	413	27,7	1.671	831	49,7	1.671	875	52,4	1.671	919	55,0
Nam	Phú Yên	869	203	23,3	981	417	42,5	981	454	46,3	981	490	50,0
	Khánh Hòa	1.168	520	44,5	1.378	1.015	73,7	1.378	1.059	76,8	1.378	1.102	80,0
	Ninh Thuận	570	205	36,0	669	430	64,2	669	466	69,6	669	502	75,0
	Bình Thuận	1.177	460	39,0	1.372	759	55,3	1.372	826	60,2	1.372	892	65,0
	Đồng Nai	2.569	859	33,4	3.356	2.001	59,6	3.356	2.259	67,3	3.356	2.517	75,0
	TP.HCM	7.397	6.158	83,3	9.723	8.333	85,7	9.723	9.028	92,8	9.723	9.723	100,0
Tổng		38.980	15.001	38,5	46.527	24.674	53,0	47.324	28.285	59,8	47.324	31.161	65,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

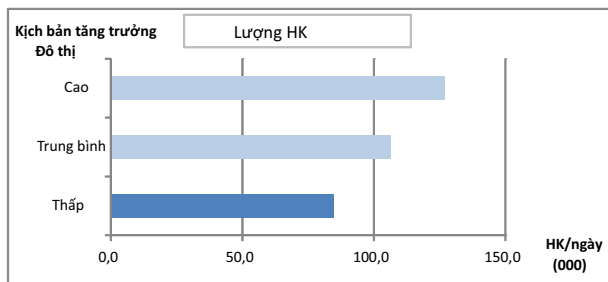
4.39 Bảng 4.9.4 và Hình 4.9.20 tổng hợp kết quả phân tích trong trường hợp giá vé ĐSCT bằng 50% giá vé máy bay. Trong kịch bản trung bình và cao, nhu cầu hành khách-km tăng tương ứng là 25%, 46% trên đoạn tuyến phía Bắc và 11%, 21% trên đoạn tuyến phía Nam. Tác động thúc đẩy đô thị hóa ở miền Bắc cao hơn ở miền Nam.

Bảng 4.9.4 Nhu cầu vận tải theo kịch bản đô thị hóa (giá vé bằng 50% giá vé máy bay)

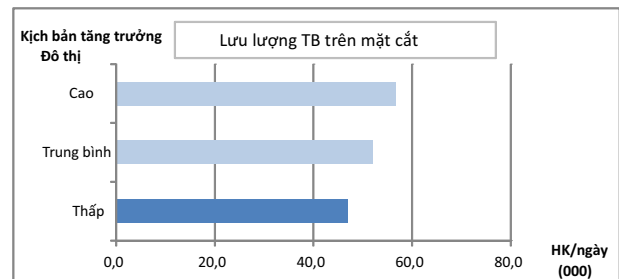
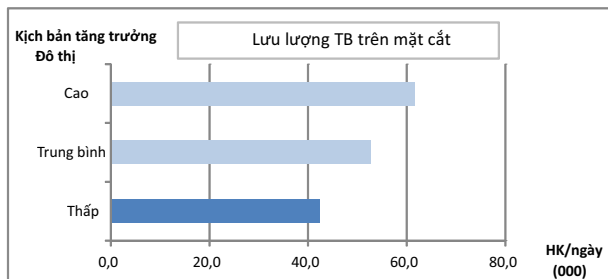
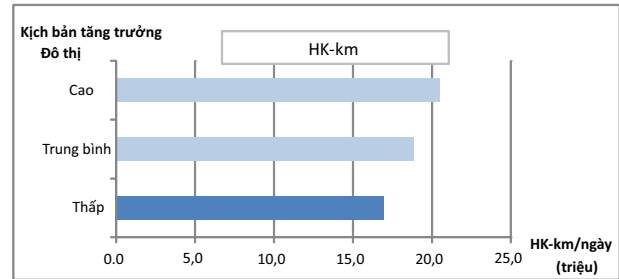
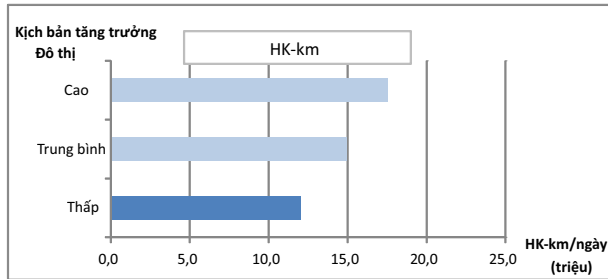
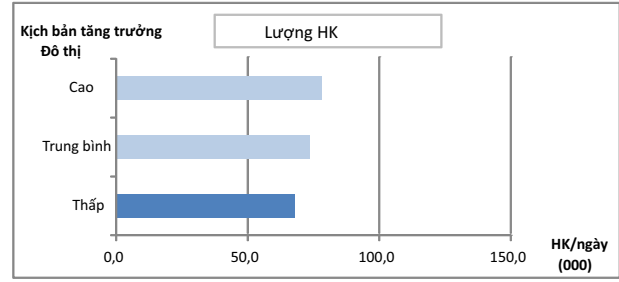
		Đoạn Hà Nội - Vinh			Đoạn Tp.HCM – Nha Trang		
		HK/ngày (000)	HK-km/ngày (triệu)	Nhu cầu trên mặt cắt/ngày (000)	HK/ngày (000)	HK-km/ngày (triệu)	Nhu cầu trên mặt cắt/ngày (000)
Kịch bản tăng trưởng đô thị	Thấp (TH cơ sở)	84,9	12,0	42,4	67,9	17,0	46,9
	Trung bình	106,4	15,0	52,7	73,3	18,8	52,0
	Cao	126,8	17,5	61,7	78,3	20,5	56,6

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Đoạn Hà Nội - Vinh



Đoạn Tp.HCM – Nha Trang



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

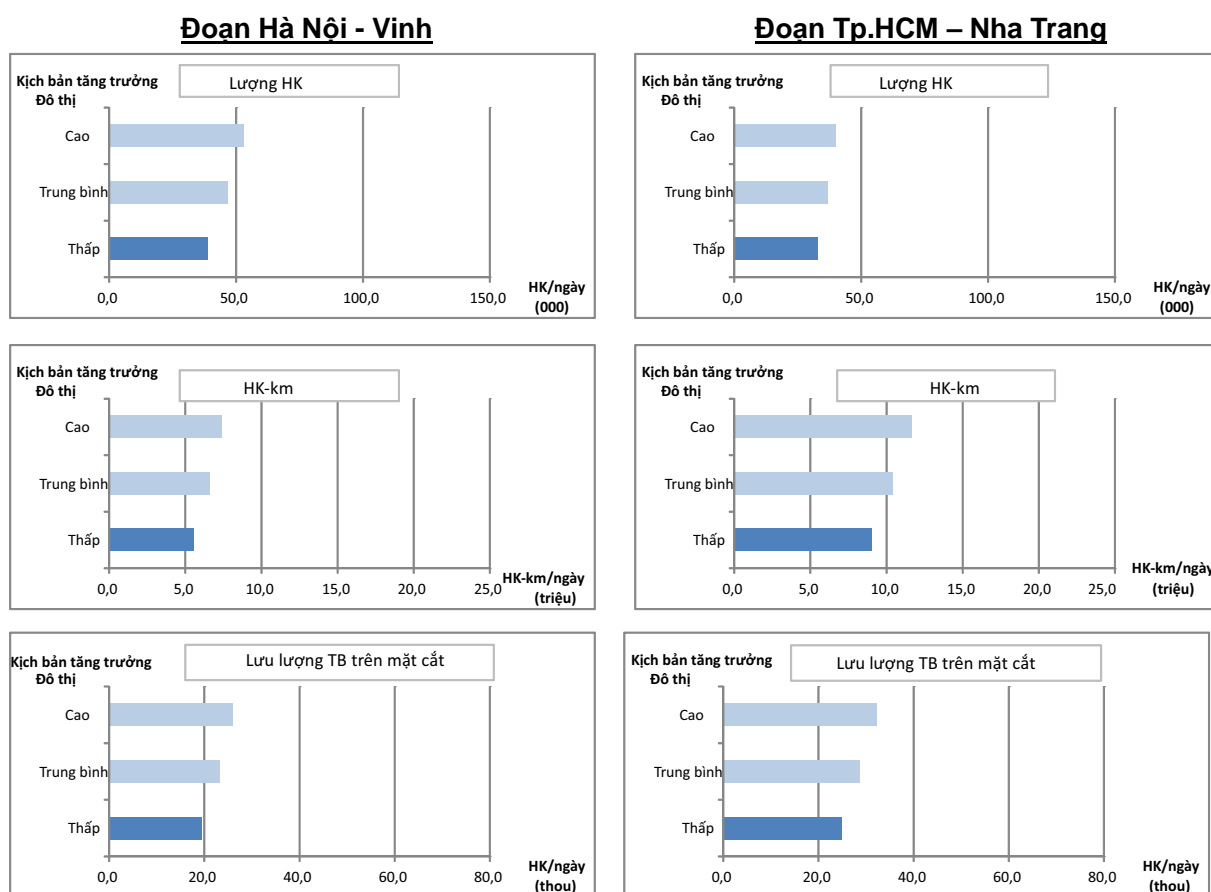
Hình 4.9.20 Nhu cầu vận tải theo kịch bản đô thị hóa (giá vé bằng 50% giá vé máy bay)

Bảng 4.9.5 và Hình 4.9.21 tổng hợp kết quả phân tích trong trường hợp giá vé ĐSCT bằng 75% giá vé máy bay. Trong Kịch bản Trung bình và cao, nhu cầu hành khách-km tăng tương ứng 20%, 33% trên đoạn tuyến phía Bắc và 15%, 29% trên đoạn tuyến phía Nam. Nếu mức giá vé ĐSCT cao hơn (trên 50% giá vé máy bay), tác động thúc đẩy đô thị hóa ở miền Bắc sẽ không cao nhưng ở miền Nam thì ngược lại.

Bảng 4.9.5 Nhu cầu vận tải theo kịch bản đô thị hóa (giá vé bằng 75% giá vé máy bay)

		Đoạn Hà Nội - Vinh			Đoạn Tp.HCM – Nha Trang		
		HK/ngày (000)	HK-km/ngày (triệu)	Nhu cầu trên mặt cắt/ngày (000)	HK/ngày (000)	HK-km/ngày (triệu)	Nhu cầu trên mặt cắt/ngày (000)
Kịch bản tăng trưởng đô thị	Thấp (TH cơ sở)	38,6	5,5	19,4	32,9	9,0	25,0
	Trung bình	46,5	6,6	23,3	36,6	10,4	28,8
	Cao	53,2	7,4	25,9	39,9	11,6	32,1

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



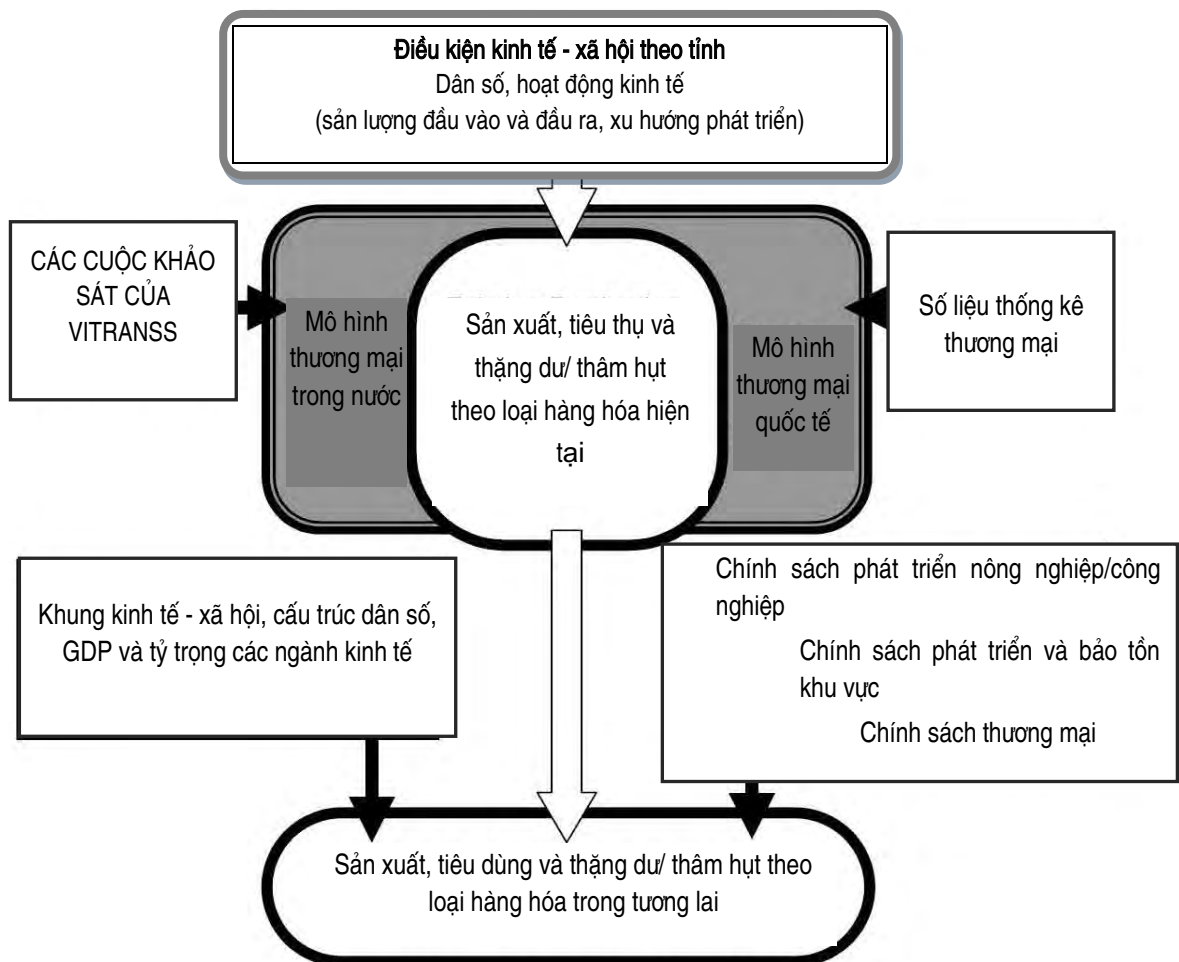
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.9.21 Nhu cầu vận tải theo kịch bản đô thị hóa (giá vé bằng 75% giá vé máy bay)

5 NHU CẦU VẬN TẢI HÀNG HÓA

5.1 Phương pháp luận

5.1 Về nhu cầu vận tải hàng hóa, Nghiên cứu này đã sử dụng kết quả của VITRANSS2, trong đó, phân chia các loại hàng hóa chính thành 13 nhóm tương tự như trong VITRANSS1. Bước đầu tiên ước tính lượng hàng hóa sản xuất và tiêu dùng theo tỉnh và theo nhóm hàng hóa. Thông thường coi mức thâm hụt/ thặng dư trên toàn tỉnh chính là nguồn vận tải hàng hóa. Công tác dự báo được thực hiện dựa trên điều tra khảo sát vận tải của VITRANSS2 và các số liệu thống kê thương mại hiện có, có xét đến xu hướng tăng trưởng kinh tế - xã hội, các dự án phát triển và đề xuất/ quy hoạch.



Nguồn: VITRANSS2 (2010, JICA)

Hình 5.1.1 Dự báo sản xuất/tiêu thụ và thặng dư/ thâm hụt theo loại hàng hóa

5.2 Sau bước dự báo này, sẽ áp dụng phương pháp 4 bước thông thường tương tự dự báo nhu cầu vận tải hành khách. Mô hình phát sinh/thu hút hành trình, mô hình phân bổ hành trình, cũng như mô hình phân chia phương thức và mô hình phân bổ được mô tả như sau.

5.2 Phát sinh/ thu hút: Vận tải nội địa

5.3 Các giả định sau đây được áp dụng để dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa:

- (i) Nếu một tỉnh có thặng dư hàng hóa lớn (sản xuất > tiêu thụ), tỉnh đó sẽ là tỉnh phát sinh hàng hóa, hoặc nếu một tỉnh có thiếu hụt lớn (tiêu thụ > sản xuất), tỉnh đó sẽ là tỉnh thu hút hàng hóa.
- (ii) Hàng hóa sẽ phát sinh/ thu hút nhiều hơn ở tỉnh có hạ tầng logistics hoặc hệ thống phân phối tốt. Thông thường, các thành phố dẫn đầu như Hà Nội và Hải Phòng có hạ tầng logistics tốt và nhiều hàng hóa được giao tới điểm đến cuối qua các thành phố này. Do đó, các chỉ tiêu kinh tế - xã hội cũng được sử dụng là các biến ngoại suy.
- (iii) Xuất khẩu được xem là tiêu thụ và nhập khẩu được coi là sản xuất. Do đó, các tỉnh/ thành phố có cảng quốc tế sẽ phát sinh và thu hút nhiều hàng hóa hơn.

5.4 Dựa vào các giả định trên, các mô hình hồi quy tuyến tính đa nhân tố được xây dựng như sau:

$$G_i = a_1 * S_i + a_2 * X_i + b$$

$$A_j = c_1 * D_j + c_2 * X_j + d$$

Trong đó,

- G_i : Phát sinh từ vùng i
- A_j : Thu hút từ vùng j
- S_i : Thặng dư ở vùng i
- D_j : Thâm hụt ở vùng j
- X_i, X_j : Các chỉ tiêu KT - XH của vùng i và j
- a_1, a_2, c_1 và c_2 : Các tham số
- b và d : Hằng số

5.5 Các chỉ tiêu kinh tế - xã hội sử dụng trong công thức trên với vai trò là biến giải thích, tổng GRDP hoặc GRDP của từng ngành thể hiện mối tương quan lớn nhất được lựa chọn. Ngoài ra, mô hình phát sinh và thu hút đều sử dụng cùng loại chỉ tiêu để tránh sự mất cân bằng trong tỷ lệ tăng trưởng của hai yếu tố này. Cần chú ý rằng xuất/ nhập khẩu cũng đưa vào mô hình phát sinh/ thu hút của các tỉnh/ thành có cảng.

Bảng 5.2.1 Các biến trong phân tích hồi quy

Mặt hàng	Phát sinh	Thu hút
1. Lương thực và hoa màu	Thặng dư, Tổng SP nội vùng của KVIII	Tổng SP nội vùng của KVIII
2. Mía đường	Thặng dư, Tổng SP nội vùng	Tổng SP nội vùng
3. Gỗ và lâm sản	Tổng SP nội vùng của KVII	Thâm hụt, Tổng SP nội vùng của KV II
4. Thép thành phẩm	Thặng dư, Tổng SP nội vùng của KVIII	Tổng SP nội vùng của KVIII
5. Vật liệu xây dựng	Thặng dư, Tổng SP nội vùng của KVIII	Tổng SP nội vùng của KVIII
6. Xi măng	Thặng dư / thiếu hụt, Tổng SP nội vùng của KVIII	Tổng SP nội vùng của KVIII
7. Phân bón	Thặng dư, Tổng SP nội vùng của KVIII	Thâm hụt, Tổng SP nội vùng của KVIII
8. Than	Thặng dư, Tổng SP nội vùng của KVIII	Thâm hụt, Tổng SP nội vùng của KVIII
9. SP dầu mỏ	Thặng dư, Tổng SP nội vùng	Thâm hụt, Tổng SP nội vùng của
10. Cây công nghiệp	Thặng dư, Tổng SP nội vùng của KVIII	Thâm hụt, Tổng SP nội vùng của KVIII
11. Hàng chế tạo	Thặng dư, Tổng SP nội vùng của KVII	Tổng SP nội vùng của KV II
12. Thủy hải sản	Thặng dư, Tổng SP nội vùng	Tổng SP nội vùng
13. Thịt gia súc và sản phẩm khác	Tổng SP nội vùng	Tổng SP nội vùng

Nguồn: VITRANSS2 (2010, JICA)

Bảng 5.2.2 Hệ số ước tính

Loại hàng hóa	SX/Thu hút	Hàng số	a1/c1	a2/c2
1. Lương thực và hoa màu	Sản xuất	1.063,7	0,55	0,30
	Thu hút	638,0		0,44
2. Mía đường	Sản xuất	107,2	0,13	0,00
	Thu hút	-128,2		0,04
3. Gỗ và lâm sản	Sản xuất	313,2		0,03
	Thu hút	387,7	1,68	0,00
4. Thép thành phẩm	Sản xuất	399,2	0,83	0,12
	Thu hút	321,5		0,14
5. Vật liệu xây dựng	Sản xuất	4.301,1	0,87	1,23
	Thu hút	4.325,9		1,22
6. Xi măng	Sản xuất	619,4	2,98	0,49
	Thu hút	929,5		0,38
7. Phân bón	Sản xuất	-149,9		0,27
	Thu hút	568,7	0,23	0,03
8. Than đá	Sản xuất	1.727,5	7,66	0,09
	Thu hút	1.405,4	0,23	0,19
9. SP dầu mỏ	Sản xuất	-707,2		0,22
	Thu hút	326,6	0,13	0,07
10. Cây công nghiệp	Sản xuất	105,3	0,22	0,01
	Thu hút	13,3	0,62	0,04
11. Hàng chế tạo	Sản xuất	737,9		0,84
	Thu hút	496,7		0,93
12. Thủy hải sản	Sản xuất	-286,0	0,71	0,08
	Thu hút	212,3		0,01
13. Thịt gia súc và SP' khác	Sản xuất	273,3		0,17
	Thu hút	537,2		0,13

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

5.6 Giá trị tính toán được điều chỉnh để có tổng giá trị sản lượng (tổng kiểm soát) như trong Bảng dưới đây.

Bảng 5.2.3 Phát sinh/ thu hút ước tính của các loại hàng hóa

Mặt hàng	Phát sinh/ thu hút theo loại hàng hóa (tấn/ngày)					Tỷ lệ tăng trưởng hàng năm (%)		
	1999	2008	2010	2020	2030	'08-'10	'10-'20	'20-'30
1. Lúa gạo	35.995	121.613	148.713	244.288	356.436	10,6	5,1	3,9
2. Mía đường	6.464	8.617	14.744	56.585	83.982	30,8	14,4	4,0
3. Gỗ	6.881	24.619	27.703	73.132	103.460	6,1	10,2	3,5
4. Thép	6.924	45.900	54.935	122.652	206.311	9,4	8,4	5,3
5. Vật liệu xây dựng	36.520	510.133	627.021	1.059.963	1.492.905	10,9	5,4	3,5
6. Xi măng	20.071	120.183	147.843	192.647	279.954	10,9	2,7	3,8
7. Phân bón	24.042	41.598	44.967	55.871	63.779	4,0	2,2	1,3
8. Than đá	39.548	117.124	138.959	146.930	146.930	8,9	0,6	0,0
9. SP hóa dầu	22.652	47.030	56.444	88.486	120.528	9,6	4,6	3,1
10. Cây công nghiệp	4.176	8.043	10.165	19.222	29.989	12,4	6,6	4,5
11. Hàng chế tạo	30.416	194.481	213.704	375.424	729.767	4,8	5,8	6,9
12. Thủy hải sản	4.521	19.389	22.724	37.604	55.333	8,3	5,2	3,9
13. Thịt gia súc	2.867	93.094	93.843	97.126	100.982	0,4	0,3	0,4
Tổng	241.077	1.351.824	1.601.766	2.569.930	3.770.356	8,9	4,8	3,9

Nguồn: VITRANSS2 (2010, JICA)

5.3 Phân bổ: Vận tải nội địa

5.7 Phương pháp Fratar được sử dụng để dự báo phân bổ OD tương lai. Do phương pháp này thường dẫn đến luồng vận tải lớn ở cự ly dài nên kết quả được điều chỉnh một cách tỷ lệ để có 3 lần giới hạn trên của cự ly vận chuyển trung bình theo loại hàng hóa. Nếu phát sinh hoặc thu hút trong tương lai được dự báo cho một tỉnh hiện không có phát sinh/thu hút, phát sinh và thu hút hành trình dự kiến được ước tính riêng trước khi tính toán cân bằng Fratar.

5.4 Mô hình phân chia phương thức

5.8 Phân chia phương thức nhu cầu vận tải hàng hóa được ước tính theo công thức:

$$P_{ij}(M_k) = (1/GC_{ij}(M_k))^2 / ((1/GC_{ij}(M_1))^2 + (1/GC_{ij}(M_2))^2 + \dots)$$

Trong đó, M : Phương thức

P : Xác suất lựa chọn phương thức k từ vùng i đến vùng j

GC : Chi phí tổng quát của phương thức giữa vùng i và vùng j

5.9 Chi phí tổng quát là tổng chi phí vận tải và chi phí thời gian của loại hàng hóa.

5.10 **Phân chia phương thức tổng thể:** Hiện đường thủy nội địa và đường bộ đảm nhận tỷ trọng lớn vận tải hàng hóa theo trọng tải với tỷ phần đảm nhận phương thức trên 40%. Vận tải đường biển cũng chiếm tỷ trọng lớn gần 30% theo tấn-km. Trong VITRANSS2 tỷ phần đảm nhận phương thức của đường bộ, đường sắt và đường biển dự báo sẽ tăng ổn định trong khi tỷ phần đảm nhận phương thức của đường thủy nội địa dự kiến sẽ giảm dần. Ưu tiên lựa chọn phương thức thay đổi theo loại hàng hóa. Ví dụ, vật liệu xây dựng phụ thuộc vào đường thủy nội địa và đường bộ trong khi hàng chế tạo lại phụ thuộc chủ yếu vào đường bộ. Hàng không chỉ sử dụng để vận chuyển hàng chế tạo. Tổng hợp dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa trong Bảng 5.4.1.

Bảng 5.4.1 Tỷ phần phương thức của vận tải hàng hóa các năm 2008 và 2030

		Đường bộ	Đường sắt	Đường thủy nội địa	Đường biển	Hàng không	Tổng
Khối lượng vận chuyển (000 tấn/ngày)	2008	604,9	25,5	643,0	58,1	0,3	1.351,8
	2030	2.132,7	155,1	1.317,0	125,8	1,0	3.731,6
Tỷ phần đảm nhận PT (% , theo tấn)	2008	45,4	1,9	48,3	4,4	0,0	100,0
	2030	57,2	4,2	35,3	3,4	0,0	100,0
Tỷ phần đảm nhận PT (% , theo tấn-km)	2008	36,6	4,3	30,5	28,5	0,1	100,0
	2030	53,0	9,7	19,9	17,2	0,2	100,0

Nguồn: VITRANSS2 (2010, JICA)

6 CHI PHÍ KHAI THÁC VẬN TẢI

6.1 Chi phí vận hành phương tiện (VOC)

1) Mẫu đại diện

6.1 Để đánh giá tình hình giao thông hiện tại và trong tương lai trên quan điểm kinh tế và tài chính, Đoàn Nghiên cứu đã ước tính chi phí vận hành phương tiện (VOC) cho từng loại phương tiện. Việc phân loại phương tiện thống nhất với phân loại sử dụng trong điều tra khảo sát giao thông thực hiện trong Nghiên cứu. Bảng 6.1.1 sau đây đưa ra mẫu đại diện được chọn cho Nghiên cứu này.

Bảng 6.1.1 Mẫu đại diện để phân loại phương tiện

		Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Mẫu đại diện		Jupiter	Toyota Corolla	Hyundai County	Daewoo BC212MA	Hyundai Mighty DA4L	Thaco	Hyundai HD 250
Giá xe	Giá tài chính (USD)	1.050	25.000	40.000	62.000	23.000	44.000	54.000
	Phí đăng ký xe (%)	5	12	2	2	2	2	12
	VAT, thuế nhập khẩu... (%)	10	92	10	10	10	10	92
	Giá kinh tế (USD)	913	12.255	35.714	55.357	20.536	39.286	26.471
Đặc điểm	Số lớp	2	4	4	4	4	8	10
	Nhiên liệu chính	Xăng	Xăng	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
	Khai thác hàng năm (km) 1)	7.500	33.000	75.000	120.000	60.000	120.000	120.000
	Tốc độ trung bình (km/h) 2)	30	40	30	30	30	30	30
	Số giờ sử dụng hàng năm (h)	250	825	2.500	4.000	2.000	4.000	4.000

Nguồn: Web giới thiệu về danh mục các loại xe

Chú ý: 1) Ước tính dựa trên phỏng vấn và thống kê của các công ty xe khách (trong VITRANSS2) theo giả định của Đoàn Nghiên cứu.

2) Chi phí nhiên liệu

6.2 Dựa trên thông tin của Tổng công ty Dầu khí Việt Nam, giá xăng và dầu diesel tương ứng là 1,06 USD/lít và 0,92 USD/lít. Theo tỷ lệ sử dụng loại nhiên liệu giả định, chi phí nhiên liệu trung bình cho từng loại xe được tính trong Bảng 6.1.2 dưới đây.

Bảng 6.1.2 Tỷ lệ loại nhiên liệu tiêu thụ và giá nhiên liệu bình quân cho từng loại xe

	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Loại nhiên liệu							
Xăng (%)	100	100	20	0	50	0	0
Dầu Diesel (%)	0	0	80	100	50	100	100
Chi phí tài chính trung bình (USD/lít)	1,06	1,06	1,036	1,03	1,045	1,03	1,03
Chi phí kinh tế trung bình (USD/lít)	0,92	0,92	0,896	0,89	0,91	0,89	0,89

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên cơ sở giá nhiên liệu năm 2011 của Tổng công ty Dầu khí Việt Nam

6.3 Mức tiêu thụ nhiên liệu kỹ thuật của từng loại xe được điều tra qua các trang web hoặc phỏng vấn các đại lý xe. Số liệu này được sử dụng để tính mức tiêu thụ nhiên liệu của từng loại xe theo tốc độ vận hành xe. Sự chênh lệch về mức tiêu thụ nhiên liệu theo tốc độ được xác định trên cơ sở các nghiên cứu trước đây, Đồng thời, tính toán chi phí nhiên liệu về tài chính và kinh tế cho từng mức tốc độ (xem Bảng 6.1.3).

Bảng 6.1.3 Mức tiêu thụ xăng và chi phí theo từng loại xe

	Tốc độ (km/h)	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Mức tiêu thụ xăng	5	67,8	173,6	864,6	763,0	357,6	918,8	1438,1
	10	44,2	113,1	553,3	488,2	228,9	587,9	920,2
	20	32,0	81,8	400,0	353,0	165,5	425,1	665,3
	30	27,7	71,0	313,3	322,3	138,9	312,7	489,5
	40	25,6	65,5	276,7	300,0¹⁾	133,0	259,6	406,3
	50	25,0¹⁾	64,0¹⁾	260,0	322,3	130,0¹⁾	238,3	373,1
	60	25,8	66,1	250,0¹⁾	369,9	133,0	230,0¹⁾	360,0¹⁾
	70	27,3	70,0	251,8	432,0	135,9	238,3	373,1
	80	29,6	75,7	261,5	496,9	147,7	258,1	404,0
	90	32,7	83,6	289,0	548,8	163,2	285,1	446,3
Chi phí tài chính (USD/1000km)	5	71,9	184,0	895,7	785,9	373,7	946,3	1,481,2
	10	46,8	119,9	573,3	502,8	239,2	605,5	947,8
	20	33,9	86,7	414,4	363,6	172,9	437,8	685,3
	30	29,4	75,3	324,6	332,0	145,1	322,1	504,2
	40	27,1	69,4	286,6	309,0	138,9	267,4	418,5
	50	26,5	67,8	269,4	332,0	135,9	245,5	384,3
	60	27,4	70,1	259,0	381,0	138,9	236,9	370,8
	70	29,0	74,2	260,9	445,0	142,0	245,5	384,3
	80	31,3	80,2	271,0	511,8	154,4	265,8	416,1
	90	34,6	88,6	299,4	565,3	170,6	293,7	459,6
Chi phí kinh tế (USD /1000km)	5	62,4	159,7	774,7	679,1	323,6	817,7	1,279,9
	10	40,7	104,1	495,8	434,5	207,1	523,2	819,0
	20	29,4	75,3	358,4	314,1	149,7	378,3	592,2
	30	25,5	65,3	280,7	286,9	125,7	278,3	435,7
	40	23,5	60,2	247,9	267,0	120,3	231,0	361,6
	50	23,0	58,9	233,0	286,9	117,7	212,1	332,0
	60	23,8	60,8	224,0	329,2	120,3	204,7	320,4
	70	25,1	64,4	225,6	384,5	123,0	212,1	332,0
	80	27,2	69,6	234,3	442,2	133,7	229,7	359,5
	90	30,0	76,9	258,9	488,5	147,7	253,7	397,2

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA (dựa trên Báo cáo kỹ thuật MMUTIS năm 1998, JICA)

Chú ý: 1) Dựa trên tỷ lệ tiêu thụ kỹ thuật do Đoàn Nghiên cứu JICA thu thập

3) Chi phí nhiên liệu dầu

6.4 Chi phí tiêu thụ nhiên liệu dầu cũng được tính toán tương tự chi phí tiêu thụ xăng. Đơn giá dầu dựa trên thông tin từ trang web của Petrolimex (giá bán lẻ là 4,05USD/lít), và giả định mức tiêu thụ dầu theo tốc độ vận hành từ các nghiên cứu trước đây để tính chi phí tài chính và kinh tế (xem Bảng 6.1.4).

Bảng 6.1.4 Mức tiêu thụ dầu và chi phí theo từng loại phương tiện

	Tốc độ (km/h)	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Mức tiêu thụ dầu (Lit/1000Km)	5	0,45	3,48	4,10	8,01	6,86	8,01	10,81
	10	0,29	2,24	2,63	5,14	4,40	5,14	6,94
	20	0,20	1,54	1,81	3,53	3,03	3,54	4,78
	30	0,16	1,27	1,49	2,92	2,50	2,92	3,94
	40	0,15	1,13	1,33	2,68	2,22	2,68	3,62
	50	0,14	1,10	1,29	2,58	2,08	2,58	3,48
	60	0,14	1,09	1,28	2,36	1,80	2,36	3,19
	70	0,14	1,07	1,26	2,14	1,68	2,14	2,89
	80	0,13	1,00	1,18	1,87	1,52	1,87	2,52
90	0,12	0,90	1,06	1,68	1,37	1,68	2,27	
Chi phí tài chính (USD/1000km)	5	1,8	14,1	16,6	32,4	27,8	32,4	43,8
	10	1,2	9,1	10,7	20,8	17,8	20,8	28,1
	20	0,8	6,2	7,3	14,3	12,3	14,3	19,4
	30	0,7	5,1	6,0	11,8	10,1	11,8	16,0
	40	0,6	4,6	5,4	10,9	9,0	10,9	14,7
	50	0,6	4,5	5,2	10,4	8,4	10,4	14,1
	60	0,6	4,4	5,2	9,6	7,3	9,6	12,9
	70	0,6	4,3	5,1	8,7	6,8	8,7	11,7
	80	0,5	4,1	4,8	7,6	6,2	7,6	10,2
90	0,5	3,6	4,3	6,8	5,5	6,8	9,2	
Chi phí kinh tế ¹⁾ (USD/1000km)	5	1,6	12,7	14,9	29,2	25,0	29,2	39,4
	10	1,1	8,2	9,6	18,7	16,0	18,7	25,3
	20	0,7	5,6	6,6	12,9	11,0	12,9	17,4
	30	0,6	4,6	5,4	10,6	9,1	10,6	14,4
	40	0,5	4,1	4,8	9,8	8,1	9,8	13,2
	50	0,5	4,0	4,7	9,4	7,6	9,4	12,7
	60	0,5	4,0	4,7	8,6	6,6	8,6	11,6
	70	0,5	3,9	4,6	7,8	6,1	7,8	10,5
	80	0,5	3,6	4,3	6,8	5,5	6,8	9,2
90	0,4	3,3	3,9	6,1	5,0	6,1	8,3	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA (dựa trên Báo cáo kỹ thuật MMUTIS năm 1998, JICA)

Chú ý: 1) Đã bao gồm 10% VAT trong chi phí kinh tế

4) Chi phí lốp xe

6.5 Số liệu chi phí lốp xe và tuổi thọ lốp được giả định qua phỏng vấn các đại lý xe, chi tiết trong Bảng 6.1.5.

Bảng 6.1.5 Chí phí kinh tế và tài chính

	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Số lốp (lốp/bộ)	2	4	4	4	4	8	10
Đơn giá tài chính (USD)	10	60	100	240	100	260	300
Chi phí tài chính (USD/bộ)	20	240	400	960	400	2.080	3.000
Chi phí kinh tế (USD/bộ) ¹⁾	18	218	364	873	364	1.891	2.727
Tuổi thọ lốp (km)	12.000	45.000	50.000	50.000	45.000	50.000	50.000

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA (phỏng vấn các đại lý xe)

Chú ý: 1) Đã bao gồm 10% VAT trong chi phí kinh tế

6.6 Sử dụng mức tiêu thụ lốp xe theo tốc độ của các nghiên cứu trước đây để tính chi phí tiêu thụ lốp xe theo cự ly (xem Bảng 6.1.6).

Bảng 6.1.6 Mức tiêu thụ lốp và chi phí theo loại xe

	Tốc độ (km/h)	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Chỉ số tiêu thụ lốp xe (56km/h =100)	5	53	53	53	53	53	53	53
	10	56	56	56	56	56	56	56
	20	60	60	60	60	60	60	60
	30	67,0	67,0	67,0	67,0	67,0	67,0	67,0
	40	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0
	50	92	92	92	92	92	92	92
	56	100	100	100	100	100	100	100
	60	107	107	107	107	107	107	107
	70	125	125	125	125	125	125	125
	80	151	151	151	151	151	151	151
90	180	180	180	180	180	180	180	
Chi phí tài chính (USD/1000km)	5	0,9	2,8	4,2	10,2	4,7	22,0	31,8
	10	0,9	3,0	4,5	10,8	5,0	23,3	33,6
	20	1,0	3,2	4,8	11,5	5,3	25,0	36,0
	30	1,1	3,6	5,4	12,9	6,0	27,9	40,2
	40	1,3	4,2	6,2	15,0	6,9	32,4	46,8
	50	1,5	4,9	7,4	17,7	8,2	38,3	55,2
	60	1,8	5,7	8,6	20,5	9,5	44,5	64,2
	70	2,1	6,7	10,0	24,0	11,1	52,0	75,0
	80	2,5	8,1	12,1	29,0	13,4	62,8	90,6
	90	3,0	9,6	14,4	34,6	16,0	74,9	108,0
Chi phí kinh tế (USD/1000km)	5	0,8	2,6	3,9	9,3	4,3	20,0	28,9
	10	0,8	2,7	4,1	9,8	4,5	21,2	30,5
	20	0,9	2,9	4,4	10,5	4,8	22,7	32,7
	30	1,0	3,2	4,9	11,7	5,4	25,3	36,5
	40	1,2	3,8	5,7	13,6	6,3	29,5	42,5
	50	1,4	4,5	6,7	16,1	7,4	34,8	50,2
	60	1,6	5,2	7,8	18,7	8,6	40,5	58,4
	70	1,9	6,1	9,1	21,8	10,1	47,3	68,2
	80	2,3	7,3	11,0	26,4	12,2	57,1	82,4
	90	2,7	8,7	13,1	31,4	14,5	68,1	98,2

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA (dựa trên Báo cáo kỹ thuật MMUTIS năm 1998, JICA)

5) Chi phí sửa chữa

6.7 Chi phí sửa chữa phương tiện được tính theo tỷ lệ phần trăm chi phí sửa chữa hàng năm trên chi phí phương tiện, loại trừ chi phí lốp xe (xem Bảng 6.1.7). Mặt khác, giả sử chi phí sửa chữa theo cự ly cũng thay đổi theo tốc độ, thì cũng tính được chi phí cho từng mức tốc độ (xem Bảng 6.1.8).

Bảng 6.1.7 Ước tính chi phí sửa chữa theo loại xe

	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Chi phí tài chính không bao gồm lốp xe (USD)	1.030	24.760	39.600	61.040	22.600	41.920	51.000
Chi phí kinh tế không bao gồm lốp xe (USD)	895	12.037	35.351	54.484	20.172	37.395	23.743
Chi phí sửa chữa hàng năm							
% chi phí phương tiện	4,0	4,0	8,0	8,0	6,0	8,0	8,0
Chi phí kinh tế (USD)	41	990	3.168	4.883	1.356	3.354	4.080
Chi phí tài chính (USD)	36	481	2.828	4.359	1.210	2.992	1.899
Vận hành hàng năm (km)	7.500	33.000	75.000	120.000	60.000	120.000	120.000
Tốc độ trung bình (km)	30	40	30	30	30	30	30
Chi phí sửa chữa tài chính (USD/1000km)	5,5	30,0	42,2	40,7	22,6	27,9	34,0
Chi phí sửa chữa kinh tế (USD/1000km)	4,8	14,6	37,7	36,3	20,2	24,9	15,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.1.8 Ước tính chi phí sửa chữa theo loại xe và tốc độ

	Tốc độ (km/h)	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Chi phí sửa chữa theo tốc độ (%)	5	141	141	142	142	134	159	159
	10	133	133	131	131	126	147	147
	20	118	118	111	111	113	124	124
	30	105	105	89	89	100	100	100
	40	95	95	74	74	94	83	83
	50	94	94	72	72	93	81	81
	60	100	100	79	79	100	88	88
	70	108	108	88	88	107	98	98
	80	115	115	100	100	114	112	112
90	122	122	112	112	120	125	125	
Chi phí tài chính (USD/1000km)	5	7,7	42,3	60,1	57,9	30,3	44,5	54,1
	10	7,3	39,9	55,4	53,4	28,5	41,0	49,9
	20	6,5	35,4	46,9	45,2	25,5	34,7	42,2
	30	5,8	31,5	37,5	36,2	22,6	27,9	34,0
	40	5,2	28,5	31,4	30,3	21,3	23,3	28,3
	50	5,2	28,2	30,5	29,4	21,1	22,6	27,5
	60	5,5	30,0	33,3	32,1	22,6	24,5	29,8
	70	5,9	32,4	37,1	35,7	24,1	27,2	33,2
	80	6,3	34,5	42,2	40,7	25,7	31,2	38,0
90	6,7	36,6	47,4	45,7	27,2	34,9	42,5	
Chi phí kinh tế (USD/1000km)	5	6,7	20,6	53,6	51,7	27,0	39,7	25,2
	10	6,3	19,4	49,4	47,6	25,5	36,6	23,2
	20	5,6	17,2	41,9	40,4	22,7	31,0	19,7
	30	5,0	15,3	33,5	32,3	20,2	24,9	15,8
	40	4,5	13,9	28,1	27,0	19,0	20,8	13,2
	50	4,5	13,7	27,2	26,2	18,8	20,2	12,8
	60	4,8	14,6	29,7	28,7	20,2	21,8	13,9
	70	5,2	15,8	33,1	31,9	21,5	24,3	15,4
	80	5,5	16,8	37,7	36,3	22,9	27,8	17,7
	90	5,8	17,8	42,3	40,8	24,3	31,2	19,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA (dựa trên Báo cáo kỹ thuật MMUTIS năm 1998, JICA)

6) Chi phí khấu hao

6.8 Chi phí khấu hao phương tiện được tính theo tỷ lệ phần trăm giá trị phế liệu trên chi phí phương tiện và tỷ lệ khấu hao theo sử dụng và thời gian. Xem kết quả tính toán trong Bảng 6.1.9 sau.

Bảng 6.1.9 Ước tính chi phí khấu hao theo loại xe

	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tài nhỏ	Xe tài lớn	Xe tài container
Chi phí phương tiện không bao gồm lốp xe							
Tài chính	1.030	24.760	39.600	61.040	22.600	41.920	51.000
Kinh tế	895	12.037	35.351	54.484	20.172	37.395	23.743
Giá trị phế liệu							
% chi phí phương tiện	25	25	15	20	20	15	15
Chi phí tài chính (USD)	258	6190	5940	12208	4520	6288	7650
Chi phí kinh tế (USD)	224	3009	5303	10897	4034	5609	3561
% khấu hao sử dụng và thời gian							
Sử dụng (%)	50	50	70	70	70	70	70
Thời gian (%)	50	50	30	30	30	30	30
Giá trị khấu hao							
Tài chính							
Sử dụng (USD)	386	9.285	23.562	34.182	12.656	24.942	30.345
Thời gian (USD)	386	9.285	10.098	14.650	5.424	10.690	13.005
Tổng (USD)	773	18.570	33.660	48.832	18.080	35.632	43.350
Kinh tế							
Sử dụng (USD)	336	4.514	21.034	30.511	11.296	22.250	14.127
Thời gian (USD)	336	4.514	9.014	13.076	4.841	9.536	6.055
Tổng (USD)	671	9.028	30.048	43.588	16.138	31.786	20.182

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.9 Liên quan đến chi phí khấu hao theo sử dụng, chi phí trên cự ly được tính theo các cấp độ tốc độ giả sử rằng có sự biến động chi phí theo tốc độ (xem Bảng 6.1.10).

Bảng 6.1.10 Ước tính chi phí khấu hao theo mức độ sử dụng của từng loại xe và tốc độ

	Tốc độ (km/h)	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tài nhỏ	Xe tài lớn	Xe tài container
Chỉ số chi phí khấu hao sử dụng (Tốc độ trung bình = 100)	5	136	136	131	131	126	146	146
	10	119	119	123	123	121	137	137
	20	102	102	108	108	110	119	119
	30	100	100	100	100	100	100	100
	40	90	100	81	81	96	86	86
	50	85	85	80	80	95	85	85
	60	93	93	84	84	100	90	90
	70	102	102	91	91	106	98	98
	80	110	110	99	99	111	109	109
90	121	121	109	109	116	120	120	
Chi phí khấu hao tài chính sử dụng (USD/100km)	5	7,0	32,0	34,2	31,1	22,2	25,3	30,8
	10	6,1	27,9	32,3	29,3	21,2	23,6	28,8
	20	5,3	23,9	28,3	25,7	19,3	20,6	25,1
	30	5,2	23,4	26,2	23,7	17,6	17,3	21,1
	40	4,6	23,4	21,1	19,1	16,8	14,9	18,1
	50	4,4	19,9	20,9	19,0	16,7	14,8	18,0
	60	4,8	21,8	22,1	20,0	17,6	15,7	19,1
	70	5,3	23,9	23,8	21,6	18,6	17,0	20,7
	80	5,7	25,8	26,0	23,6	19,5	18,8	22,9
90	6,2	28,3	28,6	25,9	20,3	20,8	25,3	
Chi phí khấu hao kinh tế sử dụng (USD/100km)	5	6,1	15,6	30,6	27,7	19,8	22,6	14,3
	10	5,3	13,6	28,8	26,1	18,9	21,1	13,4
	20	4,6	11,6	25,3	22,9	17,2	18,4	11,7
	30	4,5	11,4	23,4	21,2	15,7	15,5	9,8
	40	4,0	11,4	18,8	17,1	15,0	13,3	8,4
	50	3,8	9,7	18,7	17,0	14,9	13,2	8,4
	60	4,2	10,6	19,7	17,9	15,7	14,0	8,9
	70	4,6	11,6	21,2	19,2	16,6	15,2	9,6
	80	4,9	12,5	23,2	21,1	17,4	16,8	10,7
90	5,4	13,8	25,5	23,1	18,2	18,5	11,8	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú ý: Các chi phí được tính có áp dụng cự ly vận hành hàng năm, tốc độ trung bình và tuổi thọ phương tiện.

6.10 Chi phí khấu hao thời gian (ngày và giờ) nêu trong Bảng 6.1.11.

Bảng 6.1.11 Ước tính chi phí khấu hao theo thời gian của từng loại xe

	Đơn vị	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Chi phí tài chính								
Chi phí ngày		0.13	2.58	2.81	4.07	1.51	2.97	3.61
Chi phí giờ		0.15	0.94	0.34	0.31	0.23	0.22	0.27
Chi phí kinh tế								
Chi phí ngày		0.11	1.25	2.50	3.63	1.34	2.65	1.68
Chi phí giờ		0.13	0.46	0.30	0.27	0.20	0.20	0.13

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

7) Chi phí vốn cơ hội vốn

6.11 Chi phí vốn cơ hội được tính bằng cách sử dụng bình quân chi phí phương tiện, nghĩa là bằng trung bình cộng chi phí xe (không lớp) và giá trị phế liệu cộng với lãi suất 14%. Kết quả dự toán chi phí được thể hiện trong Bảng 6.1.12.

Bảng 6.1.12 Chi phí vốn cơ hội theo loại xe

	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
1. Chi phí phương tiện không bao gồm lớp							
Tài chính	1.030	24.760	39.600	61.040	22.600	41.920	51.000
Kinh tế	895	12.037	35.351	54.484	20.172	37.395	23.743
2. Giá trị phế liệu							
% chi phí phương tiện	25	25	15	20	20	15	15
Tài chính	258	6.190	5.940	12.208	4.520	6.288	7.650
Kinh tế	224	3.009	5.303	10.897	4.034	5.609	3.561
3. Chi phí phương tiện bình quân							
Tài chính	644	15.475	22.770	36.624	13.560	24.104	29.325
Kinh tế	559	7.523	20.327	32.691	12.103	21.502	13.652
Lãi suất (i = 14%)	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14
Thông tin vận hành							
Vận hành hàng năm (km)	7.500	33.000	75.000	120.000	60.000	120.000	120.000
Tốc độ trung bình (km/h)	30	40	30	30	30	30	30
Tuổi thọ phương tiện (năm)	10	12	12	12	12	12	12
Chi phí tài chính							
Chi phí ngày (USD/ngày)	0,30	7,22	10,63	17,09	6,33	11,25	13,69
Chi phí giờ (USD/giờ)	0,36	2,63	1,28	1,28	0,95	0,84	1,03
Chi phí kinh tế							
Chi phí ngày (USD/ngày)	0,26	3,51	9,49	15,26	5,65	10,03	6,37
Chi phí giờ (USD/giờ)	0,31	1,28	1,14	1,14	0,85	0,75	0,48

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

8) Chi phí nhân công, chi phí hoạt động và các chi phí khác

6.12 Chi phí nhân công, chi phí hoạt động và các chi phí khác theo loại phương tiện được trình bày trong Bảng 6.1.13. Thông tin về mức lương của lái xe được điều tra thông qua phỏng vấn các công ty vận tải. Mức lương lái xe vào năm 2030 được ước tính bằng tỷ suất GDP bình quân đầu người dự kiến vào năm 2030 và GDP bình quân đầu người năm 2010. Tương tự, chi phí khác có liên quan cũng được tính toán lại cho năm 2030 (xem Bảng 6.1.14).

Bảng 6.1.13 Chi phí nhân công, chi phí hoạt động và các chi phí khác theo loại xe (2010)

	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Hàng tháng							
Lương lái xe (USD/tháng) ¹⁾	0	0	170	220	200	270	300
Chi phí hoạt động (%)	0	0	20	30	20	20	20
Chi phí nhân công hàng năm							
Tài chính (USD/năm)	0	0	2.040	2.640	2.400	3.240	3.600
Kinh tế (USD/năm)	0	0	2.040	2.640	2.400	3.240	3.600
Chi phí hoạt động hàng năm và các chi phí khác ²⁾							
Tài chính (USD/năm)	3	26	517	978	525	725	822
Kinh tế (USD/năm)	3	18	507	966	514	714	811
Tổng chi phí ngày							
Tài chính (USD/ngày)	0,01	0,09	8,52	12,06	9,75	13,22	14,74
Kinh tế (USD/ngày)	0,01	0,06	8,49	12,02	9,71	13,18	14,70
Tổng chi phí giờ							
Tài chính (USD/giờ)	0,01	0,03	1,02	0,90	1,46	0,99	1,11
Kinh tế (USD/giờ)	0,01	0,02	1,02	0,90	1,46	0,99	1,10

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú ý: 1) Thông tin lương lái xe thu thập qua phỏng vấn các công ty vận tải
 2) Các chi phí khác bao gồm bảo hiểm và kiểm định

Bảng 6.1.14 Chi phí nhân công, chi phí hoạt động và các chi phí khác theo loại xe (2030)

	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Hàng tháng							
Lương lái xe (USD/tháng)	0	0	170	220	200	270	300
Chi phí hoạt động (%)	0	0	20	30	20	20	20
Chi phí nhân công hàng năm							
Tài chính (USD/năm)	0	0	5.155	6.671	6.065	8.187	9.097
Kinh tế (USD/năm)	0	0	5.155	6.671	6.065	8.187	9.097
Chi phí hoạt động hàng năm và các chi phí khác							
Tài chính (USD/năm)	3	26	1.140	2.187	1.258	1.715	1.922
Kinh tế (USD/năm)	3	18	1.130	2.175	1.247	1.704	1.911
Tổng chi phí ngày							
Tài chính (USD/ngày)	0,01	0,09	20,98	29,53	24,41	33,01	36,73
Kinh tế (USD/ngày)	0,01	0,06	20,95	29,49	24,37	32,97	36,69
Tổng chi phí giờ							
Tài chính (USD/giờ)	0,01	0,03	2,52	2,21	3,66	2,48	2,75
Kinh tế (USD/giờ)	0,01	0,02	2,51	2,21	3,66	2,47	2,75

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú ý: 1) Thông tin lương lái xe thu thập qua phỏng vấn các công ty vận tải

9) Tổng chi phí vận hành phương tiện theo loại xe

6.13 Tổng chi phí vận hành phương tiện (VOC) được tính bằng tổng của các chi phí ước tính nêu trên. VOC liên quan đến sử dụng phương tiện bao gồm chi phí xăng dầu, chi phí lốp xe, chi phí sửa chữa và chi phí khấu hao, xem Bảng 6.1.15. VOC theo thời gian bao gồm chi phí khấu hao, chi phí cơ hội vốn, chi phí nhân công và chi phí hoạt động, xem trong Bảng 6.1.16. Tổng chi phí vận hành phương tiện được trình bày trong Bảng 6.1.17.

Bảng 6.1.15 Chi phí vận hành phương tiện theo sử dụng (USD/1.000km)

	Tốc độ (km/h)	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Chi phí tài chính	5	89,3	86,5	275,2	265,0	1010,9	917,4	458,7
	10	62,4	59,8	199,8	192,3	676,0	617,0	311,7
	20	47,4	45,0	155,5	149,3	501,8	460,3	235,3
	30	42,1	36,9	139,0	132,7	399,7	416,6	201,4
	40	38,9	36,6	130,1	123,4	350,8	384,2	192,9
	50	38,2	35,8	125,3	118,8	333,4	408,5	190,2
	60	39,9	37,4	131,7	124,6	327,6	461,8	195,3
	70	42,5	39,8	140,5	133,1	335,4	531,5	201,1
	80	45,9	42,9	151,2	143,1	354,0	607,7	216,8
	90	50,5	47,2	165,3	156,0	391,7	672,7	237,1
Chi phí kinh tế	5	77,7	75,2	211,0	202,8	877,7	796,9	399,8
	10	54,2	51,9	147,9	141,9	587,7	536,7	272,1
	20	41,2	39,1	112,6	107,7	436,5	400,7	205,6
	30	36,6	32,1	99,9	95,0	347,9	362,7	176,1
	40	33,8	31,8	93,4	88,1	305,3	334,5	168,7
	50	33,2	31,2	90,8	85,4	290,3	355,5	166,4
	60	34,7	32,5	94,8	89,1	285,4	401,8	170,8
	70	37,0	34,6	100,8	94,8	292,3	462,1	175,9
	80	40,0	37,3	108,6	102,1	308,7	528,3	189,6
	90	44,0	41,0	119,1	111,6	341,6	584,9	207,3

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.1.16 Chi phí vận hành phương tiện theo thời gian (USD/giờ)

	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Chi phí tài chính							
Khấu hao	0,155	0,055	0,938	0,748	0,337	0,305	0,226
Chi phí cơ hội vốn	0,364	0,361	0,140	2,626	1,280	1,275	1,282
Chi phí nhân công và chi phí hoạt động	0,012	0,012	4,781	0,031	5,849	2,518	2,215
Tổng	0,527	4,976	3,595	7,877	4,130	3,802	4,837
Chi phí kinh tế							
Khấu hao	0,134	0,048	0,456	0,366	0,300	0,272	0,202
Chi phí cơ hội vốn	0,316	0,313	0,121	1,277	0,626	1,138	1,144
Chi phí nhân công và chi phí hoạt động	0,012	0,012	4,781	0,022	5,844	2,514	2,212
Tổng	0,460	4,950	1,754	6,836	3,953	3,628	4,705

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.1.17 Tổng chi phí khai thác phương tiện (USD/1.000km)

	Tốc độ (km/h)	Xe máy	Xe con	Xe khách nhỏ	Xe khách tiêu chuẩn	Xe tải nhỏ	Xe tải lớn	Xe tải container
Chi phí tài chính	5	194,8	1081,7	994,2	1840,4	1836,8	1677,8	1426,0
	10	115,1	557,4	559,3	980,0	1089,0	997,2	795,3
	20	73,8	293,8	335,2	543,2	708,3	650,3	477,1
	30	59,7	202,7	258,8	395,3	537,4	543,3	362,6
	40	52,0	161,0	220,0	320,3	454,0	479,3	313,9
	50	48,7	135,4	197,2	276,3	416,0	484,5	287,0
	60	48,7	120,3	191,6	255,9	396,4	525,2	275,9
	70	50,0	110,9	191,9	245,6	394,4	585,8	270,2
	80	52,5	105,1	196,2	241,5	405,6	655,2	277,2
90	56,4	102,5	205,2	243,5	437,6	714,9	290,8	
Chi phí kinh tế	5	169,6	1065,3	561,9	1570,0	1668,3	1522,5	1340,8
	10	100,2	547,0	323,4	825,5	983,0	899,5	742,5
	20	64,2	286,7	200,3	449,5	634,2	582,2	440,8
	30	52,0	197,1	158,4	322,9	479,7	483,6	332,9
	40	45,3	155,6	137,2	259,0	404,1	425,2	286,3
	50	42,4	130,2	125,8	222,1	369,3	428,1	260,5
	60	42,4	115,0	124,1	203,1	351,3	462,2	249,2
	70	43,6	105,3	125,9	192,5	348,8	513,9	243,1
	80	45,7	99,2	130,6	187,5	358,1	573,6	248,4
90	49,1	96,0	138,6	187,6	385,5	625,2	259,6	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.2 Chi phí khai thác đường sắt

1) Giới thiệu

6.14 Để thực hiện phân tích tài chính và kinh tế, Đoàn Nghiên cứu đã điều tra và thu thập hai loại số liệu về chi phí khai thác đường sắt; một là, chi phí khai thác hiện tại của ĐSVN; hai là, chi phí khai thác thực tế của các tuyến đường sắt liên tỉnh điện khí hóa tại Nhật Bản.

2) Chi phí khai thác hiện tại của Đường sắt Việt Nam (ĐSVN)

6.15 Ban đầu, Đoàn Nghiên cứu dự kiến áp dụng cách tính chi phí vận hành phương tiện đường bộ để tính chi phí hoạt động hiện tại của khối vận tải thuộc ĐSVN (không bao gồm vốn và kinh phí duy tu hạ tầng). Tuy nhiên rất khó để xác định chính xác và cụ thể các chi phí hoạt động riêng cho vận tải hành khách và hàng hóa do không có các số liệu chi tiết. Vì vậy, việc xác định chi phí phân bổ cho vận tải hành khách và hàng hóa được tính tương ứng với tỷ lệ doanh thu từ hai nguồn này (xem Bảng 6.2.1). Đơn giá chi phí vận hành tính cho năm 2030 đã xét đến tăng lương cho lực lượng lao động đường sắt là kết quả của tăng trưởng kinh tế. Kết quả được thể hiện trong Bảng 6.2.2 và Bảng 6.2.3.

Bảng 6.2.1 Doanh thu và Chi phí của ĐSVN, 2010

Đơn vị: Tỷ đồng

Hạng mục	2010
1. Doanh thu	3.096
1) Vận tải hành khách ¹⁾	1.861
2) Vận tải hàng hóa ¹⁾	1.163
3) Thu hành lý	50
4) Khác ²⁾	22
2. Chi phí	3.094
1) Lương nhân viên	751
2) Bảo hiểm xã hội	120
3) Nguyên vật liệu ³⁾	269
4) Nhiên liệu	839
5) Điện	
6) Khấu hao cơ bản	418
7) Sửa chữa lớn ⁴⁾	40
8) Khác	
9) Vốn góp	
10) Các khoản chi khác ⁵⁾	657
a. Phí hạ tầng ⁶⁾	246
b. Thuế thu nhập	

Nguồn: Đường sắt Việt Nam

Ghi chú:

- 1) Hệ thống cước vận chuyển hành khách và hàng hóa được quy định trong Luật ĐS và các quy định của Bộ GTVT. Tuy nhiên, biểu thuế được Bộ Tài chính và Bộ GTVT sửa đổi theo cơ chế thị trường đặc biệt.
- 2) Các chính sách mới về cho thuê kho bãi v.v.
- 3) Đầu máy toa xe mới thay thế đầu máy toa xe cũ, tiết kiệm chi phí phụ tùng.
- 4) Đầu máy, toa xe và khác.
- 5) Gồm cả chi phí giao dịch, hợp hành, thuế sử dụng đất, v.v.
- 6) Để sử dụng kết cấu hạ tầng (10% doanh thu vận tải).

Bảng 6.2.2 Chi phí nhân công thực tế và dự kiến, năm 2010 và năm 2030

	2010	2030
Chi phí nhân công/ lao động (tỷ đồng)	871	
Số nhân viên	39.590	
Chi phí nhân công/ lao động trung bình/năm (triệu đồng)	22	
Tỷ giá hối đoái (trung bình năm 2006)	21.000	
Chi phí nhân công/ lao động trung bình/năm (USD)	1.048	2.910 (Tỷ suất GDP bình quân đầu người dự kiến (2030/2010): 2,5)

Nguồn: ĐSVN và Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.2.3 Chi phí hoạt động của ĐSVN, năm 2010 và 2030

	Chi phí (triệu đồng) (2010)			Khối lượng vận tải		Đơn giá chi phí vận hành (2010)		Đơn giá chi phí vận hành (2030) ¹⁾	
	Hành khách	Hàng hóa	Tổng	HK-km	Tấn-km	USD/1000 HK-km	USD/1000 tấn-km	USD/1000 HK-km	USD/1000 tấn-km
				(triệu)	(triệu)				
Bao gồm phí hạ tầng	1.904,1	1.189,9	3.094,0	4.302,4	3.681,8	21,1	15,4	30,1	22,0
Không bao gồm phí hạ tầng và đầu máy toa xe	1.587,1	991,9	2.579,0			17,6	12,8	26,6	19,4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA ước tính dựa trên số liệu của ĐSVN

Chú ý: Dựa trên GDP bình quân đầu người ước tính cho năm 2030

3) Chi phí khai thác đường sắt điện khí hóa của Nhật Bản

(1) Chi phí quản lý và khai thác (không bao gồm chi phí nhân công và thuế)

6.16 Do không có dữ liệu, rất khó để đưa ra chính xác chi phí quản lý và khai thác (O & M). Vì vậy, Đoàn Nghiên cứu đã sử dụng số liệu từ một số nguồn của Nhật Bản, xem trong Bảng 6.2.4.

Bảng 6.2.4 Thống kê chi phí O&M (không bao gồm chi phí nhân công và thuế) của một số công ty đường sắt tư nhân của Nhật Bản

Công ty Đường sắt	Chi phí biến động (JPY/pass-km)	Chi phí cố định (triệu JPY/tuyến-km/năm)	Tuyến-km (km)	Mật độ giao thông (000 HK/tuyến-km/ngày)
Odakyu	1,18	154	120,5	245,4
Keihin Kyukou	1,59	162	87,0	197,6
Tsukuba Express	1,10	57	58,3	73,9
Touyou Kousoku	1,63	71	16,2	71,2
Aichi Kanjou	3,67	22	45,3	8,5
Hokuetsu Kyukou	2,25	24	59,5	8,1
Abukuma Kyukou	4,49	7	54,9	1,8

Nguồn: Bộ Đất đai, Hạ tầng và Giao thông vận tải, Nhật Bản

6.17 Dựa trên nguồn dữ liệu trên, Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện phân tích hồi quy đối với cả chi phí quản lý và khai thác (O&M). Kết quả trình bày trong Bảng 6.2.5, Bảng 6.2.6, và minh họa trong Hình 6.2.1. Đối với cả hai loại phân tích, mật độ vận tải là biến giải thích. Lưu ý rằng các giá trị được thể hiện bằng đồng yên Nhật (JPY).

**Bảng 6.2.5 Dự toán chi phí quản lý và khai thác cố định
(Không bao gồm chi phí nhân công và Thuế)**

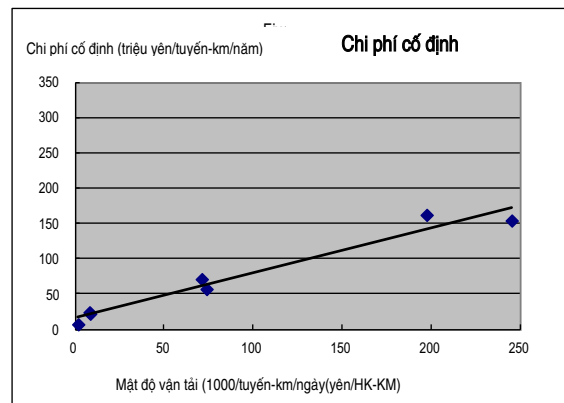
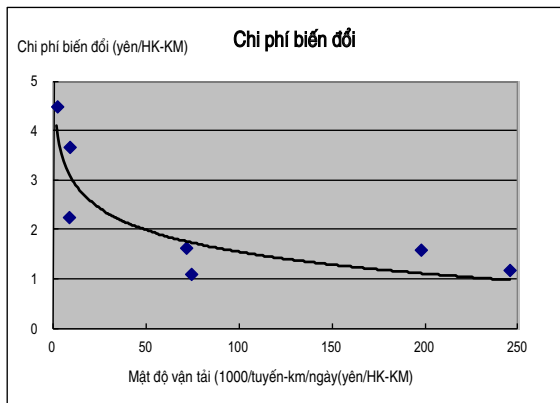
Công ty Đường sắt	Mật độ (000 HK/tuyến-km/ngày) X	Chi phí cố định (triệu yên/tuyến-m/năm) Y	Chi phí cố định (triệu yên/tuyến-km/năm Y tính
Odakyu	245,4	154	172
Keihin Kyukou	197,6	162	141
Tsukuba Express	73,9	57	63
Touyou Kousoku	71,2	71	61
Aichi Kanjou	8,5	22	21
Hokuetsu Kyukou	8,1	24	21
Abukuma Kyukou	1,8	7	17
Lưu ý: $Y=aX+b$	$a=0,634$	$b=16,055$	($R=0,979$)

Nguồn: Bộ Đất đai, Hạ tầng và Giao thông vận tải, Nhật Bản

**Bảng 6.2.6 Dự toán chi phí quản lý và khai thác biến đổi
(Không bao gồm chi phí nhân công và Thuế)**

Công ty Đường sắt	Mật độ vận tải (000 HK/tuyến-km/ngày) X (logarit)	Chi phí biến đổi (yên/HK-km) Y	Chi phí biến đổi (yên/HK-km) Y tính
Odakyu	5,50	1,18	0,97
Keihin Kyukou	5,29	1,59	1,11
Tsukuba Express	4,30	1,10	1,73
Touyou Kousoku	4,27	1,63	1,76
Aichi Kanjou	2,14	3,67	3,11
Hokuetsu Kyukou	2,09	2,25	3,13
Abukuma Kyukou	0,56	4,49	4,10
Lưu ý: $Y=aX+b$	$a=-0,633$	$b=4,457$	($R=0,901$)

Nguồn: Bộ Đất đai, Hạ tầng và Giao thông vận tải, Nhật Bản



Nguồn: Bộ Đất đai, Hạ tầng và Giao thông vận tải, Nhật Bản

**Hình 6.2.1 Dự toán chi phí quản lý và khai thác
(không bao gồm chi phí nhân công và thuế)**

(2) Chi phí nhân công

6.18 Để tính chi phí nhân công của các tuyến đường sắt điện khí hóa, trước tiên Đoàn Nghiên cứu đánh giá hiệu suất vận tải của Đường sắt Nhật bản (JR's) về khối lượng HK-km trên nhân công (7.070 đơn vị vận tải trên một nhân công). Đơn vị vận tải là tổng của HK-km và tấn-km. Ở Việt Nam, rất khó có khả năng đạt được hiệu suất này do sự khác biệt về quy mô khai thác và chất lượng cơ sở vật chất. Vì vậy, với một khối lượng vận chuyển HK-Km (PKT), thì chi phí nhân công được tính như sau:

Tổng số nhân công: $NE = PKT / (7070 / 2) - \frac{1}{2}$ hiệu suất khai thác của Đường sắt Nhật Bản

Tổng chi phí nhân công: $PC = NE \times 2,910$ (USD)

(Xem Bảng 6.2.2 để biết thông tin về dự toán chi phí đơn giá nhân công)

6.3 Chi phí khai thác vận tải hàng không

1) Chi phí khai thác theo ICAO

6.19 Các số liệu về chi phí thực tế hoạt động vận tải hàng không tại Việt Nam chưa được thu thập cho nghiên cứu này. Tuy nhiên, năm 2007, Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) đã công bố mức chi phí trung bình cho hoạt động vận tải hàng không trên thế giới là 9,3 cent/HK-km (con số này dao động từ 6,9 cent/HK-km lên 14,2 cents/HK-km đối với một số đường bay riêng). Nếu chi phí cho hoạt động vận tải hàng không thấp hơn mức trung bình, khoảng 80% mức trung bình của thế giới, thì chi phí áp dụng là 7,4 cent /HK-km.

7 GIÁ CƯỚC VẬN TẢI HÀNH KHÁCH

7.1 Giá cước vận tải hành khách bằng đường bộ

7.1 Hiện nay, nhà nước không quy định giá vé xe khách chính thức đối với các dịch vụ xe khách liên tỉnh, trong khi các địa phương chỉ đưa ra “hướng dẫn” để xác định giá vé xe khách liên tỉnh. Ở Hà Nội, các đơn vị kinh doanh xe khách liên tỉnh có quyền đưa ra mức giá vé riêng của đơn vị mình tùy theo điều kiện thị trường. Trong Bảng dưới đây, Đoàn Nghiên cứu đã tổng hợp giá vé đi/đến từ Hà Nội sau khi phỏng vấn một số đơn vị kinh doanh vận tải xe khách vào tháng 11/2011. Rõ ràng, mức giá vé (đồng/km) có sự dao động lớn theo tuyến do chất lượng dịch vụ, điều kiện đường xá và điều kiện thị trường.

Bảng 7.1.1 Giá vé xe khách liên tỉnh

Bến xe	Từ/Đến	Giá vé (VNĐ)	Cự ly (km)	Giá vé/km (VNĐ)	Thời gian đi lại (giờ:phút)
Mỹ Đình	Tuyên Quang	80.000	165	485	4
Mỹ Đình	Yên Bái	90.000	168	536	4
Mỹ Đình	Phú Thọ	63.000	120	525	3
Mỹ Đình	Lai Châu	300.000	504	595	12
Mỹ Đình	Hà Giang	180.000	320	563	8
Mỹ Đình	Cao Bằng	190.000	285	667	7
Mỹ Đình	Cẩm Phá	120.000	200	600	5
Mỹ Đình	Móng Cái	230.000	380	605	10
Mỹ Đình	Lạng Sơn	90.000	167	539	4
Mỹ Đình	Bắc Cạn	70.000	160	438	4
Mỹ Đình	Thái Bình	75.000	120	625	3
Mỹ Đình	Hòa Bình	40.000	100	400	3
Mỹ Đình	Lào Cai	230.000	354	650	8:50
Mỹ Đình	Phúc Yên	30.000	42	714	1
Mỹ Đình	Thanh Hóa	85.000	162	525	4
Mỹ Đình	Ninh Bình	60.000	95	632	2:30
Mỹ Đình	Việt Trì	45.000	87	517	2
Mỹ Đình	Thái Nguyên	45.000	85	529	2
Mỹ Đình	Bãi Cháy	90.000	167	539	4
Mỹ Đình	Điện Biên	350.000	500	700	12
Giáp Bát	Thanh Hóa	80.000	160	500	4
Giáp Bát	Ninh Bình	60.000	90	667	3
Giáp Bát	Gia Lai	720.000	1189	606	32
Giáp Bát	Đà Nẵng	270.000	778	347	14
Giáp Bát	Buôn Mê Thuột	650.000	1400	464	35
Giáp Bát	Đắc Nông	750.000	1500	500	38
Giáp Bát	Tp. HCM	920.000	1754	525	34
Giáp Bát	KonTum	700.000	1237	566	34
Giáp Bát	Đà Lạt	750.000	1495	502	36
Giáp Bát	Nam Định	60.000	90	667	3:15
Giáp Bát	Thái Bình	70.000	120	583	3
Giáp Bát	Hà Nam	40.000	60	667	2
Giáp Bát	Thái Nguyên	55.000	85	647	2:30
Giáp Bát	Phú Thọ	65.000	120	542	3
Giáp Bát	Điện Biên	350.000	500	700	12

Bến xe	Từ/Đến	Giá vé (VNĐ)	Cự ly (km)	Giá vé/km (VNĐ)	Thời gian đi lại (giờ:phút)
Giáp Bát	Lai Châu	320.000	504	635	12
Giáp Bát	Sơn La	190.000	310	613	7:30
Giáp Bát	Tuyên Quang	80.000	165	485	4:30
Giáp Bát	Yên Bái	80.000	180	444	4:30
Giáp Bát	Cao Bằng	190.000	285	667	7
Giáp Bát	Hà Giang	180.000	320	563	8
Giáp Bát	Lạng Sơn	80.000	150	533	4:15
Giáp Bát	Bắc Giang	45.000	70	643	2

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA (Thu thập vào tháng 11/2011)

7.2 Phí vận tải đường bộ và phí sử dụng đường bộ

7.2 Trên một số tuyến đường bộ cụ thể, người sử dụng đường bộ phải trả một khoản phí sử dụng. Phí này được quy định dựa trên loại xe và cự ly, xem trong Bảng 7.2.1 và Bảng 7.2.2 sau đây:

Bảng 7.2.1 Mức thu phí đường bộ đầu tư bằng Vốn Ngân sách Nhà nước
(Ban hành kèm theo Thông tư số 90/2004/TT-BTC ngày 07/9/2004 của Bộ Tài chính)

TT	PHƯƠNG TIỆN CHỊU PHÍ ĐƯỜNG BỘ	Mệnh giá		
		Vé lượt (đ/vé/lượt)	Vé tháng (đ/vé/tháng)	Vé quý (đ/vé/quý)
1		1.000	10.000	-
2		4.000	120.000	300.000
3	Xe dưới 12 ghế ngồi; xe tải có tải trọng dưới 2 tấn và các loại buýt vận tải khách công cộng	10.000	300.000	800.000
4	Xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi; Xe tải có tải trọng từ 2 tấn đến dưới 4 tấn	15.000	450.000	1.200.000
5	Xe từ 31 ghế ngồi trở lên; Xe tải có tải trọng từ 4 tấn đến dưới 10 tấn	22.000	660.000	1.800.000
6	Xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 và xe chở hàng bằng Container 20 fit	40.000	1.200.000	3.200.000
7	Xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên và xe chở hàng bằng Container 40 fit	80.000	2.400.000	6.500.000

Chú ý: Khoảng cách tối thiểu giữa hai trạm thu phí là 70km

Bảng 7.2.2 Mức thu phí tuyến QL5 và hai dự án BOT đặc biệt

Phương tiện chịu phí Đường bộ	QL5 (Thông tư 90/2004/TT-BTC)		Cầu Yên Lệnh (BOT) (QĐ 46/2004/QĐ-BTC)		An Suông – An Lạc (BOT) (QĐ 78/2004/QĐ-BTC)	
	Vé tháng (VNĐ/tháng)	Vé quý (VNĐ/quý)	Vé lượt (VNĐ/lượt)	Vé tháng (VNĐ/tháng)	Vé lượt (VNĐ/lượt)	Vé tháng (VNĐ/tháng)
Xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy và các loại xe tương tự	20.000		1.000	10.000	5.000	150.000
Xe lam, xe công nông, máy kéo, xe con < 7 chỗ	240.000	600.000	6.000	180.000		
Xe dưới 12 ghế ngồi; Xe tải có tải trọng dưới 2 tấn; Các loại Xe khách vận tải khách công cộng	600.000	1.600.000	15.000	450.000	10.000	300.000
Xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi; Xe tải có tải trọng từ 2 tấn đến dưới 4 tấn	900.000	2.400.000	23.000	700.000	15.000	450.000
Xe từ 31 ghế ngồi trở lên; Xe tải có tải trọng từ 4 tấn đến dưới 10 tấn	1.320.000	3.600.000	33.000	1.000.000	25.000	750.000
Xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 tấn; Xe chở hàng bằng container 20fit	2.400.000	6.400.000	60.000	1.800.000	30.000	900.000
Xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên; Xe chở hàng bằng Container 40 fit	4.800.000	13.000.000	120.000	3.600.000	40.000	1.200.000

Lưu ý: Thu phí đối với phương tiện cơ giới đường bộ được quy định dựa trên các yếu tố sau: (1) Khoảng cách tối thiểu giữa hai trạm thu phí là 70km, (2) Loại phương tiện (phương tiện nhỏ như xe con không ít hư hại hơn tới đường bộ do đó mức thu phí thấp hơn, các phương tiện hạng nặng như xe tải (4 - 10T trở lên) phải chịu mức phí gấp đôi và (3) Mức thu phí phải đảm bảo đầu tư BOT có khả năng thu hồi vốn trong thời gian nhượng quyền.

7.3 Giá vé hành khách đường sắt

7.3 Đường sắt Việt Nam (ĐSVN) có thể tự quy định giá vé hành khách. Tuy không đưa ra công thức tính toán giá vé, nhưng giá vé đường sắt được quy định dựa trên loại tàu, loại chỗ ngồi và điều hòa. Giá vé cho một số tuyến đường cụ thể tương đương với tổng giá vé đơn vị trên một đơn vị km đường, tùy theo loại tàu và chỗ ngồi, nhân với khoảng cách đi lại cộng với phí bảo hiểm. Cần lưu ý rằng giá vé cho một đơn vị HK-km tỷ lệ nghịch với khoảng cách đi lại, nghĩa là cự ly càng dài thì giá vé trên một đơn vị HK-km càng nhỏ. Đối tượng là học sinh, sinh viên được giảm giá vé hoặc được chính phủ trợ giá. Bảng 7.3.1 thống kê giá vé hành khách trên tuyến xuất phát từ Hà Nội (năm 2011).

Bảng 7.3.1 Bảng giá vé tàu đi từ Hà Nội (tàu SE1), tháng 10/2011

Ga	Km	Ghế cứng		Ghế mềm		Giường cứng						Giường mềm				
		Không điều hòa (NC)	Điều hòa (NCL)	Không điều hòa (NM)	Điều hòa (NML)	Tầng 1 không điều hòa (BnT1)	Tầng 2 không điều hòa (BnT2)	Tầng 3 không điều hòa (BnT3)	Tầng 1 điều hòa (BnLT1)	Tầng 2 điều hòa (BnLT2)	Tầng 3 điều hòa (BnLT3)	Tầng 1 không điều hòa (AnT1)	Tầng 2 không điều hòa (AnT2)	Tầng 1 điều hòa (AnLT1)	Tầng 2 điều hòa (AnLT2)	
Hà Nội	0															
Phủ Lý	56	20	32	25	35	40	38	33	50	50	40	43	42	54	53	
Nam Định	87	33	50	40	54	63	60	50	78	75	64	66	64	83	82	
Ninh Bình	115	43	65	50	70	84	78	66	103	100	84	87	85	110	108	
Thanh Hóa	175	65	98	77	107	127	118	100	157	150	128	132	130	166	164	
Vinh	319	117	178	140	194	230	214	183	285	273	232	240	234	300	298	
Đồng Hới	522	202	308	240	335	398	370	315	493	470	400	413	405	520	515	
Đồng Hà	622	240	367	287	400	474	440	375	587	562	477	492	482	620	613	
Huế	688	266	406	317	442	524	488	415	708	677	574	544	534	748	740	
Đà Nẵng	791	306	466	364	508	603	560	477	784	750	637	626	613	828	820	
Tam Kỳ	865	323	492	384	535	635	590	503	787	753	640	660	647	830	822	
Quảng Ngãi	928	343	522	408	570	675	628	535	836	800	680	700	687	883	873	
Diêu Trì	1.096	405	617	482	672	797	740	630	988	945	802	828	810	1.043	1.030	
Tuy Hòa	1.198	443	674	527	734	870	810	690	1.080	1.030	877	905	887	1.140	1.127	
Nha Trang	1.315	504	768	600	836	992	923	786	1.352	1.294	1.100	1.030	1.010	1.482	1.412	
Tháp Chàm	1.408	554	845	660	920	1.090	1.015	864	1.447	1.385	1.175	1.133	1.110	1.582	1.510	
Muong Mán	1.551	573	873	682	950	1.128	1.050	893	1.453	1.390	1.180	1.170	1.148	1.535	1.518	
Biên Hòa	1.698	600	915	715	996	1.182	1.100	936	1.480	1.416	1.202	1.228	1.204	1.563	1.545	
Sài Gòn	1.726	607	925	723	1.008	1.196	1.112	947	1.482	1.418	1.203	1.240	1.217	1.565	1.547	
Giá vé (000 VND/km)		352	536	419	584	693	644	549	859	821	697	718	705	907	896	

Nguồn: Đường sắt Việt Nam, Tháng 10/2011

Lưu ý: A/C - Khoang có điều hòa và N/C - Khoang không có điều hòa.

7.4 Giá vé vận tải hành khách hàng không

7.4 Bảng 7.4.1 tổng hợp giá vé hiện tại của các chuyến bay nội địa của Vietnam Airlines (hàng không quốc gia) và hai hãng hàng không giá rẻ khác ở Việt Nam. Trên cùng một đường bay, các hãng hàng không giá rẻ đưa ra mức giá vé thấp hơn so với Vietnam Airlines, ví dụ, giá vé hạng phổ thông tuyến Hà Nội - TP. HCM của Jetstar chỉ là 1.309 nghìn đồng trong khi giá vé của Vietnam Airlines là 2.227 nghìn đồng, tuy nhiên thị phần của Vietnam Airlines vẫn chiếm tới 80% trong ngành công nghiệp vận tải hàng không.

Bảng 7.4.1 Giá vé trên các Đường bay Nội địa (Hạng phổ thông)

Đường bay		Cự ly (km)	Hạng	Giá vé (VNĐ 000)1), 2), 3)		
				Vietnam Airlines	Jet Star	Air Mekong
Hà Nội	Buôn Mê Thuột	1.001	Y	1.850	N/A	1.385
			Y	2.227	N/A	2.152
Hà Nội	Đà Nẵng	633	Y	1.200	490	N/A
			Y	1.481	1.300	N/A
Hà Nội	Điện Biên Phủ	314	Y	900	N/A	N/A
			Y	1.100	N/A	N/A
Hà Nội	Huế	575	Y	1.200	N/A	N/A
			Y	1.481	N/A	N/A
Hà Nội	Đà Lạt	1.107	Y	1.850	N/A	1.385
			Y	2.227	N/A	2.152
Hà Nội	Nha Trang	1.075	Y	1.850	N/A	N/A
			Y	2.227	N/A	N/A
Hà Nội	Tp.HCM	1.276	Y	1.850	805	1.385
			Y	2.227	1.309	2.152
TP. HCM	Buôn Mê Thuột	275	Y	900	N/A	650
			Y	1.100	N/A	1.035
TP. HCM	Đà Lạt	212	Y	900	N/A	653
			Y	1.100	N/A	1.035
TP. HCM	Đà Nẵng	643	Y	1.200	583	N/A
			Y	1.481	583	N/A
TP. HCM	Hải Phòng	1.253	Y	1.650	1.050	N/A
			Y	1.850	1.850	N/A
TP. HCM	Vinh	1.057	Y	1.850	950	1.385
			Y	2.227	1.650	2.152
TP. HCM	Huế	709	Y	1.200	490	N/A
			Y	1.481	770	N/A
TP. HCM	Nha Trang	346	Y	900	N/A	N/A
			Y	1.100	N/A	N/A
TP. HCM	Phú Quốc	319	Y	900	N/A	650
			Y	1.100	N/A	1.035
TP. HCM	Pleiku	423	Y	900	N/A	750
			Y	1.100	N/A	1.035
TP. HCM	Quy Nhơn	451	Y	900	N/A	650
			Y	1.100	N/A	1.035
TP. HCM	Rạch Giá	192	Y	700	N/A	N/A
			Y	863	N/A	N/A
TP. HCM	Tuy Hòa	432	Y	800	N/A	N/A
			Y	1.100	N/A	N/A
TP. HCM	Côn Đảo	232	Y	800	N/A	850
			Y	1.000	N/A	1.035
TP. HCM	Cà Mau	195	Y	1.000	N/A	N/A
			Y	1.100	N/A	N/A
TP. HCM	Buôn Mê Thuột	368	Y	900	N/A	N/A
			Y	1.100	N/A	N/A
Đà Nẵng	Nha Trang	442	Y	1.200	N/A	N/A
			Y	1.481	N/A	N/A
Đà Nẵng	Pleiku	220	Y	900	N/A	N/A
			Y	1.100	N/A	N/A
Rach Gia	Phú Quốc	127	Y	700	N/A	N/A
			Y	863	N/A	N/A

Nguồn: Trang thông tin điện tử của Vietnam Airlines. Jet Star and Air Mekong

Lưu ý: 1) N/A: Không có chuyến bay. 2) Giá vé tại thời điểm tháng 10/ 2011 3) Giá vé cao hơn nghĩa là giá khuyến mại do đặt trước.

8 GIÁ CƯỚC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA

8.1 Tổng hợp giá cước vận chuyển hàng hóa

8.1 Liên quan đến hàng hóa, giá cước vận chuyển, xếp/dỡ và các và các loại phí liên quan khác được coi là chi phí hoạt động. Bảng 8.1.1 tổng hợp chi phí vận chuyển hàng hóa.

Bảng 8.1.1 Tổng hợp chi phí vận chuyển hàng hóa

	Xe tải		Vận chuyển (000 Đồng/tấn-km)					Xếp dỡ và các loại phí khác (000 Đồng/tấn)				
	Hệ số tải	VOC	Đường bộ	Đường sắt	Đường thủy	Đường biển	Hàng không	Đường bộ	Đường sắt ¹⁾	Đường thủy ¹⁾	Đường biển ¹⁾	Hàng không ¹⁾
1. Lúa gạo	5,5	11,0	2,01	0,28	0,33	0,16	13,7	28,8	46,6	55,8	80,5	258,8
2. Đường/ mía đường	11,1	11,0	0,99	0,31	0,33	0,16	13,7	28,8	45,6	55,8	80,5	258,8
3. Gỗ/ lâm sản	2,3	11,0	4,79	0,28	0,33	0,21	13,7	28,8	45,6	55,8	80,5	258,8
4. Thép thành phẩm	9,3	11,0	1,19	0,28	0,33	0,22	13,7	28,8	45,6	55,8	80,5	258,8
5. Vật liệu xây dựng	8,8	11,0	1,25	0,28	0,33	0,21	13,7	28,8	45,6	55,8	80,5	258,8
6. Xi măng	11,7	11,0	0,94	0,28	0,33	0,25	13,7	28,8	46,6	55,8	80,5	258,8
7. Phân bón	8,7	11,0	1,27	0,28	0,33	0,16	13,7	28,8	45,6	55,8	80,5	258,8
8. Than	7,5	11,0	1,47	0,27	0,33	0,21	13,7	28,8	45,6	55,8	80,5	258,8
9. Sản phẩm dầu mỏ	8,3	11,0	1,33	0,28	0,33	0,25	13,7	28,8	46,6	55,8	80,5	258,8
10. Cây công nghiệp	6,3	11,0	1,75	0,28	0,33	0,16	13,7	28,8	45,6	55,8	80,5	258,8
11. Hàng chế tạo	5,6	11,0	1,97	0,31	0,33	0,37	13,7	28,8	45,6	55,8	80,5	228,8
12. Thủy sản	3,3	11,0	3,34	0,34	0,33	0,37	13,7	28,8	45,6	55,8	80,5	238,8
13. Thịt động vật	4,8	11,0	2,30	0,31	0,33	0,37	13,7	28,8	45,6	55,8	80,5	238,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú ý: 1) Bao gồm giá cước vận chuyển lên/ xuống xe tải

8.2 Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng xe tải

1) Chi phí vận chuyển

8.2 Thông qua phỏng vấn các đơn vị kinh doanh xe tải, Đoàn Nghiên cứu đã thu thập được các thông tin số liệu về chi phí vận chuyển hàng hóa bằng xe tải. Mức cước được áp dụng tùy thuộc vào điểm đến-điểm đi, khối lượng và loại hàng hóa. Từ kết quả phỏng vấn, Đoàn Nghiên cứu đã tổng hợp các loại giá cước vận chuyển hàng hóa như trong Bảng 8.2.1. Trên cơ sở đó, giá cước vận chuyển bằng xe tải được tính khoảng 0,3 - 2,0 đồng/tấn/km.

Bảng 8.2.1 Chi phí vận chuyển hàng hóa

Vị trí	Hà Nội		Hải Phòng		Tp. Hồ Chí Minh		Đà Nẵng		Quy Nhơn	
	20 tấn	40 tấn	20 tấn	40 tấn	20 tấn	40 tấn	20 tấn	40 tấn	20 tấn	40 tấn
Hà Nội	1,8-2,0	2,3-2,6	1,7-2,0	2,4-2,7	14-16	17-20	10-13	12-16	13-15	14-17
Tp. Hồ Chí Minh	14-16	17-20	13-15	17-20	1,7-1,9	2,3-2,6	12-14	16-19	8-10	12-15
An Giang					6,1-8,6	9,4-12,2				

Nguồn: Phỏng vấn các đơn vị kinh doanh xe tải

8.3 Ngoài các số liệu đã thu thập ở trên, trong Nghiên cứu này, giá cước vận chuyển bằng xe tải được tính trên cơ sở chi phí vận hành phương tiện đã trình bày trong Chương 6 (ở đây áp dụng mức chi phí của xe tải lớn với tốc độ 30km/h) và hệ số chất tải đối với từng loại hàng hóa đã thu thập được thông qua điều tra khảo sát. Giá cước vận chuyển hầu hết các loại hàng hóa khoảng dưới 2,0 đồng/tấn/km trừ một số mặt hàng như gỗ/ lâm sản, thủy hải sản và thịt động vật.

2) Chi phí xếp dỡ

8.4 Thông qua phỏng vấn một số công ty xe tải, được biết giá cước xếp dỡ hàng hóa trung bình là 27.500 đồng/tấn (bao gồm thuế GTGT).

8.3 Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt

1) Chi phí vận chuyển

8.5 Căn cứ Quyết định số 168/QĐ-CTH ngày 20 tháng 5 năm 2011 của Công ty Vận tải Hàng hóa Đường sắt, giá cước vận chuyển hàng hóa của ĐSVN đã được điều chỉnh. Giá cước được tính trên cơ sở cước phổ thông nguyên toa, đã bao gồm thuế giá trị gia tăng (VAT) và tùy thuộc cự ly vận chuyển và bậc cước (xác định theo loại hàng hóa - xem Bảng 8.3.1). Nghiên cứu lựa chọn giá cước áp dụng cho cự ly vận chuyển từ 151km - 500km để phân tích và sử dụng mức thuế suất là 15% (10% VAT và 5% thuế khác) để tính toán chi phí kinh tế.

Bảng 8.3.1 Giá cước vận chuyển hàng hóa

Bậc cước	≤ 30km (Đ/tấn)	31km -150km (Đ/T.Km)	151km - 500km (Đ/T.Km)	501km - 900km (Đ/T.Km)	901km -1.300km (Đ/T.Km)	≥1.301 km (Đ/T.Km)
1	27.483	470	256	193	189	185
2	28.929	495	269	203	199	195
3	30.452	521	283	214	209	205
4	33.638	574	313	237	229	227
5	36.973	615	336	255	247	243
6	42.090	706	384	290	282	278

Nguồn: QĐ 168/QĐ-CTH ngày 20/05/2011 của Công ty Vận tải Hàng hóa đường sắt

Lưu ý: Giá cước vận chuyển hàng hóa thực hiện từ ngày 01/06/2011

- Bậc 1: Container, đá, đá dăm, sỏi, cát, đất, muối i-ốt, muối ăn;
- Bậc 2: Than bùn, than cám, than mỡ, gạch, ngói, vỏ mía, gỗ, vỏ ốc, bánh khô dầu và bánh đậu xanh, muối cho ngành công nghiệp, chất thải và apatit;
- Bậc 3: Máy, kim loại, xi măng đóng gói, clinker, rau, bột màu;
- Bậc 4: Apatit tinh luyện, hóa chất, cao su, sản phẩm cao su, than, các loại kính, đá ốp lát, khung gỗ, ván ép, gỗ, sản phẩm từ gỗ, hạt mầm, thủy sản chế biến, đậu;
- Bậc 5: Các loại rượu, nước mắm (bằng toa chuyên dụng), thuốc sung, cà phê, sô-cô-la, thuốc đông y, thủy sản, hóa chất (bằng toa chuyên dụng);
- Bậc 6: Lâm sản quý hiếm, tranh, tượng nghệ thuật, tiền tệ, đồ cổ, vật nuôi

2) Chi phí xếp/dỡ hàng hóa

8.6 Chi phí xếp/dỡ hàng hóa được tính theo giá cước thực tế tại ga Đà Nẵng (xem Bảng 8.3.2).

Bảng 8.3.2 Cước phí xếp dỡ hàng hóa tại Ga Đà Nẵng, năm 2010

STT	Hàng hóa	Đơn vị	Giá cước (Đ/tấn)
1	Bia, đồ uống (chai-lon)	Tấn	12.500
2	Nước khoáng	Tấn	12.500
3	Bột dẻo, hạt dẻo	Tấn	12.500
4	Cám cá/ tôm	Tấn	12.500
5	Quặng, đá, clinke, cát	Tấn	12.500
6	Bột mì, bột sắn	Tấn	12.500
7	Phân đạm, phân lân	Tấn	12.500
8	Muối, bột ngọt	Tấn	12.500
9	Sắn lát	Tấn	14.500
10	Sắn củ	Tấn	16.000
11	Muối chua tinh chế, muối đá	Tấn	12.500
12	Muối hóa chất	Tấn	14.500
13	Muối ăn mòn	Tấn	24.000
14	Xi măng	Tấn	13.500
15	Vôi bột, đá vôi	Tấn	14.500
16	Đậu, mè, gạo	Tấn	13.500
17	Hàng hóa tổng hợp (hàng rời)	Toa	450.000
18	Cà phê, mỹ phẩm	Toa	300.000
19	Bàn ghế nhựa/ ngân kéo	Toa	300.000
20	Vỏ chai	Toa	300.000
21	Mỹ, mỹ gạo, miến	Toa	300.000
22	Hạt bông	Toa	300.000
23	Bông	Toa	550.000
24	Gỗ xẻ	m ³	60.000

Nguồn: Ga đường sắt Đà Nẵng

Lưu ý: Chưa bao gồm VAT

8.4 Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

8.7 Bảng 8.4.1 thể hiện chi phí chuyên chở đường biển của bốn công ty vận tải biển khác nhau. Căn cứ các số liệu thu thập, giá cước chuyên chở trên 1 tấn-km và chi phí xếp dỡ ước tính khoảng $110 \div 832$ đồng/tấn-km (tùy vào tuyến, mặt hàng và đóng gói) và 52.000 đồng/tấn (theo địa điểm).

Bảng 8.4.1 Giá cước vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

	Công ty vận tải biển	Tuyến (điểm đi – đến (OD))	Loại hàng								
			Hàng rời (đồng/tấn)				Container (đồng/container)				
			Clinke	Phân đạm	Xi măng	Thép	Đẩy tải		Không tải		Điều kiện
				20ft	40ft	20ft	40ft				
(i) Cước chuyên chở (không bao gồm (ii))	VINALINES	Hải Phòng – Sài Gòn					6.500.000	7.500.000			CY/CY
		Sài Gòn – Hải Phòng					7.500.000	15.500.000			CY/CY
		Hải Phòng – Đà Nẵng					4.700.000	6.800.000			CY/CY
		Đà Nẵng – Hải Phòng					7-8.500.000	12.000.000			CY/CY
		Sài Gòn – Đà Nẵng					6.200.000	11.000.000			CY /CY
	Vinafreight	Sài Gòn – Hải Phòng					6.700.000				CY/CY
	T.H.I Group VN	Hải Phòng – Sài Gòn	230.000				6.500.000	7.500.000			CY/CY
		Sài Gòn – Hải Phòng	230.000				6.200.000	7.200.000			CY/CY
		Hải Phòng – Đà Nẵng	210.000								
		Đà Nẵng – Hải Phòng	210.000								
Sài Gòn – Đà Nẵng											
		Sài Gòn – Hải Phòng									
(ii) Giá cước xếp dỡ hàng hóa và các phụ phí khác			Xếp dỡ: tại 1 điểm: 45.000Đồng/tấn				55.000 – 200.000 Đồng/lượt tùy thuộc từng công ty				
(i) Cước chuyên chở	Công ty Đầu tư Thương mại và Vận tải Đường thủy & Nội Địa Viện Phát	Hải Phòng – Sài Gòn	230.000				5.500.000	7.500.000			CY/CY
		Sài Gòn – Hải Phòng		170.000			5.200.000	7.200.000			CY/CY
		Hải Phòng – Đà Nẵng			185.000						
		Đà Nẵng – Sài Gòn				80.000					
		Sài Gòn – Đà Nẵng		170.000							
(ii) Giá cước xếp dỡ hàng hóa và các phụ phí khác			Xếp dỡ: tại 1 điểm: 35.000 đồng/tấn				55.000 – 200.000 đồng/lượt (tùy thuộc từng công ty)				

Nguồn: Số liệu thu thập từ các công ty vận tải biển

8.5 Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa

8.8 Bảng 8.5.1 tổng hợp giá cước vận chuyển bằng đường thủy nội địa thu thập thông qua phỏng vấn các công ty vận tải đường thủy nội địa. Dựa trên thông tin phỏng vấn, được biết bình quân giá cước vận chuyển và phí xếp/dỡ là 334 đồng/tấn-km và 27 đồng/tấn tại một điểm.

Bảng 8.5.1 Giá cước vận chuyển bằng đường thủy nội địa

STT	Tên công ty vận tải	Loại hàng	Tuyến	Giá cước (đồng/tấn)
Cước vận chuyển	Tổng Công ty Vận tải đường thủy Việt Nam	Clinke	Ninh Bình – Hòn Gai	70-75.000
		Than	Ninh Bình – Hòn Gai	107.000
	Hải Phòng Traco	Thạch cao, clinke	Hòn Gai – Bắc Giang	68.000
			Hòn Gai – Thái Nguyên	70.000
Phí xếp/dỡ hàng hóa và các phụ phí khác			- Xếp /dỡ (cầu tàu): 12-15.000 đồng/tấn	
			- Xếp /dỡ (cầu bờ): 35.000 đồng/tấn	
			- Kiểm tra hàng hóa: 2.000 đồng/tấn	

Nguồn: Số liệu thu thập từ các công ty vận tải đường thủy nội địa

8.6 Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

1) Chi phí vận chuyển

8.9 Chi phí vận chuyển hàng hóa nội địa trình bày trong Bảng 8.6.1. Căn cứ số liệu trong bảng này để tính chi phí vận chuyển trung bình (áp dụng chi phí cho hàng hóa loại N). Ước tính chi phí kinh tế là 11,9 đồng/kg-km, và chi phí tài chính là 13,7đồng/kg-km, thuế suất là 15% (bao gồm 10% VAT và các thuế khác).

Bảng 8.6.1 Giá cước vận chuyển hàng hóa nội địa bằng đường hàng không (kinh tế)

Đơn vị: đồng/kg

STT	Loại	Hà Nội – Tp.HCM	Hà Nội – Đà Nẵng	Tp.HCM - Vinh	Tp.HCM – Hải Phòng	Tp.HCM – Đà Nẵng
1.	M	170.000	130.000	120.000	180.000	120.000
2.	N	11.000	6.800	10.000	14.000	10.000
3.	Q45	9.500	5.600	7.000	10.600	6.500
4.	Q100	8.400	4.800	6.000	9.800	5.500
5.	Q300	7.900	4.000			
6.	Q500			5.500	9.100	4.700

Nguồn: Cục Hàng không dân dụng Việt Nam

Ghi chú: Loại trừ thuế GTGT, phụ phí xăng dầu, và các loại phí/ phụ phí khác (nếu có).

M: Mức thu tối thiểu cho 1 lô hàng.

N: Áp dụng cho nhiều lô hàng trở lên với trọng lượng nhỏ hơn 45kg, nhưng tổng không được thấp hơn phí tối thiểu (M).

Q45: Áp dụng cho lô hàng tính phí trọng lượng từ 45kg – 99,5kg.

Q100: Áp dụng cho lô hàng tính phí trọng lượng từ 100kg – 499,5kg.

Q500: Áp dụng cho lô hàng tính phí trọng lượng 500kg trở lên.

8.10 Tham khảo giá cước vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường hàng không trong Bảng 8.6.2 sau.

Bảng 8.6.2 Hàng hóa hàng không quốc tế (kinh tế)

Đơn vị: đồng/kg

	Đường bay	Loại hàng	Trọng lượng				
			45	100	300	500	1000
1	Hà Nội - Bangkok	Thông thường	TACT	1,6 - 2,1	1,5 - 1,7	1,5 - 1,7	1,45-1,65
2	Hà Nội – Narita	Thông thường	TACT	2,0 - 2,3		1,8 - 2,1	1,6 - 1,9
3	Hà Nội – Hongkong	Thông thường	TACT	1,8 - 2,1	1,7 - 2,0	1,5 - 1,8	1,45-1,75
4	Hà Nội - Singapore	Thông thường	TACT	1,95 - 2,35	1,9 - 2,3	1,85 - 2,25	1,8 - 2,1
5	Hà Nội - LAX	Thông thường	TACT	3,3 - 3,6		3,2 - 3,5	3,2 - 3,5
6	Hà Nội-Helsinki	Thông thường	9,3-9,6	4,8 - 5,1	4,6 - 4,9	4,3 - 4,6	3,9 - 4,2
7	Hà nội – Nam Phi	Thông thường	TACT	4,8 - 5,2		4,7 - 5,0	4,5 - 4,8
8	Hà Nội-Sydney	Thông thường	TACT	3,0 - 3,3	2,8 - 3,1	2,7 - 3,0	2,6 - 2,9

Nguồn: Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam

Lưu ý: Chưa bao gồm VAT, phí kiểm tra an ninh và phí vận đơn

2) Chi phí xếp/dỡ hàng hóa

8.11 Chi phí xếp/dỡ hàng hóa tại sân bay quốc tế Nội Bài như trong Bảng 8.6.3. Giá cước trong bảng được sử dụng để phân tích trong Nghiên cứu này.

Bảng 8.6.3 Biểu giá dịch vụ xử lý hàng hóa nội địa –Số 01.BG02/NCTS/XL/ND (Sân bay Quốc tế Nội Bài)

STT	Loại dịch vụ	Đơn vị tính	Hàng nhập (VNĐ)	Hàng xuất (VNĐ)
1.	Xử lý hàng hoá thông thường			
	- Giá áp dụng	Kg	200	200
	- Giá tối thiểu	AWB/lần	17.000	17.000
2.	Xử lý hàng quý hiếm			
	- Giá áp dụng	Kg	440	440
	- Giá tối thiểu	AWB/lần	150.000	150.000
3.	Xử lý hàng khó bảo quản			
	- Giá áp dụng	Kg	230	230
	- Giá tối thiểu	AWB/lần	50.000	50.000
4.	Xử lý hàng hàng hoa quả tươi, hàng đông lạnh, hàng tươi sống			
	- Giá áp dụng	Kg	210	210
	- Giá tối thiểu	AWB/lần	25.000	25.000
5.	Xử lý cây cảnh, đào, mai, quất, cảnh đào			
	- Giá áp dụng	Cành	2.100	2.100
	- Giá tối thiểu	AWB/lần	35.000	35.000
6.	Xử lý hàng động vật sống			
	- Giá áp dụng	Kg	230	230
	- Giá tối thiểu	AWB/lần	70.000	70.000
7.	Xử lý hàng nguy hiểm			
	- Giá áp dụng	Kg	230	230
	- Giá tối thiểu	AWB/lần	70.000	70.000
8.	Xử lý hàng quan tài, hài cốt			
	- Giá áp dụng	01 quan tài	340.000	340.000
9.	Xử lý hàng phát chuyển nhanh, hàng loại trả sớm hoặc nhập muộn (sau giờ ngừng tiếp nhận hàng) theo yêu cầu của khách			
	- Giao hàng trong khoảng thời gian 2 giờ từ khi máy bay hạ cánh (hàng nhập) hoặc nhập hàng muộn sau giờ ngừng tiếp nhận hàng (hàng xuất)	Kg	230	230
	-Giá tối thiểu	AWB/lần	70.000	70.000
10.	Xử lý hàng nặng^(*)			
	- Giá áp dụng	Kg	230	230
11.	Xử lý hàng quá khổ^(*)			
	- Giá áp dụng	Kg	230	230
	- Giá tối thiểu	AWB/lần	30.000	30.000
12.	Dịch vụ phục vụ ngoài giờ hành chính			
	- Giá phục vụ trong khoảng từ 16h30 - 22h00 của ngày làm việc thông thường	Thu thêm 30% mức giá theo loại hình phục vụ		
	- Giá phục vụ trong khoảng sau 22h00 - 7h30 giờ sáng của ngày làm việc thông thường	Thu thêm 30% mức giá theo loại hình phục vụ		
	- Giá phục vụ vào ngày ngày thứ 7, chủ nhật, ngày nghỉ lễ theo QĐ của Nhà nước. - Ngày nghỉ bù cho ngày nghỉ lễ nếu ngày nghỉ lễ theo quy định của Nhà nước trùng vào thứ bảy, chủ nhật (kể cả làm đêm)	Thu thêm 30% mức giá theo loại hình phục		

Nguồn: <http://www.noibaicargo.com.vn/ArticleDetail/tabid/12178/ArticleID/89643/tid/12231/language/en-US/Default.aspx>