CÁC LỰA CHỌN CHO HẠ TẦNG GIAO THÔNG TRÊN TRỤC BẮC-NAM Ở VIỆT NAM

Huỳnh Thế Du*

Cambridge, 5 - 2010

* Tôi xin chân thành cảm ơn giáo sư Jose Gomez-Ibanez, giáo sư danh hiệu Derek C. Bok về quy hoạch đô thị và chính sách công thuộc Đại học Harvard và giáo sư David Dapice, nhà kinh tế cao cấp của Chương trình Việt Nam tại Đại học Harvard đã cố vấn cho tôi thực hiện bài viết này. Tôi cũng xin chân thành cảm ơn các đồng nghiệp ở Trường Fulbright và Alex Ngo, học viên chương trình MPA tại Trường Harvard Kennedy đã góp ý cho tôi về nhiều vấn đề liên quan trong bài viết.

Bài viết này hoàn toàn thể hiện quan điểm cá nhân mà nó không nhất thiết phải phản ánh quan điểm của bất kỳ tổ chức hay cá nhân nào khác.

MỤC LỤC

A - TÓM TẮT v
I. GIỚI THIỆU v
II. ĐÁNH GIÁ CÁC DỰ BÁO NHU CẦU GIAO THÔNG v
Dự báo của JICA quá lạc quan và mâu thuẫn với số liệu thống kê vi
Tư vấn ADB tự mâu thuẫn viii
III. TÍNH TOÁN NĂNG LỰC VẬN CHUYỂN CỦA CÁC TUYẾN ĐƯỜNG viii
IV. DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC ix
Chi phí x
Gánh nặng xii
Các lợi ích xiii
Các kiến nghị xiii

B - PHÂN TÍCH CỤ THỂ 1
GIỚI THIỆU 1
I. NĂNG LỰC HIỆN HỮU VÀ CÁC KẾ HOẠCH 2
I.1. Đường bộ 2
I.2. Đường sắt 3
I.2.1. Đường sắt thông thường 3
I.2.2. Đường sắt cao tốc 3
I.3. Đường hàng không 4
I.4. Vận tải đường biển 4
II. ĐÁNH GIÁ CÁC DỰ BÁO NHU CẦU VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH 5
II.1. Khảo sát kinh nghiệm quốc tế 5
II.2. Các dự báo nhu cầu giao thông hiện có 9
II.2.1. Dự báo của JICA 9
II.2.2. Dự báo của tư vấn ADB 11
III. TÍNH TOÁN CHI PHÍ KINH TẾ 13
III.1. Các thông số và giả định chung 13
III.2. Phân bổ hành khách theo 3 kịch bản 14
III.3. Các chi phí đầu tư hạ tầng 15
III.3.1. Đường bộ 15
III.3.2. Đường sắt thông thường 15
III.3.3. Đường sắt cao tốc 15
III.3.4. Đường hàng không 16
III.3.5. Tổng hợp chi phí đầu tư của các loại phương tiện 16
III.4. Chi phí vận hành phương tiện vận tải 17
III.4.1. Đường bộ 17
III.4.2. Đường sắt thông thường 18

III.4.3. Đường sắt cao tốc 18
III.4.4. Đường hàng không 21
III.4.5. Tổng hợp chi phí vận hành của các loại phương tiện 23
III.5. Giá trị của thời gian đi lại 24
III.6. Các chi phí ngoại tác khác 25
IV. SO SÁNH CHI PHÍ KINH TẾ CỦA CÁC LOẠI HÌNH VẬN TẢI 26
IV.1. Kịch bản I: So sánh dựa vào dự báo giao thông của JICA 26
IV.2. Kịch bản II: So sánh dựa vào dự báo nhu cầu đi lại của tư vấn ADB 27
IV.3. Kịch bản III: So sánh với giả định mỗi tuyến đường được sử dụng tối đa công suất 28
IV.4. Đánh giá kết quả phân tích chi phí kinh tế 29
V. LỰA CHỌN CỦA NGƯỜI TIÊU DÙNG VÀ TÍNH KHẢ THI VỀ TÀI CHÍNH 30
VI. GÁNH NẶNG QUỐC GIA 32
VII. ĐÁNH GIÁ LỢI ÍCH CỦA ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC 33
VIII. KẾT LUẬN VÀ ĐỀ XUẤT CHÍNH SÁCH 34
Tài liệu tham khảo 41

CÁC BẢNG

Bảng 1: Dự báo lưu lượng giao thông của tư vấn ADB (trạm: Bắc Tam Kỳ) 11
Bảng 2: Dự báo hành khách (triệu người/năm)..... 11
Bảng 3: Phân bổ hành khách theo ba phương án (triệu người/năm) và vận tốc xe (km/giờ) .. 14
Bảng 4: Chi phí vận hành xe/KH/1719 km (đô-la)..... 17
Bảng 5: Chi phí vận hành tàu cao tốc dựa trên ước tính của TEMS Inc..... 20
Bảng 6: Chi phí vận hành hàng không..... 22

CÁC HÌNH VẼ

Hình 1: Phân bố lượng khách bình quân trên tuyến đường sắt hiện tại 3
Hình 2: Tăng trưởng luân chuyển hành khách và GDP của Nhật, Trung Quốc và Việt Nam 5
Hình 3: Tăng trưởng tích lũy bình quân HK-km và GDP..... 6
Hình 4: HK-km bình quân đầu người ở Việt Nam và Trung Quốc..... 8
Hình 5: Tăng trưởng HK-km và GDP của một số nước thuộc Diễn đàn Giao thông Quốc tế..... 8
Hình 6: Chi phí hạ tầng hàng năm (triệu đô-la) 16
Hình 7: Chi phí cố định cho một hành khách theo dự báo vào năm 2030 (đô-la) 16
Hình 8: Chi phí vận hành có thể cho một người trên 1570km của ĐSCT (đô-la) 20
Hình 9: Chi phí trên cho một dặm, một ghế của các hãng hàng không Hoa Kỳ..... 21
Hình 10: Các khả năng về chi phí vận hàng hàng không ở Việt Nam (đô-la)..... 22
Hình 11: Chi phí vận hành cho một hành khách trên suốt tuyến Hà nội-TPHCM (đô-la)..... 23
Hình 12: Giá trị thời gian của một hành khách vào năm 2030 (đô-la)..... 24
Hình 13: Chi phí ngoại tác cho một hành khách vào năm 2030 (đô-la)..... 25
Hình 14: Chi phí kinh tế của một hành khách vào năm 2030 (đô-la)..... 26
Hình 15: Chi phí kinh tế của 3 loại phương tiện (đô-la)..... 27
Hình 16: Chi phí kinh tế của một hành khách vào năm 2030 (đô-la)..... 27
Hình 17: Chi phí kinh tế của 3 loại phương tiện (đô-la)..... 28
Hình 18: Chi phí kinh tế của một hành khách vào năm 2030 (đô-la)..... 28
Hình 19: Chi phí kinh tế của 3 loại phương tiện (đô-la)..... 29

PHỤ LỤC

Phụ lục 1: Bản đồ giao thông hành lang Bắc-Nam ở Việt Nam 36
Phụ lục 2: Tính toán số người trên một đơn vị xe và tỷ phần chiếm dụng mặt đường..... 37
Phụ lục 3: Tăng trưởng HK-km và GDP trong các giai đoạn của các nước thuộc 38
Phụ lục 4: Vận tốc ô-tô và tiêu hao nhiên liệu..... 39
Phụ lục 5: Các thông số cơ bản cho mô hình HDM4..... 40

TỪ VIẾT TẮT

ADB	: Ngân hàng Phát triển Châu Á (Asia Development Bank)
CASM	: Chi phí một dặm một ghế máy bay (Cost Available Seat Mile)
ĐBCT	: Đường bộ cao tốc
ĐS	: Đường sắt
ĐSCT	: Đường sắt cao tốc
EIU	: Cơ quan thông tin của Economist
EU	: Liên minh Châu Âu
EUR	: Đồng ơ-rô
GDP	: Tổng sản phẩm trong nước
GTVT	: Giao thông vận tải
HDM4	: Mô hình phát triển và quản lý đường cao tốc
HK	: Hành khách
HK-km	: Hành khách ki-lô-mét
ITF	: Diễn đàn giao thông quốc tế
JICA	: Tổ chức hợp tác quốc tế Nhật Bản
NBSC	: Cơ quan Thống kê Trung Quốc
NTD	: Đồng tiền Đài Loan hay đài tệ
PCE	: Đơn vị xe quy đổi
QL1A	: Quốc lộ 1A
TCTK	: Tổng cục Thống kê
TKTQ	: Thống kê Trung Quốc
TPHCM	: Thành phố Hồ Chí Minh
USD	: Đồng đô-la Mỹ
VITRANSS2	: Dự án Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam
VJC	: Liên doanh Tư vấn Việt Nam – Nhật Bản
VND	: Đồng tiền Việt Nam hay tiền đồng

A - TÓM TẮT

I. GIỚI THIỆU

Trong kỳ họp tháng 5 này, Quốc hội sẽ xem xét và cho chủ trương dự án đầu tư đường sắt cao tốc (ĐSCT) Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh (TPHCMC) có chiều dài 1570 km và tổng mức đầu tư dự kiến 56 tỷ đô-la Mỹ (làm tròn và gọi đơn giản là đô-la). Nếu được thực hiện, đây sẽ là dự án lớn nhất trong lịch sử Việt Nam. Thành công hay thất bại của nó sẽ ảnh hưởng rất lớn đến tương lai kinh tế Việt Nam. Phân tích từ bài viết này cho thấy (1) Báo cáo đầu tư dự án ĐSCT đã tính toán năng lực vận tải dự kiến thấp hơn gần một nửa và dự báo về nhu cầu đi lại gấp hơn hai lần so với thực tế có thể xảy ra. Nếu tính toán một cách hợp lý, năng lực vận tải của các tuyến giao thông sẽ cao hơn tối thiểu 3,5 lần nhu cầu đi lại vào năm 2030. Phải sau năm 2060, nhu cầu đi lại mới bằng công suất thiết kế. Và (2) quá tốn kém để xây dựng ĐSCT. Loại hình vận tải này sẽ không thể cạnh tranh với hàng không về nhóm khách hàng có giá trị thời gian cao và không thể cạnh tranh với xe khách về nhóm khách hàng muốn tiết kiệm chi phí.

Để có được một cơ sở hạ tầng giao thông vừa đủ và hiệu quả, hai vấn đề dưới đây cần được xem xét một cách thấu đáo.

1. Đánh giá lại những dự báo nhu cầu giao thông hiện có, thậm chí thực hiện một dự báo mới là việc làm hết sức cần thiết.
2. Thay vì đầu tư đường sắt cao tốc, nên ưu tiên xây dựng mạng lưới đường bộ cao tốc (ĐBCT) và nâng cấp hệ thống đường sắt hiện tại cùng với việc chuẩn bị đủ cơ sở hạ tầng cho vận tải hàng không.

II. ĐÁNH GIÁ CÁC DỰ BÁO NHU CẦU GIAO THÔNG

Dự báo nhu cầu giao thông chính xác là hết sức quan trọng vì nó tránh được lãng phí hoặc do quá tải hoặc do quá dư thừa công suất của hạ tầng giao thông trong tương lai. Hiện tại có hai dự báo nhu cầu vận tải đang được sử dụng. Dự báo của Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) dùng cho việc thiết kế dự án ĐSCT và Dự báo của Tư vấn Ngân hàng Phát triển Châu Á (Tư vấn ADB) dùng để thiết kế mạng lưới ĐBCT. Điều không may là cả hai dự báo này đều không có được độ tin cậy cần thiết do hoặc là quá lạc quan so với thực tế có thể xảy ra hoặc là mâu thuẫn.

Dự báo của JICA quá lạc quan và mâu thuẫn với số liệu thống kê

Theo thỏa thuận với Chính phủ Việt Nam, sau 2 năm thực hiện, tháng 3 vừa qua, JICA đã bàn giao "Dự án Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống Giao thông vận tải Việt Nam (VITRANSS2)" cho Việt Nam. Có hai điểm cần xem xét từ nghiên cứu này.

Thứ nhất, dự báo tốc độ tăng trưởng hành khách-km (HK-km) là quá lạc quan. Theo Báo Giao thông Vận tải "Thống kê quốc gia và các khảo sát GTVT của VITRANSS cho thấy rõ nhu cầu GTVT của Việt Nam trong tương lai đến giai đoạn 2030 sẽ tăng mạnh. Về lượt hành khách và tấn sẽ tăng 300% - 400% so với năm 2008. Về [HK-km] và [tấn-km] sẽ tăng trên 700%-800% so với 2008." Tính ra tốc độ tăng trưởng hành khách bình quân hàng năm sẽ từ 5,1-6,5%; và tăng trưởng HK-km sẽ là 9,2-9,9%. Cự li đi lại bình quân sẽ tăng gấp đôi.

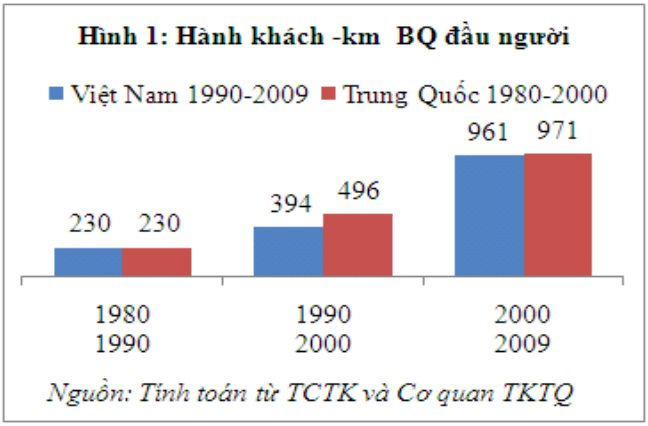
Căn cứ vào thực tế xảy ra ở các nước trên thế giới thì dự báo tăng lượt hành khách có thể hợp lý, nhưng dự báo tăng HK-km là quá lạc quan cho dù Việt Nam đã có được một mức tăng trưởng HK-km cực kỳ ấn tượng trong 2 thập kỷ qua (9,5% một năm) với tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trong nước (GDP) bình quân chỉ là 7,4% một năm. Thêm vào đó, khả năng để cự li đi lại bình quân tăng gấp đôi trong 2 thập kỷ tới là điều dường như không thể.

Thống kê của Nhật cho thấy, trong 20 năm tăng trưởng kinh tế tốt nhất sau Chiến tranh Thế giới lần thứ hai (1950-1970), tăng trưởng hành khách và HK-km lần lượt là 7,3 và 8,4%/năm, trong khi tốc độ tăng trưởng GDP lên đến 8,7%/năm. Nếu tính 30 năm (1950-1980) tăng trưởng hành khách, HK-km và GDP hàng năm lần lượt là 5,6%, 6,5% và 7%. Nếu tính 40 năm hoàng kim (1950- 1990) đến thời điểm Nhật rơi vào suy thoái thì tốc độ tăng trưởng HK-km và tăng trưởng kinh tế đều là 6,2% và tăng trưởng hành khách là 5,3% một năm. Trong hơn 50 năm (1950-2004), cự ly đi lại trung bình của người Nhật chỉ tăng 37% (từ 11,8 km lên 16,1 km). Ngay cả trong giai đoạn tăng trưởng cao nhất thì cự li đi lại cũng chỉ tăng 22,5% cho cả 20 năm.

Thống kê từ Trung Quốc cho thấy, trong 3 thập kỷ qua (1978-2008), Trung Quốc có được tốc độ tăng trưởng hành khách và HK-km và GDP lần lượt là 7,5%, 9% và 9,8% một năm. Tuy nhiên, tốc độ tăng hành khách và HK-km đã chậm lại trong thời gian gần đây. Cụ thể, từ năm 1995 (thời điểm Trung Quốc có GDP bình quân đầu người theo giá cố định năm 2000 là 658 đô-la, tương đương với 648 đô-la của Việt Nam vào năm 2008, cũng theo giá cố định năm 2000) đến năm 2008 tốc độ tăng trưởng hành khách và HK-km chỉ là 7,1 và 7,6%/năm cho dù tốc độ tăng

trưởng kinh tế lên đến 9,6%/năm. Trong giai đoạn 1978-2008, cự li đi lại bình quân của người Trung Quốc chỉ tăng 18% (từ 68,6km lên 80,9km). Trong 20 năm gần đây, mức tăng chỉ là 5,5%.

Ở Việt Nam, cho dù tốc độ tăng trưởng HK-km rất cao, nhưng cự li đi lại bình quân trong giai đoạn 1990-2009 chỉ tăng 4,1% (40,4km lên 42,1km).



Hơn nữa, lượt HK-km bình quân đầu người của Việt Nam vào năm 1990 và 2009 là 230 và 961 người-km gần như giống hệt hai con số tương tự của Trung Quốc vào năm 1980 và 2000 là 230 và 971 người-km (hình 1). Nếu Việt Nam có thể đạt được mức tăng trưởng HK-km như Trung Quốc từ năm 2000 đến nay, thì cũng chỉ khoảng 8%/năm.

Mặt khác, theo dữ liệu của Diễn đàn Giao thông Quốc tế, trong các quốc gia thành viên có sẵn dữ liệu (sau khi đã bỏ qua các trường hợp chia tách sáp nhập), không có bất kỳ nước nào có tốc độ tăng trưởng HK-km bình quân hàng năm vượt quá 6% trong giai đoạn 1970-2007 hay 1990-2007. Trong các quốc gia này, có những nước chuyển đổi giống Việt Nam như An-ba-ni và Ba Lan, hay Thổ Nhĩ Kỳ và Mê Hi Cô có quy mô dân số hiện tại tương tự với dân số Việt Nam vào giai đoạn 2030-2035, và Việt nam sẽ có được mức GDP bình quân đầu người gần với hai nước này ở thời điểm hiện tại nếu tốc độ tăng GDP tế đạt khoảng 7%/năm.

Như vậy, kinh nghiệm quốc tế cho thấy trong dài hạn (vài ba thập kỷ) tốc độ tăng trưởng hành khách chỉ thấp hơn tăng trưởng HK-km một chút và hai con số này gần với tăng trưởng GDP (thường thấp hơn đôi chút). Số quốc gia có tốc độ tăng trưởng HK-km trên 7%/năm trong thời gian dài là không nhiều. Do vậy, việc dự báo Việt Nam có thể đạt được tốc độ tăng trưởng HK-km lên đến gần 10% trong giai đoạn 2008-2030 và cự li đi lại bình quân sẽ tăng gấp đôi là không thực tế.

Dự báo nhu cầu đi lại sử dụng trong dự án ĐSCT mâu thuẫn với số liệu thống kê: Tờ trình số 23/TTr-CP của Chính phủ ngày 05/04/2010 viết "Theo tính toán dựa trên số liệu dự báo của Dự án Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống Giao thông vận tải Việt Nam

(VITRANSS2) thì đến năm 2030, nhu cầu hành khách trên hành lang vận tải Bắc-Nam sẽ là 195 triệu hành khách/năm (chỉ tính những chuyến đi liên tỉnh), tương ứng với tốc độ tăng trưởng bình quân năm đạt 6,59%." Căn cứ vào số liệu này, tính ngược lại thì lượng hành khách đã đi lại bình quân trên hành lang vận tải Bắc-Nam vào năm 2008 (chỉ tính những chuyến đi liên tỉnh) phải là 48 triệu lượt hành khách/năm. Nhân 48 triệu lượt người với 1680 km chiều dài bình quân trọng số của đường bộ, đường sắt và đường hàng không từ Hà Nội-TPHCM sẽ được 80,6 tỷ HK-km, lớn 78,2 tỷ HK-km của cả Việt Nam năm 2008 theo số liệu của Tổng cục Thống kê (TCTK).

Tư vấn ADB tự mâu thuẫn

Trong Kế hoạch phát triển mạng lưới đường cao tốc Việt Nam lập năm 2007, Tư vấn ADB đã dự báo vào năm 2035, đoạn liên tỉnh Đà Nẵng-Quảng Ngãi sẽ có số người đi lại nhiều nhất trên trục Bắc-Nam (trừ những đoạn ngắn dẫn vào Hà Nội và TPHCM) với 90 triệu người cho tất cả các loại hình giao thông và 47,6 triệu lượt xe chở khách trên đường bộ. Hai con số này mâu thuẫn nhau. Nếu lấy số xe nhân với số hành khách bình quân cho một xe (đối với từng loại) theo giả định của chính Tư vấn ADB thì số người tham gia giao thông cho riêng đường bộ lên đến 186 triệu người/năm, gấp hơn 2 lần số hành khách của tất cả các tuyến do chính họ dự báo.

Tóm lại, căn cứ vào những gì đã xảy ra ở các nước trên thế giới kết hợp với tình hình thực tế, thì rất khó để Việt Nam có được tốc độ tăng trưởng GDP cũng như tăng trưởng HK-km bình quân trong vòng 2 thập kỷ tới vượt quá xa 7%/năm. Nói cách khác tốc độ tăng HK-km vào năm 2030 trong tình huống lạc quan cũng chỉ khoảng 400% so với năm 2008 và lượng người đi lại trên trục Bắc-Nam khó khác xa 100 triệu lượt/năm và chỉ bằng khoảng một nửa so với dự báo của JICA. Trong trường hợp lạc quan nhất mức tăng HK-km cũng khó vượt quá 550%.

III. TÍNH TOÁN NĂNG LỰC VẬN CHUYỂN CỦA CÁC TUYẾN ĐƯỜNG

Trong Báo cáo đầu tư dự án ĐSCT của Liên doanh Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản phân tích "Đến năm 2030, nếu không xây dựng đường sắt cao tốc thì tổng năng lực của các loại phương thức vận tải trên hành lang vận tải Bắc-Nam chỉ đạt khoảng 138 triệu hành khách/năm (gồm đường ô-tô cao tốc 4 làn xe năng lực vận tải hành khách chỉ đạt khoảng 88 triệu hành khách/năm, còn tuyến đường QL1 nâng cấp chủ yếu phục vụ vận tải nội vùng; năng lực vận tải hàng không nếu dùng máy bay hành khách cỡ lớn thì chỉ có thể đạt khoảng 35 triệu hành khách/năm; tuyến đường sắt hiện tại khổ 1.000mm sau khi nâng cấp để đạt tiêu chuẩn đường sắt cấp 1, khai thác tàu khách

với tốc độ 120Km/h, tàu hàng 80Km/h thì năng lực vận chuyển hành khách cũng chỉ đạt khoảng 15 triệu hành khách /năm).”

Tính toán như trên là không hợp lý, nhất là việc bỏ qua 3 tuyến đường bộ, trong đó có QL1 và đường Hồ Chí Minh. *Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg nêu rõ **“**Hoàn thành nâng cấp và mở rộng Quốc lộ 1A từ Hữu Nghị Quan đến Năm Căn; nối thông và nâng cấp toàn tuyến đường Hồ Chí Minh từ Cao Bằng đến Đất Mũi; xây dựng đường bộ cao tốc Bắc-Nam, đường bộ ven biển; hoàn thành nâng cấp đường sắt Thống Nhất.”

Nếu mục tiêu này được thực hiện thì năng lực vận chuyển hành khách sau khi đã dành 40% năng lực vận tải đường bộ và đường sắt cho vận chuyển hàng hóa và không kể ĐSCT cũng đã hơn 195 triệu người. Cụ thể năng lực vận tải của ĐBCT, QL1, đường Hồ Chí Minh và đường ven biển sẽ là 140 nghìn đơn vị xe một ngày và một đơn vị xe chở được ít nhất 5,23 hành khách. Với 60% công suất, đường bộ sẽ chở được 160 triệu người một năm. Cộng với khả năng của đường hàng không và đường sắt nâng cấp, tổng cộng năng lực vận chuyển sẽ là 210 triệu người/năm. Nếu tính cả ĐSCT thì năng lực vận tải sẽ lên đến 350 triệu người/năm, gấp 3,5 lần nhu cầu.

Nếu tốc độ tăng trưởng nhu cầu đi lại sau năm 2030 vào khoảng 4%/năm thì đến thập niên 2060 năng lực vận chuyển này mới được khai thác đúng công suất thiết kế.

Lãng phí sẽ là bao nhiêu khi bỏ ra trên một trăm tỷ đô-la để đầu tư cho hạ tầng giao thông mà nó dư thừa công suất trong hơn 3 thập kỷ?

IV. DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC

Lập luận để xây dựng ĐSCT là “nếu không xây dựng ĐSCT thì nhu cầu vận tải hành khách trên hành lang Bắc-Nam đến năm 2030 sẽ vượt năng lực của các loại hình vận tải là 57 triệu hành khách/năm” là không thuyết phục vì khả năng vận chuyển không kể ĐSCT đã rất cao như tính toán ở trên. Hơn thế, quyết định xây dựng loại hình giao thông nào vẫn đang nằm trong tay của Việt Nam. Quan trọng hơn, sẽ rất tốn kém nếu lựa chọn ĐSCT và ĐSCT không thể cạnh tranh được với các loại hình vận tải khác, nhất là máy bay và xe khách.

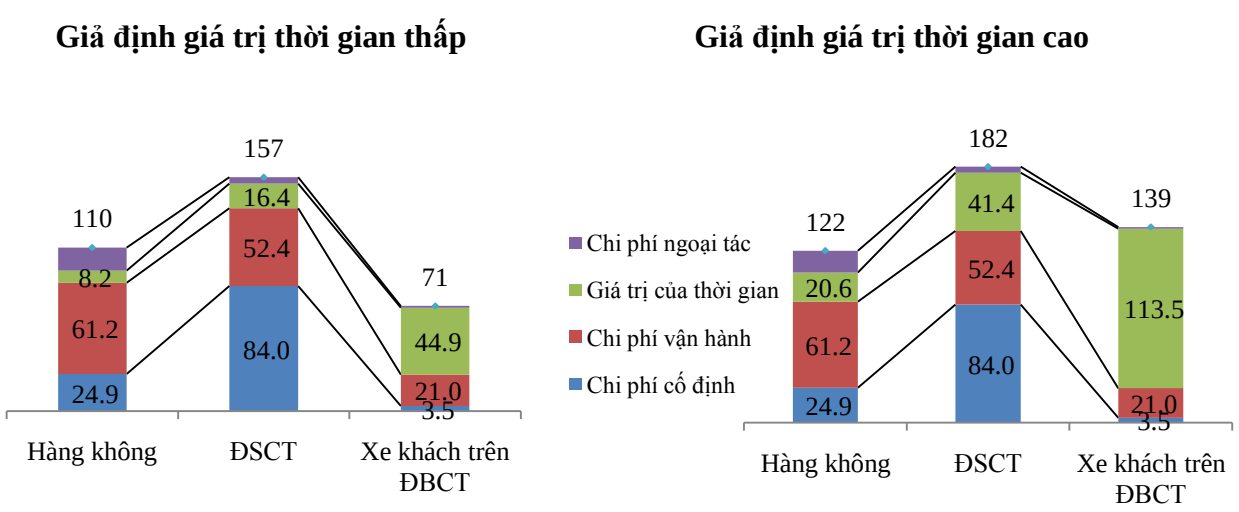
Chi phí

Sau khi phân tích chi phí kinh tế của mỗi loại hình vận tải mà nó được cấu thành bởi chi phí đầu tư hạ tầng, chi phí vận hành phương tiện vận tải, giá trị thời gian đi lại và các ngoại tác theo ba kịch bản gồm: (1) dự báo lượng hành khách của JICA, (2) dự báo lượng hành khách của Tư vấn ADB, và (3) giả định mỗi loại hình giao thông được sử dụng tối đa công suất, kết quả cho thấy ĐSCT là lựa chọn đắt đỏ nhất trong hầu hết các trường hợp.

Chỉ có một tình huống duy nhất chi phí kinh tế của ĐSCT tương đương với chi phí kinh tế các loại hình vận tải khác đó là khi mỗi loại hình vận tải được sử dụng tối đa công suất. Điều này có nghĩa là ĐSCT sẽ chuyên chở 140 triệu lượt người đi suốt 1570km một năm. Khả năng này dường như không thể xảy ra.

Khả năng không thể cạnh tranh của ĐSCT được thể hiện rõ hơn khi so sánh chi phí kinh tế với đường hàng không và xe khách trên đường bộ cao tốc (hình 2).

Hình 2: Chi phí kinh tế của máy bay, ĐSCT và xe khách trên ĐBCT (đô-la)



Nguồn: Tính toán của tác giả với số liệu dự báo của JICA

Khi giá trị thời gian của tất cả hành khách được giả định bằng giá trị thời gian của hành khách đi xe khách, chi phí kinh tế của xe khách là thấp nhất nhờ chi phí đầu tư và chi phí vận hành thấp. Khi giá trị thời gian được giả định bằng giá trị thời gian của hành khách đi ô-tô riêng hoặc máy bay, đường hàng không là lựa chọn tốt nhất.

Kết quả phân tích cho thấy hành khách có giá trị thời gian cao sẽ lựa chọn máy bay và hành khách muốn tiết kiệm chi phí sẽ đi xe khách. Từ Hà Nội đến TPHCM (hai điểm kết nối chính), ĐSCT quá chậm và quá tốn kém. Đường hàng không rẻ hơn và nhanh hơn.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, ĐSCT chỉ có khả năng cạnh tranh ở cự ly từ 300-600 km, có thể lên đến 800km, nhưng nó không thể cạnh tranh với hàng không ở cự ly trên 1000 km.

Tư vấn Việt Nam- Nhật Bản đề xuất sẽ tiến hành xây dựng những đoạn được xem là có mật độ giao thông lớn như 300 km Hà Nội-Vinh hay 400 km TPHCM-Nha Trang trước. Khi đó người lao động ở Vinh có thể ra Hà Nội làm việc hàng ngày bằng tàu cao tốc. Tuy nhiên, số lượng hành khách sẽ rất thấp nếu không bao gồm số lượng đi suốt tuyến. Hơn thế, chi phí đi lại nằm ngoài khả năng của phần lớn hành khách.

Hiện nay, mức lương bình quân của lao động Việt Nam ở Việt Nam vào khoảng 1,6 triệu đồng (86 đô-la). Ngay cả khi mức lương thực tăng lên 5 lần (8 triệu đồng 1 tháng) vào năm 2030 so với mức hiện tại và giá vé tàu cao tốc chỉ bằng vé xe khách hiện nay (trên 200 nghìn đồng cho một vé hai chiều), thì nó cũng nằm ngoài khả năng chi trả của một lao động thông thường. Nếu một người làm việc 20 ngày một tháng thì chi phí đi lại sẽ trên 4 triệu đồng, chiếm hơn một nửa thu nhập 1 tháng.

Thực ra chi phí đi lại có tương quan dương với giá nhà và chi phí thuê nhà. Hiện tại người lao động có thể sống với mức thuê nhà từ 300-500 nghìn đồng ở các quận, huyện ngoại thành Hà Nội và TPHCM. Nếu hệ thống giao thông trong bán kính 50 km được cải thiện thì chi phí thuê nhà còn thấp hơn nữa. Khi đó sẽ không ai có động cơ để sống cách nơi làm việc hàng trăm km để phải tốn một lượng thời gian và chi phí rất lớn cho việc đi lại.

Đối với tính khả thi về mặt tài chính, bỏ qua chi phí đầu tư ban đầu, chi phí vận hành của tàu cao tốc đã gần bằng chi phí vận hành của hàng không (52,4 đô-la so với 61,2 đô-la). Để đảm bảo thu đủ bù chi, giá vé tàu cao tốc khó có thể thấp hơn đáng kể so với giá vé máy bay. Khi đó, phần lớn hành khách sẽ chọn đường hàng không.

Thực tế cho thấy, mấy năm gần đây khi hàng không giá rẻ bắt đầu phát triển thì lượng hành khách của đường sắt có xu hướng giảm nhanh. Trong vòng 10 năm nữa, khi hàng không giá rẻ phát triển mạnh và trở nên thuận tiện hơn, việc chen chân của ĐSCT sẽ khó hơn nhiều.

Những rắc rối liên quan đến ĐSCT trên thực tế đang xảy ra ở Trung Quốc và Đài Loan. Theo Zhao Jian, giáo sư kinh tế ở Đại học Giao thông Bắc Kinh, hầu hết hành khách đi tàu thông thường ở Trung Quốc sẽ không bỏ ra số tiền lớn để đi tàu cao tốc. Một vé hạng hai của chặng đường 968km từ Quảng Châu đi Vũ Hán có giá 490 nhân dân tệ (hơn 1,3 triệu đồng), tương đương với mức lương hàng tháng của nhiều công nhân Trung Quốc. Kết quả là cho dù đang có kế hoạch đưa 128 đôi tàu vào khai thác, nhưng hiện tại chỉ có 28 đôi với hiệu suất khai thác 50% mỗi ngày. Hơn thế, đoạn đường 112 km từ Bắc Kinh đi Tianjin chạy qua khu vực dân cư đông đúc đang lỗ mỗi năm khoảng 102 triệu đô-la. **MỘT TRIỆU ĐÔ-LA MỘT KM MỘT NĂM!**

Đối với Đài Loan, vào tháng giêng năm 2007, khi đưa dự án 15 tỷ đô-la đầu tư 336 km ĐSCT theo phương thức BOT (xây dựng – kinh doanh – chuyển giao) vào vận hành, số lượng hành khách mỗi ngày được dự báo sẽ là 180 nghìn người (sau đó giảm xuống 140 nghìn). Tuy nhiên, trên thực tế, đến tháng tư 2010, số lượng hành khách mới đạt bình quân 100 nghìn người/ngày. Doanh nghiệp BOT kinh doanh thua lỗ và tháng 11/2009 vừa qua, Chính quyền Đài Loan gần như phải tiếp quản dự án này.

Gánh nặng

56 tỷ đô-la có quy mô như thế nào? Nó tương đương tổng kim ngạch xuất khẩu hay 2/3 GDP của Việt Nam vào năm 2009. Chỉ riêng chi phí tư vấn ước tính 3,8 tỷ đô-la cũng có thể đủ để nâng cấp toàn bộ hệ thống đường sắt hiện tại. Cho dù Trung Quốc có kế hoạch chi 300 tỷ đô-la (gấp 5 lần kế hoạch dự kiến của Việt Nam) để xây dựng hệ thống ĐSCT có quy mô lớn nhất thế giới và họ đang gặp những rắc rối như kể trên, nhưng số tiền này cũng chỉ bằng 6% GDP năm 2009 của họ. Hơn thế, theo Julian L. Wong và Nick Wellkamp, hai nhà nghiên cứu ở Trung tâm Tiến bộ Mỹ, các lợi ích của ĐSCT không chỉ giới hạn ở thị trường nội địa Trung Quốc. Trung Quốc sẽ được hưởng lợi để trở thành nhà xuất khẩu tri thức, công nghệ và vốn cho ĐSCT khắp thế giới. Đối với Việt Nam, sẽ rất khó để điều này có thể xảy ra.

Nếu Việt Nam phải vay phần lớn khoản đầu tư này thì nợ nước ngoài của riêng dự án ĐSCT đã gấp đôi tổng nợ nước ngoài của Việt Nam ở thời điểm hiện tại. Nếu lãi suất là lãi suất thương mại (ví dụ là 7% như 1 tỷ đô-la trái phiếu quốc tế phát hành đầu năm 2010) thì chi phí lãi vay hàng năm sẽ tương đương với doanh thu xuất khẩu của cả ngành da giày. Khi lãi suất vay chỉ là 3%, thì chi phí lãi vay sẽ tương đương 7,3% số thu ngân sách năm 2009 hay bằng gần một nửa

ngân sách chi cho giáo dục năm 2010. Như Bộ trưởng Giao thông Vận tải đã nói "hoàn vốn cho hạ tầng rất khó". Điều này có nghĩa là ngân sách sẽ phải gánh khoản này nếu dự án được đầu tư.

Các lợi ích

Tư vấn Việt Nam - Nhật Bản đánh giá "Đường sắt cao tốc Hà Nội-TPHCM đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế của cả nước, kết nối thủ đô Hà Nội ở miền Bắc với TPHCM, trung tâm công nghiệp, thương mại lớn nhất ở miền Nam. Phát triển ĐSCT dự kiến sẽ đem lại nhiều lợi ích kinh tế trực tiếp và gián tiếp cho xã hội."

Những phân tích trên cho thấy, chi phí của ĐSC lớn hơn nhiều so với lợi ích mà nó đem lại. Thêm vào đó, đối với tác động kích thích tăng trưởng kinh tế, Gourvish, một học giả hàng đầu về kinh tế giao thông, nhất là ĐSCT, kết luận "hầu hết các nghiên cứu chỉ ra rằng sẽ là không thông thái nếu tin vào các đường sắt mới như những cỗ máy tăng trưởng." Các kết quả phân tích định lượng cho thấy hệ thống ĐSCT chỉ tạo thêm 0,25% GDP và 0,11% việc làm cho EU trong 25 năm qua. Các báo cáo của Nhật thường dùng ví dụ về tác động tích cực của hệ thống ĐSCT Shinkasen, nhưng sau 20 năm thu thập dữ liệu về tác động của tuyến Tokaido, kết quả cho thấy cho dù Tokyo vẫn tăng trưởng nhưng thấp hơn nhiều so với Osaka và Nagoya. Hơn thế, Mannone đã phát hiện ra rằng sự phục hồi của những khu vực quanh các ga Lyon Part-Dieu và Grenoble là do sự dịch chuyển nội vùng hơn là các hoạt động mới.

Các kiến nghị

Để có thể có được một hệ thống giao thông vừa phải và hiệu quả, hai vấn đề dưới đây cần được xem xét một cách thấu đáo.

Thứ nhất, Việt Nam nên đánh giá lại các dự báo nhu cầu giao thông hiện đang được sử dụng cho việc thiết kế hệ thống giao thông tương lai của mình. Nếu cần thì nên thực hiện một dự báo mới và có thể mời các chuyên gia độc lập (Việt Nam sẽ trả tiền cho việc này) đánh giá các kết quả dự báo. Hơn thế, các kết quả dự báo nên công bố rộng rãi để công chúng đánh giá và phản biện.

Thứ hai, thay vì đầu tư xây dựng ĐSCT, nên ưu tiên xây dựng mạng lưới đường bộ cao tốc và nâng cấp hệ thống đường sắt hiện tại song song với việc chuẩn bị đủ hạ tầng cho nhu cầu vận tải hàng không.

Bất lợi của việc nâng cấp đường sắt hiện tại là năng lực vận tải hành khách thấp. Tuy nhiên, đường sắt có lợi thế trong việc vận chuyển những khối lượng hàng lớn, trong thời gian ngắn. Sẽ quá tốn kém để di chuyển người từ các tỉnh đến các đô thị lớn để làm việc, nhưng sẽ kinh tế hơn nếu di chuyển việc làm về các địa phương bằng việc rút ngắn thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa và nguyên vật liệu. Hơn thế, điều này sẽ góp phần giải quyết bài toán quá tải của các đô thị lớn và mất cân bằng giữa các vùng miền trong phát triển.

Lợi thế của việc xây dựng mạng lưới đường bộ cao tốc hay nâng cấp đường sắt là các nhà cung cấp trong nước sẽ có thể cung cấp phần lớn nguyên vật liệu cần thiết. Với cùng một khoản đầu tư như nhau, đường bộ sẽ tạo ra nhiều việc làm hơn ĐSCT. Yếu tố này sẽ góp phần tích cực cho nền kinh tế Việt Nam.

Tóm lại, các dự báo về nhu cầu giao thông đang được sử dụng để thiết kế hệ thống giao thông trong tương lai của Việt Nam là không đủ độ tin cậy. Dựa vào cơ sở dữ liệu này có thể sẽ gây ra lãng phí rất lớn. Và rất là tốn kém nếu xây dựng ĐSCT ở Việt Nam, ít nhất là cho đến những năm 2030.

Mọi sự hỗ trợ và giúp đỡ cần được trân trọng. Tuy nhiên không có gì là miễn phí cả. Các dự án giao thông lớn, nhất là dự án ĐSCT chỉ có thể xem ra khả thi với một lượng cầu cao và cung của các dự án khác thấp. Nếu dự án này được thực hiện, phần lớn máy móc thiết bị và nguyên vật liệu sẽ phải nhập khẩu. Những nhà cung cấp tiềm năng đương nhiên có động cơ mạnh mẽ để thúc đẩy dự án được triển khai. **Thận trọng là cần thiết!**

B - PHÂN TÍCH CỤ THỂ

GIỚI THIỆU

Ngày 03/3/2009, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt *Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* tại Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg. Mục tiêu cho riêng trục Bắc-Nam sẽ **"**Hoàn thành nâng cấp và mở rộng Quốc lộ 1A từ Hữu Nghị Quan đến Năm Căn; nối thông và nâng cấp toàn tuyến đường Hồ Chí Minh từ Cao Bằng đến Đất Mũi; xây dựng đường bộ cao tốc (ĐBCT) Bắc-Nam, đường bộ ven biển; hoàn thành nâng cấp đường sắt Thống Nhất, đạt cấp tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia và khu vực. Triển khai xây dựng đường sắt cao tốc (ĐSCT) Bắc-Nam. Phát triển tuyến vận tải hành khách Bắc-Nam trên biển." Đối với ngành hàng không sẽ đưa năng lực khai thác các cảng hàng không lên 3,0 ÷ 3,5 lần vào năm 2020.

Đây là một kế hoạch rất lớn. Kinh phí đầu tư dự kiến của riêng 1570km ĐSCT và 4800km ĐBCT đã vào khoảng 83 tỷ đô-la, xấp xỉ GDP năm 2009 của Việt Nam. Nếu chiến lược nêu trên được hoàn thành thì năng lực vận tải theo trục Bắc-Nam sẽ tăng lên gấp nhiều lần và lớn hơn nhu cầu đi lại nhiều thập kỷ sau năm 2030.

Xây dựng đủ cơ sở hạ tầng giao thông là điều hết sức quan trọng cho sự phát triển của Việt Nam. Nhưng để tránh sự lãng phí do (1) quá tải hoặc (2) quá dư thừa công suất của hạ tầng giao thông hoặc (3) do xây dựng hình thức giao thông không phù hợp với thị hiếu của người sử dụng, việc đánh giá cụ thể và chính xác năng lực hiện hữu, nhu cầu vận tải, chi phí kinh tế cũng như thị hiếu của người sử dụng trong việc lựa chọn phương thức đi lại là điều hết sức quan trọng.

Với mục tiêu cung cấp thêm thông tin cho các nhà hoạch định chính sách ở Việt Nam, bài viết này sẽ (1) đáng giá năng lực vận tải hiện hữu và dự kiến đến năm 2030 trên trục Bắc-Nam; (2) đánh giá các dự báo nhu cầu giao thông hiện hữu mà chúng được sử dụng để thiết kế hệ thống giao thông của Việt Nam trong tương lai; (3) so sánh chi phí kinh tế của các phương thức vận chuyển (đường bộ, đường sắt và đường hàng không) trên trục Bắc-Nam; và (4) phân tích thị hiếu người sử dụng trong việc lựa chọn hình thức đi lại; (5) gáng nặng quốc gia cũng như các lợi ích khi xây dựng ĐSCT, dự án lớn nhất trong lịch sử Việt Nam, nếu được triển khai.

I. NĂNG LỰC HIỆN HỮU VÀ CÁC KẾ HOẠCH

I.1. Đường bộ

Quốc lộ 1A ở hành lang phía đông với chiều dài 2301km từ Móng Cái đến Cà Mau (1719 km từ Hà Nội đến TPHCMC) đang là huyết mạch giao thông quan trọng nhất trên trục Bắc-Nam. Chiều rộng của tuyến đường này chủ yếu là 2 hay 3 làn xe. Trừ một số đoạn ngắn dẫn đến các đô thị lớn như Hà Nội và TPHCM có từ 4 làn xe trở lên. Theo số liệu của Tư vấn ADB, mật độ giao thông bình quân trên các đoạn liên tỉnh (trừ những đoạn ngắn dẫn vào các đô thị lớn)[1] vào khoảng 20 nghìn đơn vị xe quy đổi một ngày đêm.[2] Vận tốc trung bình của xe chỉ vào khoảng 50-60km/giờ.[3] Bình quân mất khoảng 30 giờ để đi từ Hà nội vào TPHCM bằng đường bộ.

Nhìn chung hiệu suất sử dụng của QL1A đang tiến gần đến công suất thiết kế. Nếu không có những tuyến đường khác thay thế hay mở rộng tuyến đường hiện tại, thì trong khoảng 3-5 năm nữa trục đường này sẽ quá tải ở nhiều đoạn.

Bên cạnh QL1A, nhiều đoạn của đường Hồ Chí Minh (chủ yếu là 2 làn xe) đang được hoàn thành. Khả năng vận chuyển của tuyến đường này khoảng 20 nghìn đơn vị xe quy đổi một ngày.

Nếu kế hoạch dự kiến đến năm 2030 được hoàn thành thì năng lực vận tải của hệ thống đường bộ trên trục Bắc-Nam tối thiểu sẽ là 140 nghìn đơn vị xe quy đổi/ngày. Riêng ĐBCT 4 làn xe sẽ là 80 nghìn đơn vị.[4] Mỗi tuyến đường còn lại gồm QL1A, đường Hồ Chí Minh và đường ven biển sẽ có khả năng vận chuyển 20 nghìn đơn vị xe quy đổi một ngày.[5]

Căn cứ vào số liệu của Tư vấn ADB, sau khi đã điều chỉnh với giả định bình quân một xe máy chở 1,2 người, xe ô-tô dưới 8 chỗ chở 2 người, xe ô-tô từ 8-15 chỗ chở 10 người và xe khách trên 15 chỗ chở 28 người, bình quân một đơn vị xe quy đổi sẽ vận chuyển 5,23 hành khách vào

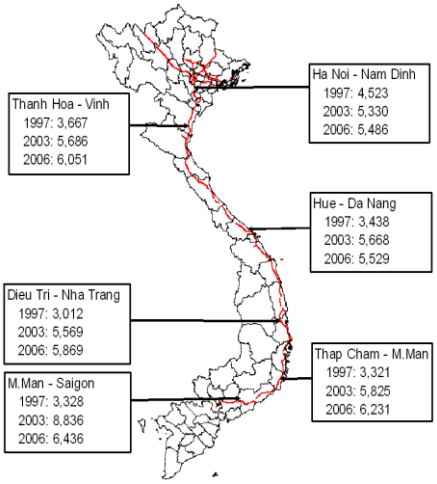
[1] Xem Tư vấn ADB (2007, Phụ lục 3-J)
[2] Theo số liệu của Tư vấn ADB, một ô-tô 4 chỗ là 1 đơn vị xe quy đổi, xe máy 0,3 đơn vị, xe khách từ 8-15 chỗ 2 đơn vị, xe khách trên 15 chỗ 2,5 đơn vị, xe tải nhỏ 2 đơn vị, xe tải trung 2,5 đơn vị và xe tải lớn 3 đơn vị.
[3] Tư vấn ADB (2007, Tập 1, trang 24)
[4] Tư vấn ADB (2008, trang 22)
[5] Theo Sổ tay hướng dẫn đường cao tốc của Mỹ, công suất của một làn xe trong một giờ là 2200 đơn vị xe quy đổi. Nếu công suất đạt tối đa trong 24 giờ thì một làn đường có thể chở 52.800 đơn vị xe một ngày. Tuy nhiên, do mật độ phân bố không đồng đều ở giờ cao điểm và giờ bình thường, nên công suất thực tế thấp hơn. Theo tính toán của Tư vấn ADB thì khả năng của làn đường cao tốc là 20.000 đơn vị xe tương đương một ngày (Tư vấn ADB, 2008, E26). Đối với các tuyến đường 2 làn xe hiện tại, Tư vấn ADB đánh giá khả năng vận chuyển chỉ là 10.000-15.000 đơn vị xe một ngày. Tuy nhiên trên thực tế, QL1A đang vận chuyển khoảng 20.000 đơn vị xe một ngày. Do vậy, bài viết giả định năng lực vận chuyển của các đường 2 làn xe là 20.000 đơn vị xe một ngày.

năm 2030. Nếu giả định toàn bộ đường dành cho vận tải hành khách thì năng lực vận chuyển của các tuyến đường bộ trên trục Bắc-Nam vào năm 2030 lên đến 267 triệu HK/năm. Nếu giả định chỉ 60% đường bộ dành cho vận chuyển hành khách[6] thì khả năng vận chuyển sẽ là 160 triệu người/năm. Nếu không tính đường ven biển thì năng lực vận tải hành khách của 60% đường bộ trên trục Bắc-Nam sẽ là 137 triệu lượt người/năm (tính toán chi tiết xem phụ lục 2).

I.2. Đường sắt

I.2.1. Đường sắt thông thường

Hình 1: Phân bố lượng khách bình quân trên tuyến đường sắt hiện tại



Nguồn: Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản

2.600km đường sắt hiện tại (1.723km đoạn Hà Nội – TPHCM) là đường khổ hẹp 1.000mm, với năng lực vận chuyển chỉ là 18 đôi tàu/ngày. Tám đôi chở khách chỉ chở được bình quân 6-8 nghìn HK/ngày (hình 1).[7] Tốc độ tàu bình quân chỉ từ 50-60 km/giờ.

Nếu giả định mỗi đoàn tàu 10 toa chở được 500 khách và 10 đôi tàu sẽ được dùng để chở khách thì năng lực tối đa của đường sắt hiện hữu sẽ là 3,65 triệu KH/năm.

Việc nâng cấp đường sắt lên 120km/giờ đã nằm trong kế hoạch. Khi đó, năng lực vận chuyển của đường sắt nâng cấp sẽ là 15 triệu hành khách một năm với 60% dành cho vận tải hành khách và 40% dành cho vận tải hàng hóa.[8]

I.2.2. Đường sắt cao tốc

Theo Báo cáo đầu tư ĐSCT (sau đây gọi là Báo cáo Đầu tư) do Liên doanh Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản thực hiện, đây sẽ là tuyến đường đôi với chiều dài 1570km, tốc độ tàu sẽ từ 300-350km/giờ, năng lực vận chuyển 140 triệu HK/năm. Sẽ mất khoảng 6-7 giờ để đi từ Hà Nội vào TPHCM.[9] Dự kiến năm 2020 sẽ đưa vào khai thác một số đoạn và năm 2035 hoàn tất toàn bộ.[10]

[6] Đoạn Đà Nẵng-Quảng Ngãi năm 2006 là 57% (Xem tư vấn ADB, 2007, Phụ lục 3-J, trang 25)
[7] Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản (2010, trang 6)
[8] Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản (2010, trang 6)
[9] Hà Nhân (2010)
[10] Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản (2010)

I.3. Đường hàng không

Theo thống kê của Tư vấn ADB, năng lực vận tải của các sân bay trong cả nước hiện nay là 28,4 triệu HK/năm.[11] Theo số liệu của TCTK, năm 2009, ngành hàng không đã vận chuyển 10,7 triệu hành khách. Số hàng khách nội địa vào khoảng 7 triệu. Tính bình quân một ngày có khoảng 19 nghìn hành khách trên tất cả các tuyến của ngành hàng không Việt Nam với cự li đi lại bình quân là 855 km. Theo dự báo của Tư vấn ADB, số lượng hành khách bay theo trục Bắc-Nam vào năm 2010 khoảng 11 nghìn người/ngày hay 4 triệu người/năm.[12] Thời gian đi từ Hà Nội vào TPHCM mất khoảng 3 giờ, tính cả thời gian làm thủ tục và chờ.

Kế hoạch xây dựng sân bay Long Thành đang được triển khai với năng lực 100 triệu HK/năm và tổng mức đầu tư khoảng 10 tỷ đô-la. Nếu cộng năng lực được nâng cấp của sân bay Tân Sơn Nhất khoảng 17 triệu HK/năm thì năng lực của khu vực TPHCM sẽ vào khoảng 117 triệu HK/năm vào năm 2030.[13] Nếu một sân bay như sân bay Long Thành được xây dựng ở phía bắc[14] và 2/3 công suất sử dụng cho các chuyến bay nội địa thì năng lực vận chuyển hàng không vào năm 2030 sẽ vào khoảng 70 triệu HK/năm.

I.4. Vận tải đường biển

Việt Nam có đường biển dài, thuận tiện cho việc vận chuyển hàng hải. Đường biển hầu như chưa được khai thác cho vận chuyển hành khách, nhưng đường biển đang chuyên chở đến 60% khối lượng hàng hóa trên trục Bắc-Nam. Dự kiến năng lực vận tải cảng biển Việt Nam vào năm 2020 sẽ là 176 triệu tấn/năm.[15]

Tóm lại, nếu ước tính một cách thận trọng về năng lực vận tải hành khách theo kế hoạch đã duyệt mà chưa kể ĐSCT với giả định: (1) 40% năng lực vận tải đường bộ cũng như đường sắt nâng cấp dành cho vận tải hàng hóa, (2) đường bộ ven biển vẫn chưa được xây dựng, và (3) năng lực vận tải hàng không chỉ là 35 triệu thay vì 70 triệu như tính toán nêu trên, tổng khả năng vận chuyển của các tuyến giao thông trục Bắc-Nam vào năm 2030 sẽ khoảng 190 triệu lượt người một năm. Nếu tính cả ĐSCT và đường ven biển thì con số này lên đến 350 triệu người.

[11] Tư vấn ADB (2007, Phụ lục 3-J)
[12] Tư vấn ADB (2007, Phụ lục 3-J)
[13] Nguyễn Xuân Thành và David Dapice (2009, trang 9)
[14] Kế hoạch này đang được xem xét. Xem tại http://www.mt.gov.vn/Default.aspx?tabid=27&catid=203&articleid=2086
[15] Tư vấn ADB (2007, Phụ lục 3-J)

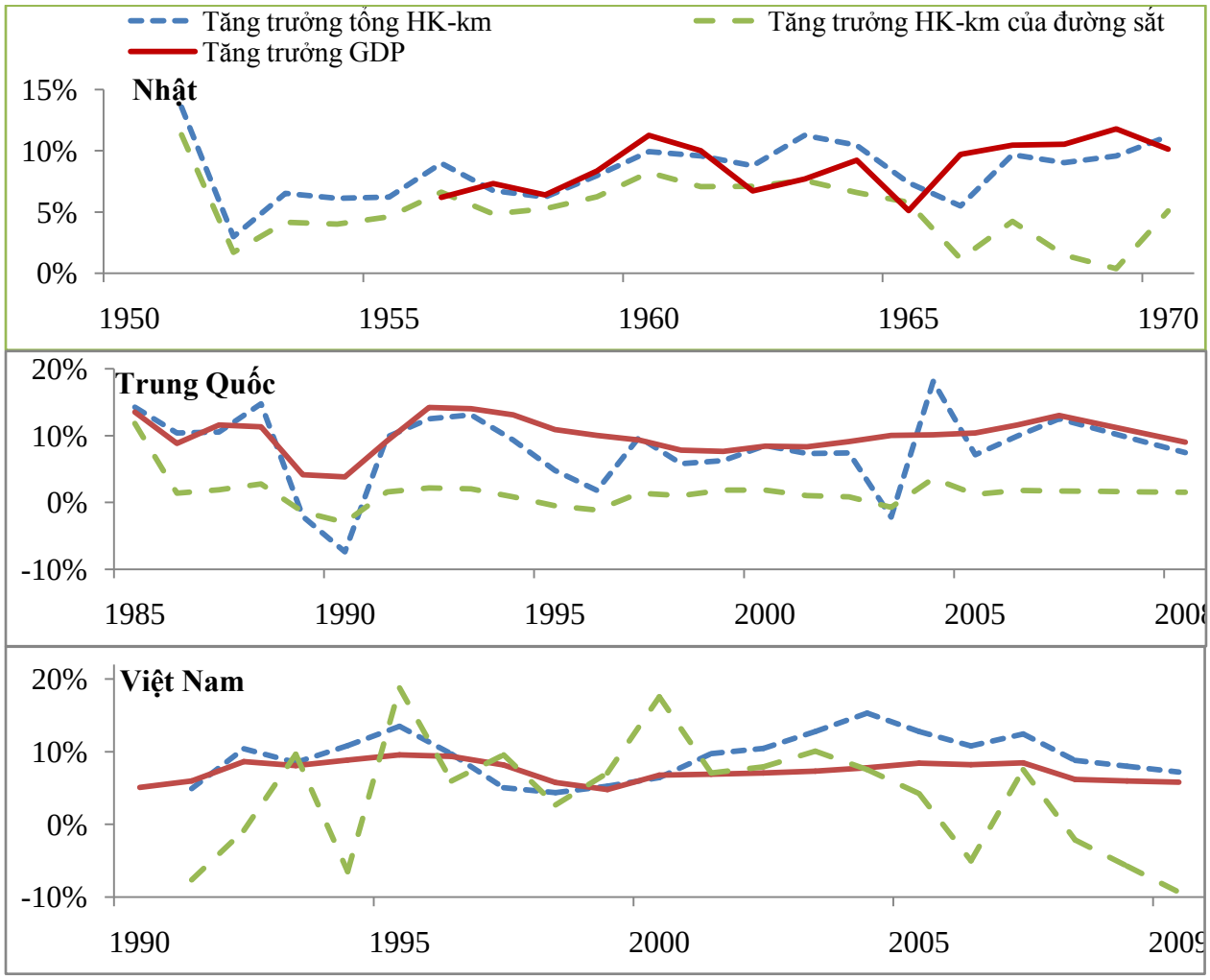
II. ĐÁNH GIÁ CÁC DỰ BÁO NHU CẦU VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH

II.1. Khảo sát kinh nghiệm quốc tế

Theo thống kê từ các nước trên thế giới cho thấy, tốc độ tăng trưởng nhu cầu vận tải (HK-km) gần với tốc độ tăng trưởng GDP. Hơn thế, do cự li đi lại thường tăng rất chậm nên tốc độ tăng trưởng lượt hành khách chỉ thấp hơn tốc độ tăng trưởng HK-km một chút.

Phần này sẽ xem xét tốc độ tăng trưởng lượt hành khách, HK-km và tăng trưởng GDP của Nhật Bản trong các thập niên sau Chiến tranh thế giới lần thứ 2, Trung Quốc giai đoạn 1978-2008 và Việt Nam giai đoạn 1990-2009 và các quốc gia thành viên thuộc Diễn đàn giao thông quốc tế (ITF) trong giai đoạn 1970-2007.

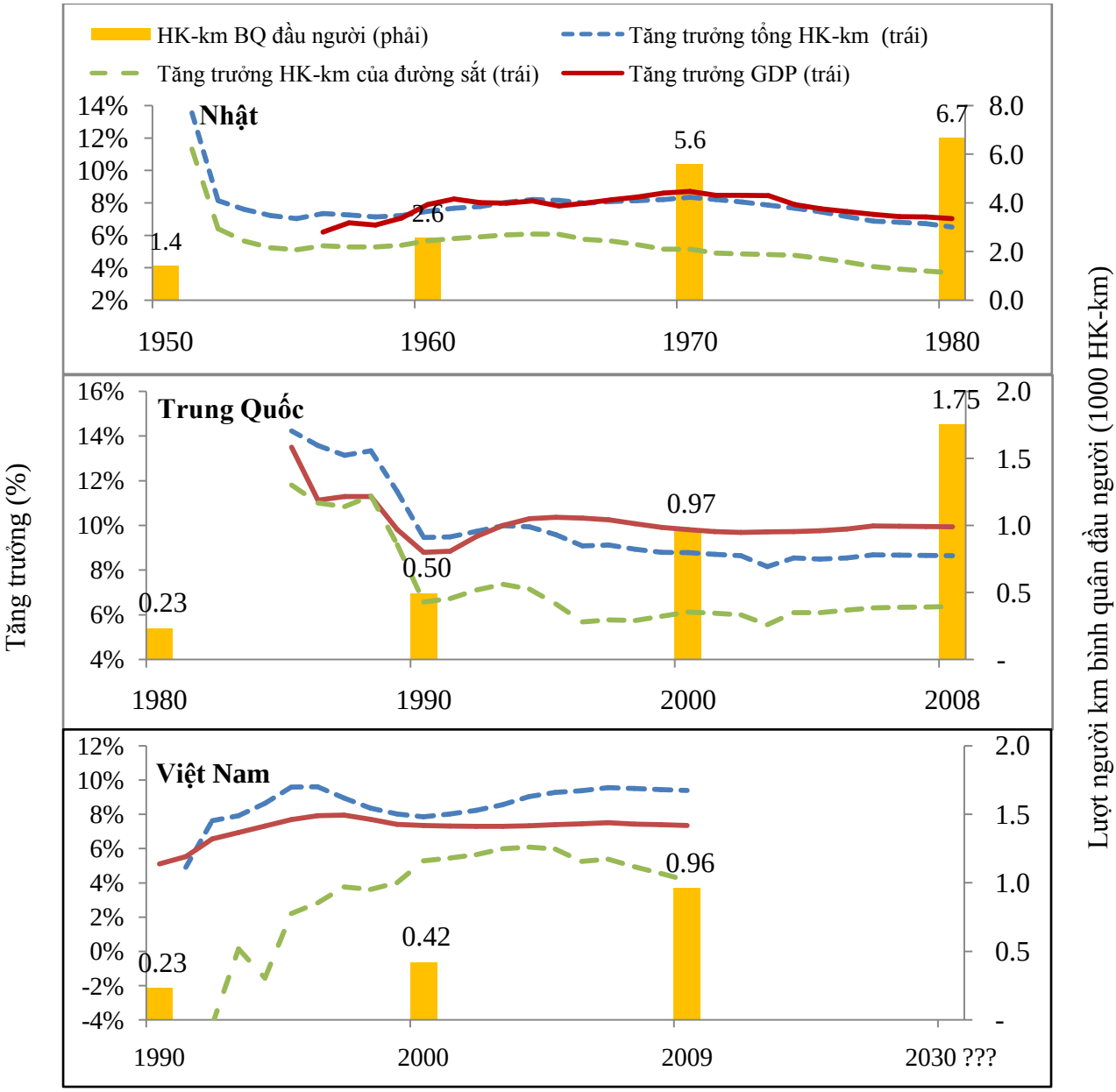
Hình 2: Tăng trưởng luân chuyển hành khách và GDP của Nhật, Trung Quốc và Việt Nam



Nguồn: Tính toán của tác giả từ số liệu của Cơ quan thống kê Nhật, Trung Quốc và Việt Nam

Số liệu thống kê (hình 2) cho thấy, trong 20 năm tăng trưởng kinh tế tốt nhất của Nhật (1950-1970), tốc độ tăng trưởng HK-km tương quan chặt chẽ và nhìn chung nằm dưới đường tăng trưởng GDP. Tốc độ tăng của đường sắt thấp hơn nhiều. Quan sát tương tự cũng xảy ra ở Trung Quốc trong giai đoạn từ năm 1978 cho đến nay. Ở Việt Nam, tăng trưởng HK-km và tăng trưởng kinh tế cũng có tương quan mật thiết với nhau. Tuy nhiên, điểm khác biệt là tốc độ tăng trưởng giao thông tăng cao hơn tốc độ tăng trưởng kinh tế. Phân tích dưới đây sẽ làm rõ vấn đề này hơn.

Hình 3: Tăng trưởng tích lũy bình quân HK-km và GDP



Nguồn: Tính toán của tác giả từ số liệu của Cơ quan thống kê Nhật, Trung Quốc và Việt Nam

Trong giai đoạn 1950-1970, tốc độ tăng trưởng GDP bình quân hàng năm của Nhật lên đến 8,7% trong khi tốc độ tăng trưởng hành khách và HK-km của toàn ngành giao thông vận tải lần lượt là 7,3% và 8.4%/năm. Tốc độ tăng trưởng HK-km của đường sắt chỉ là 5.1%/năm, cho dù tuyến ĐSCT Shinkansen đưa vào vận hành vào năm 1964. Tốc độ tăng trưởng cao nhất thuộc về giao thông đường bộ với 18,8%/năm. Trong 20 năm lượt hành khách tăng 406%, HK-km tăng 500% và bình quân HK-km/người tăng đúng 400%.

Nếu tính 30 năm (1950-1980), tốc độ tăng trưởng hành khách, HK-km và GDP lần lượt là 5,6%, 6,5% và 7%/năm. Nếu tính 40 năm hoàng kim (1950- 1990) đến thời điểm Nhật rơi vào suy thoái thì tốc độ tăng trưởng HK-km và tăng trưởng kinh tế đều là 6,2% một năm trong khi tăng trưởng hành khách là 5,3%/năm. Trong tất cả các giai đoạn, tăng trưởng HK-km của đường sắt thấp hơn nhiều so với tăng trưởng HK-km của toàn ngành GTVT và tăng GDP.

Từ năm 1950-2004, cự ly đi lại trung bình của người Nhật chỉ tăng 37% (từ 11,8km lên 16,1km) và mức tăng trong giai đoạn 1950-1970 cũng chỉ là 22,5% co cả 20 năm.

Thống kê từ Trung Quốc cho thấy, trong 3 thập kỷ qua (1978-2008), tốc độ tăng trưởng hành khách, HK-km và GDP của nước này lần lượt là 7,5%, 9% và 9,8% một năm. Trong giai đoạn 1978-2008, cự li đi lại bình quân của người Trung Quốc chỉ tăng 18% (từ 68,6km lên 80,9km) và mức tăng trong 20 năm gần đây chỉ là 5,5% cho cả 20 năm.

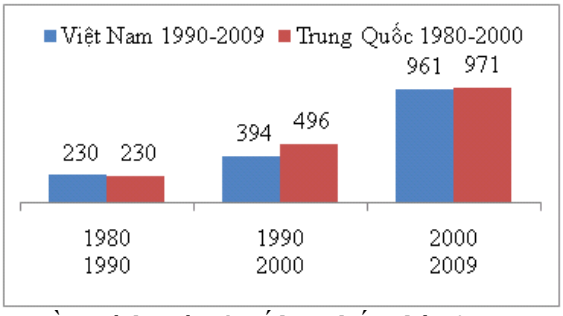
Tính 20 năm tăng trưởng giao thông tốt nhất (1978-1998), hành khách và HK-km của Trung Quốc tăng lần lượt là 550% và 610%. Tuy nhiên, nếu tính 20 năm gần đây (1988-2008), thì tốc độ tăng trưởng của hai chỉ tiêu này chỉ là 254% và 373%. Hơn thế, tốc độ tăng trưởng hành khách và HK-km từ năm 1995 -- thời điểm Trung Quốc có GDP bình quân đầu người theo giá cố định năm 2000 là 658 đô-la, tương đương với GDP bình quân đầu người 648 đô-la cũng theo giá cố định năm 2000 của Việt Nam vào năm 2008[16] -- đến năm 2008 của nước này chỉ là 7,1% và 7,6% một năm cho dù tốc độ tăng trưởng kinh tế lên đến 9,6%/năm.

Cả Nhật và Trung Quốc trong giai đoạn đầu đều có tốc độ tăng trưởng HK-km cao hơn tăng trưởng GDP một chút, nhưng theo thời gian, tốc độ tăng trưởng này chậm lại và tính bình quân tích lũy trong vài ba thập kỹ sẽ thấp hơn tăng trưởng GDP.

[16] Xem Ngân hàng Thế giới (Các chỉ số phát triển 2010)

Ở Việt Nam, trong giai đoạn 1990-2009, tốc độ tăng trưởng hành khách và HK-km lần lượt là 9,2% và 9,4%, trong khi tăng trưởng GDP bình quân hàng năm chỉ là 7,4%. Trong giai đoạn này, cự li đi lại trung bình của người Việt Nam tăng chỉ tăng 4,1% (từ 40,5km lên 42,1km.)[17]

Hình 4: HK-km bình quân đầu người ở Việt Nam và Trung Quốc

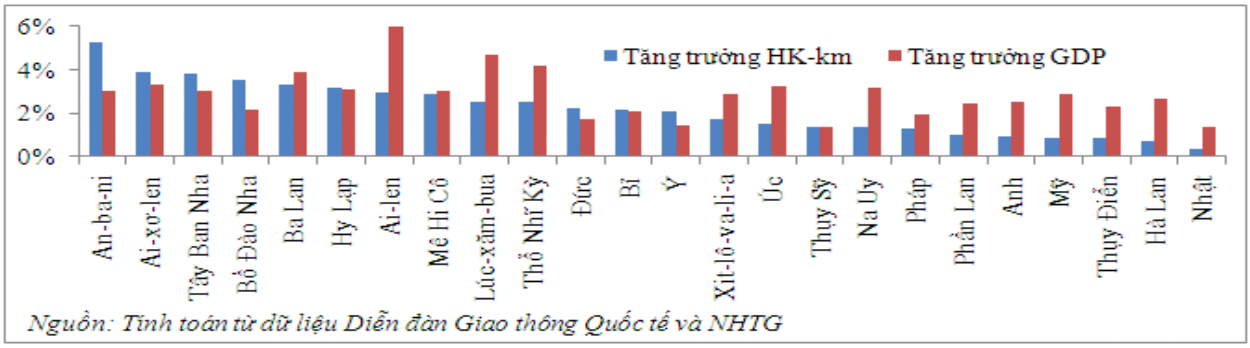


Nguồn: Tính toán từ số liệu thống kê của Việt Nam và Trung Quốc

Số HK-km bình quân đầu người vào năm 1990 và 2009 của Việt Nam lần lượt là 230HK-km và 961HK-km, gần như giống hệt hai con số tương tự của Trung Quốc vào năm 1980 và 2000, 230HK-km và 971HK-km (hình 4). Hơn nữa, ở Trung Quốc, khi GDP tiếp tục tăng cao thì tăng trưởng HK-km bắt đầu giảm dần và tăng trưởng tích lũy HK-km bắt đầu thấp hơn GDP từ giữa thập niên 1990.

Như vậy, khả năng lạc quan nhất đối với Việt Nam là có được tốc độ tăng trưởng HK-km tương tự Trung Quốc trong hơn một thập niên qua. Và nếu GDP duy trì được tốc độ tăng trưởng cao trong thời gian tới (8,5% cho kế hoạch 5 năm tới),[18] thì kịch bản tăng trưởng HK-km thấp hơn tăng trưởng GDP như Nhật và Trung Quốc rất có thể xảy ra.

Hình 5: Tăng trưởng HK-km và GDP giai đoạn 1990-2007 của một số nước thuộc ITF



Nguồn: Tính toán từ dữ liệu Diễn đàn Giao thông Quốc tế và NHTG

Trong các quốc gia thành viên có sẵn dữ liệu của Diễn đàn Giao thông Quốc tế , không nước nào đạt được tốc độ tăng trưởng HK-km quá 6%/năm trong giai đoạn 1970-2007 hay 1990-2007 (xem hình 5 và phụ lục 3). Tốc độ tăng trưởng HK-km nhìn chung gần với tăng trưởng GDP.

[17] Các số liệu ở phần này được tính toán từ dữ liệu của cơ quan thống kê mỗi nước
[18] Anh Quân (2010)

Trong số các nước này, An-ba-ni, Ba Lan và Hun-ga-ry là những quốc gia chuyển đổi giống Việt Nam; Thổ Nhĩ Kỳ và Mê Hi Cô có quy mô dân số hiện tại tương tự với dân số Việt Nam vào giai đoạn 2030-2035 và Việt nam sẽ có GDP bình quân đầu người gần với hai nước này hiện nay nếu tốc độ tăng trưởng GDP được duy trì ở mức 7%/năm. Cả bốn nước trong vòng 2-4 thập kỷ qua, tốc độ tăng trưởng HK-km không quá 5,5%.

Tóm lại, với những gì đã xảy ra ở các nước trên thế giới và tình hình thực tế, thì rất khó để Việt Nam có được tốc độ tăng trưởng GDP cũng như HK-km bình quân hàng năm vượt quá xa 7% trong vòng 2 thập kỷ tới. Tốc độ tăng HK-km vào năm 2030 theo kịch bản lạc quan cũng chỉ khoảng 400% so với năm 2008 và trong trường hợp lạc quan nhất cũng khó vượt quá 550%.

II.2. Các dự báo nhu cầu giao thông hiện có

Hiện tại có hai dự báo như cầu vận tải đang được sử dụng cho việc thiết kế hệ thống giao thông của Việt Nam. Dự báo của JICA dùng cho việc thiết kế dự án ĐSCT và Dự báo của Tư vấn của ADB dùng để thiết kế hệ thống ĐBCT. Trên thực tế, cả hai dự báo này đều không có được độ tin cậy cần thiết hay nói cách khác hoặc là quá lạc quan, hoặc số liệu mâu thuẫn.

II.2.1. Dự báo của JICA

Theo thỏa thuận với Chính phủ Việt Nam, sau 2 năm triển khai, tháng 3 vừa qua, JICA đã bàn giao *Dự án Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống Giao thông vận tải Việt Nam (VITRANSS2)* cho phía Việt Nam. Trong đó có hai nhóm dữ liệu đáng chú ý.

Thứ nhất, theo Báo Giao thông Vận tải ngày 13/03/2010 ”Thống kê quốc gia và các khảo sát GTVT của VITRANSS cho thấy rõ nhu cầu GTVT của Việt Nam trong tương lai đến giai đoạn 2030 sẽ tăng mạnh. Về lượt hành khách và tấn sẽ tăng 300% - 400% so với năm 2008. Về hành [khách-km] và [tấn-km] sẽ tăng trên 700%-800% so với 2008.”[19] Tính ra tốc độ tăng trưởng hành khách và tấn sẽ từ 5,1-6,5% và tăng trưởng HK-km và tấn-km bình quân hàng năm sẽ là 9,2-9,9%. Cự li đi lại bình quân sẽ tăng gấp 2 lần.

Căn cứ vào thực tế ở các nước trên thế giới thì dự báo thứ nhất là hợp lý, nhưng con số thứ hai là quá lạc quan cho dù Việt Nam đã có được một mức tăng trưởng giao thông cao trong 2 thập kỷ

[19] Phương Dung (2010)

qua. Dự báo mức tăng HK-km của JICA gấp đôi so với tình huống lạc quan (800%/400%) và gấp gần 1,5 lần so với kịch bản lạc quan nhất (800%/550%) như phân tích ở trên.

Thứ hai, Tờ trình số 23/TTr-CP của Chính phủ ngày 05/04/2010 viết "Theo tính toán dựa trên số liệu dự báo của Dự án Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống Giao thông vận tải Việt Nam (VITRANSS2) thì đến năm 2030, nhu cầu hành khách trên hành lang vận tải Bắc-Nam sẽ là 195 triệu hành khách/năm (chỉ tính những chuyến đi liên tỉnh), tương ứng với tốc độ tăng trưởng bình quân năm đạt 6,59%." Trong hai con số được nêu, mức tăng trưởng 6,59% là phù hợp như phân tích ở trên, nhưng số hành khách mâu thuẫn với số liệu của TCTK.

Căn cứ vào hai con số đã cho, tính ngược lại, lượng người đã đi lại trên hành lang vận tải Bắc-Nam vào năm 2008 (chỉ tính những chuyến đi liên tỉnh) phải là 48 triệu HK/năm. Nếu nhân 48 triệu hành khách với 1680km chiều dài bình quân trọng số của đường bộ, đường sắt và đường hàng không từ Hà Nội đến TPHCM sẽ được 80,6 tỷ HK-km.[20] Con số này lớn hơn tổng HK-km của cả Việt Nam theo số liệu của TCTK (78,2 tỷ HK-km).[21]

TCTK ghi chú 78,2 tỷ HK-km nêu trên "bao gồm số liệu của các đơn vị ngành vận tải và các đơn vị khác có hoạt động kinh doanh vận tải."[22] Điều này được hiểu là không bao gồm các phương tiện cá nhân (chủ yếu là xe máy và ô-tô cá nhân chiếm một phần không đáng kể). Trên thực tế, xe máy thường sử dụng cho việc di chuyển trong các cự ly ngắn, hiếm khi đi các tuyến liên tỉnh với chiều dài hàng trăm km. VITRANSS2 chỉ tính những chuyến đi liên tỉnh. Do vậy, bản chất con số của TCTK và VITRANSS2 là giống nhau.

Ngay cả khi loại đi khoảng 3,500 hành khách sử dụng ô-tô cá nhân như ước tính của Tư vấn ADB thì con số này vẫn xấp xỉ số tổng của TCTK.[23] Hơn thế, số liệu của TCTK cho thấy, cự li trung bình năm 2008 chỉ là 42km[24], nên phần lớn đi lại của công chúng chỉ là các chuyến đi ngắn mà xe buýt và taxi ở các đô thị chiếm một tỷ phần lớn.

Như vậy, con số rút ra từ VITRANSS2 để tính toán nhu cầu về giao thông khi xây dựng báo cáo đầu tư dự án ĐSCT dường như không thực tế hay nói cách khác là quá lạc quan. Mật độ giao thông này may ra chỉ có thể đúng với những đoạn ngắn (vài chục cây số) dẫn vào Hà Nội hay TPHCM, như đoạn TPHCM-Long Thành chẳng hạn.

[20] (2 triệu người đi đường sắt)x 1723km + (4 triệu người đi đường hàng không) x 1250km +(42 triệu người đi đường bộ) x 1719km = 80,6 tỷ HK-km
[21] TCTK (2009).
[22] http://www.gso.gov.vn/default.aspx?tabid=394&idmid=3&ItemID=9045
[23] Xem Tư vấn ADB (2007, Phụ lục 3-J)
[24] TCTK (2009)

II.2.2. Dự báo của tư vấn ADB

Cũng theo thỏa thuận giữa Chính phủ Việt Nam và ADB, năm 2007, tư vấn ADB đã hoàn tất *Kế hoạch phát triển mạng lưới đường cao tốc của Việt Nam.* Nhu cầu vận tải đã được dự báo cho từng đoạn cụ thể với số người tham gia giao thông và từng loại phương tiện vận tải (ô-tô, xe máy, xe khách…). Trong đó vào năm 2030, đoạn liên tỉnh Đà Nẵng-Quảng Ngãi sẽ có số người đi lại nhiều nhất trên trục Bắc-Nam (trừ những đoạn ngắn dẫn vào Hà Nội và TPHCM) với 90 triệu người/năm cho tất cả các loại hình giao thông và 47,6 triệu lượt xe chở khách trên đường bộ. Tuy nhiên, vấn đề là hai số này mâu thuẫn nhau. Nếu lấy số lượt xe nhân với số hành khách bình quân/xe theo giả định của chính Tư vấn ADB thì số người tham gia giao thông cho riêng đường bộ lên đến 509 nghìn người/ngày, gấp gần 3 lần số hành khách do chính Tư vấn ADB dự báo. Tính toán chi tiết trong bảng 1.

Bảng 1: Dự báo lưu lượng giao thông của tư vấn ADB (trạm: Bắc Tam Kỳ)

TT	Loại phương tiện	HKBQ/xe*	2006	2010	2035
I	**Số liệu xe (xe/ngày)**				
1	Xe máy	2	12,392	19,818	108,763
2	Ô-tô dưới 8 chỗ	2	1,069	1,710	12,067
3	Xe khách từ 8-15 chỗ	12	580	853	4,187
4	Xe khách trên 15 chỗ	40	750	1,103	5,415
II	**Số hành khách (nghìn người/ngày)**				
1	Số nhân =(số xe) x(KHBQ/xe)		64	97	509
2	Số dự báo trực tiếp		23	34	177
3	Số nhân/Số dự báo (lần)		2,78	2,85	2,88

**HKBQ/xe: Số hành khách bình quân một xe (xem Tư vấn ADB 2007, quyển 3, trang 55)*

Nguồn: Tư vấn ADB từ mục I và II.2, tính toán của tác giả các mục còn lại

Dự báo lượng hành khách đi lại của tư vấn ADB và JICA được tổng hợp tại bảng 2 dưới đây.

Bảng 2: Dự báo hành khách (triệu người/năm)

Chỉ tiêu	2008	2030
VITRANSS2	48	195
Tư vấn ADB	16	74
VITRANSS2/Tư vấn ADB (lần)	3	2,65

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tư vấn ADB và Báo cáo đầu tư dự án ĐSCT

Những con số cơ bản trong báo cáo của Tư vấn ADB là mâu thuẫn nhau. Tuy nhiên, số lượng hành khách đi lại có vẻ hợp lý hơn số dự báo của JICA nếu căn cứ vào số liệu của TCTK. Nếu

giả định rằng tuyến Hà Nội –TPHCM chiếm một nửa lưu lượng giao thông (tính ra HK-km) hàng năm của Việt Nam thì số người đi lại suốt tuyến năm 2008 sẽ vào khoảng 23 triệu người. Với tốc độ tăng trưởng 6,59%/năm thì con số người đi lại vào năm 2030 sẽ là 94 triệu người, tương đương một nửa số dự báo của JICA.

Tóm lại, căn cứ vào những gì đã xảy ra ở các nước trên thế giới kết hợp với tình hình thực tế, thì rất khó để Việt Nam có được tốc độ tăng trưởng GDP cũng như tăng trưởng HK-km bình quân trong vòng 2 thập kỷ tới vượt quá xa 7%/năm. Nói cách khác tốc độ tăng HK-km vào năm 2030 trong tình huống lạc quan cũng chỉ khoảng 400% so với năm 2008 và lượng người đi lại trên trục Bắc-Nam khó khác xa 100 triệu lượt/năm hay chỉ bằng khoảng một nửa so với dự báo của JICA. Trong trường hợp lạc quan nhất mức tăng HK-km cũng khó vượt quá 550%.

Kết hợp với những tính toán năng lực vận tải ở phần trên cho thấy, nếu tính cả ĐSCT và sau khi dành 40% năng lực vận tải đường bộ và đường sắt thông thường cho vận tải hàng hóa thì năng lực vận chuyển hành khách trên trục Bắc-Nam theo kế hoạch đã được duyệt ít nhất sẽ là 350 triệu người vào năm 2030. Hay nói cách khác năng lực gấp 3,5 lần nhu cầu. Nếu tốc độ tăng trưởng nhu cầu đi lại sau năm 2030 vào khoảng 4%/năm thì đến thập niên 2060 năng lực vận chuyển này mới được khai thác đúng công suất thiết kế.

Lãng phí sẽ là bao nhiêu khi bỏ ra trên một trăm tỷ đô-la để đầu tư hạ tầng giao thông mà nó dư thừa công suất trong hơn 3 thập kỷ?

Cả hai dự báo về nhu cầu giao thông đến giai đoạn 2030-2035 của Tư vấn ADB và JICA đều không đủ độ tin cậy cần thiết để làm cơ sở cho việc hoạch định chiến lược phát triển hệ thống giao thông của Việt Nam trong dài hạn. Tuy nhiên, khả năng nhu cầu giao thông trên trục Bắc-Nam có thể nằm giữa dự báo hành khách của tư vấn ADB (74 triệu người) và JICA (195 triệu người). Do vậy, bài viết này sẽ sử dụng cả hai dự báo để phân tích chi phí kinh tế cho mỗi loại hình giao thông trong phần tiếp theo.

III. TÍNH TOÁN CHI PHÍ KINH TẾ

Chi phí kinh tế của mỗi loại hình vận tải gồm 4 thành phần: (1) chi phí đầu tư hạ tầng, (2) chi phí vận hành phương tiện, (3) giá trị thời gian của hành khách, và (4) các chi phí ngoại tác như gây ô nhiễm, tai nạn…sẽ được phân tích một cách cụ thể trong các phần tiếp theo.

III.1. Các thông số và giả định chung

- Suất chiết khấu (chi phí kinh tế của vốn): 12% tương tự như giả định của Tư vấn Việt Nam- Nhật Bản, Tư vấn ADB và Ngân hàng Thế giới (NHTG)[25]
- Việc tính toán chi phí kinh tế cần loại trừ thuế vì chúng là những khoản chuyển giao. Trong phạm vi bài viết này, giả định các chi phí được tính toán không bao gồm thuế
- Hầu hết các nguyên vật liệu cho việc vận hành phương tiện đều là các hàng hóa có thể ngoại thương, do vậy các chi phí ngoài lao động sẽ tương tự như các nước khác
- Giá thực của các loại hàng hóa nguyên vật liệu (trừ chi phí lao động) vào năm 2030 không thay đổi so với hiện tại
- Chi phí lao động thay đổi theo vận tốc phương tiện và sẽ tăng 3 lần so với hiện nay
- Tất cả các chi phí sẽ được tính bằng đô-la Mỹ
- Tỷ giá hối đoái:
  - Tiền đồng và đô-la: 19.000 VND/USD (ở một số thời điểm con số này sẽ khác)
  - Đồng ơ-rô và đô-la:1,35 USD/EUR
  - Đồng tiền Đài Loan (đài tệ) và đô-la: 31NTD/USD
- Thời gian kinh tế của cơ sở hạ tầng và các phương tiện vận tải:
  - Các loại ô-tô chở khách:10 năm như giả định của Tư vấn ADB (phụ lục 3)
  - Tàu cao tốc: 20 năm như giả định của De Rus, một chuyên gia kinh tế giao thông
  - ĐBCT: 50 năm (riêng phần mặt đường được trung tu 8 năm 1 lần)
  - ĐSCT, đường sắt, sân bay: 50 năm
- Chiều dài tuyến (Km)

ĐSCT	ĐS hiện tại	ĐS nâng cấp	ĐBCT	QL1A	Hàng không
1,570	1,723	1,723	1,719	1,719	1,250

- Lượng hành khách đi suốt tuyến từ Hà Nội vào TPHCM và ngược lại sẽ bằng với lượng hành khách trên đoạn Đà Nẵng Quảng Ngãi khi sử dụng số liệu của tư vấn ADB

[25] Xem Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản (2010), Tư vấn ADB (2007 và 2008), và các thông số trong mô hình HDM4 của NHTG.

- 60% năng lực vận chuyển của đường bộ và đường sắt nâng cấp dành cho việc chở khách. Do vậy, hành khách sẽ được phân bổ 60% chi phí đầu tư
- Xe khách trên 15 chỗ chiếm 12,2%[26] diện tích mặt đường và 43,5% lượng khách. Do vậy, lượng khách này sẽ được phân bổ 12,2% chi phí đầu tư của đường bộ tương ứng
- Trong 18 đôi tàu hiện tại, 10 đôi sẽ sử dụng cho việc chở khách và một đoàn tàu chở được 500 HK. Tỷ lệ phân bổ chi phí đầu tư cho cho hành khách sẽ là 56%
- Để chạy mô hình tính toán chi phí các phương tiện vận tải đường bộ của NHTG (HDM4), bài viết này giả định tỷ lệ các loại xe giống như số đếm xe của tư vấn ADB.

III.2. Phân bổ hành khách theo 3 kịch bản

Các giả định cho việc phân bổ hành khách:

- ĐSCT, đường sắt nâng cấp và đường sắt hiện tại sẽ thay thế nhau
- Phân bổ hành khách theo dự báo của Tư vấn ADB: đường bộ 52%, đường sắt 25% và đường hàng không 23%[27]
- Tỷ lệ phân bổ hành khách đường bộ cho ĐBCT và QL1A dựa trên tỷ lệ chuyển từ QL1A sang ĐBCT theo giả định của Tư vấn ADB gồm: xe máy 15%, xe ô-tô cá nhân 85%, xe khách 8-15 chỗ 40% và xe khách trên 15 chỗ 70%[28]
- Số hành khách trên mỗi tuyến sẽ là số nhỏ nhất của công suất tối đa và số hành khách được phân bổ. Ví dụ, theo phương án của Tư vấn ADB, lượng hành khách đi đường sắt vào năm 2030 là 18,5 triệu người (25%), nhưng công suất tối đa của đường sắt hiện hữu chỉ là 3,65 triệu. Do vậy số được chọn là 3,65 triệu.

Bảng 3: Phân bổ hành khách theo ba phương án (triệu người/năm) và vận tốc xe (km/giờ)

Chỉ tiêu	ĐSCT	ĐS hiện tại	ĐS nâng cấp	ĐBCT	QL1A	Hàng không
Tư vấn ADB	18,5	3,65	15	17,5	21,0	17,0
JICA	65,0	3,65	15	72,0	23,0	35,0
Tối đa công suất	140,0	3,65	15	92,0	23,0	35,0
Vận tốc xe (km/giờ)	250	60	100	100	60	400

Nguồn: tổng hợp và tính toán của tác giả

[26] Theo số liệu tại phụ lục 2 là 11,4% trong 56,3% diện tích mặt đường mà các loại xe chở khách chiếm. Tuy nhiên, do giả định xe chở khách sẽ chiếm 60% diện tích mặt đường nên tỷ lệ này tăng lên 12,2%.
[27] Tư vấn ADB (2007) giả định đoạn Đà Nẵng- Quảng Ngãi vào năm 2035 vẫn chưa có ĐSCT. Bài viết này giả định thị phần của đường bộ, đường sắt và đường hàng không trên đoạn này vào năm 2030 giống như đoạn Nha Trang-Ninh Thuận vào năm 2035 (Xem Tư Vấn ADB, 2007, Phụ lục 3-J, trang 16).
[28] Tư vấn ADB (2007, Tập 3, trang 54)

III.3. Các chi phí đầu tư hạ tầng

III.3.1. Đường bộ

ĐBCT: Có hai loại chi phí gồm chi phí ban đầu và chi phí duy tu bảo dưỡng. Tư vấn ADB ước tính chi phí đầu tư 1km ĐBCT 4 làn xe là 5,73 triệu đô-la (gồm cả chi phí đất 10%). Với thời gian kinh tế 50 năm và suất chiết khấu 12%, chi phí đầu tư ban đầu được phân bổ hàng năm sẽ là 690 nghìn đô-la/km/năm.[29] Chi phí duy tu hàng năm là 1,250 đô-la/km và chi phí trung tu 250 nghìn đô-la/km cho 8 năm.[30] Tổng chi phí hạ tầng sẽ là 742 nghìn đô-la/km hay 1,275 triệu đô-la/1719km/năm. Tính riêng 60% dành cho chở khách sẽ là 764,8 triệu đô-la/năm.

QL1A: Giả định không có chi phí đầu tư do đường đã được đầu tư nên xem là chi phí chìm. Chi phí bảo dưỡng 26 nghìn đô-la/km (bằng một nửa ĐBCT) hay 43,3 triệu đô-la/1719km/năm. Tính 60% phần dành cho chở khách sẽ là 26,6 triệu đô-la/năm.

III.3.2. Đường sắt thông thường

Đường sắt hiện tại: tương tự như đường bộ, giả định không có chi phí cố định. Chi phí bảo dưỡng là 15,000 đô-la/km/năm[31] hay 25,8 triệu đô-la/1723km/năm. Tính 56% phần dành cho chở khách sẽ là 14,4 triệu đô-la/năm.

Đường sắt nâng cấp: Giả định chi phí đầu tư sẽ là 3,2 triệu đô-la/km,[32] bằng chi phí đầu tư tuyến đường Thanh Hải -Tây Tạng Trung Quốc, dự án qua những địa hình hiểm trở. Với thời gian kinh tế 50 năm và chi phí bảo dưỡng 15,000 đô-la/km, tổng chi phí sẽ là 400 nghìn đô-la/km/năm hay 689,8 triệu đô-la/1723km. Tính 60% phần dành cho chở khách sẽ là 413,9 triệu đô-la/năm.

III.3.3. Đường sắt cao tốc

Chi phí đầu tư ước tính là 55,85 tỷ đô-la. Trong đó, chi phí thiết bị là 9,5 tỷ đô-la, chi phí đền bù giải tỏa là 1,8 tỷ đô-la.[33] Còn lại được phân bổ cho đầu tư hạ tầng là 44,55 tỷ đô-la. Chi phí thiết bị sẽ được phân bổ vào chi phí vận hành và phần đền bù giải tỏa là một khoản chuyển giao không tính vào chi phí kinh tế. Với thời gian kinh tế 50 năm và suất chiết khấu 12% và chi phí

[29] Để tính con số này có thể dùng hàm PMT trong Excel với các thông số suất chiết khấu (rate) 12%, thời gian 20 năm (Nper), giá trị hiện tại (PV) 5,73 triệu đô-la
[30] Tư vấn ADB (2007, Tập 3)
[31] Hiện tại, chi phí này chỉ khoảng 80 triệu đồng (4.500 đô-la) và chỉ đáp ứng 30-40% nhu cầu (Như Trang, 2008)
[32] Nguyễn Xuân Thành và David Dapice (2009, trang 9)
[33] Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản (2010, trang 26)

bảo dưỡng 40,000 đô-la/km/ năm,[34] chi phí hạ tầng của ĐSCT sẽ là 5.427,4 triệu đô-la/1570km/năm.

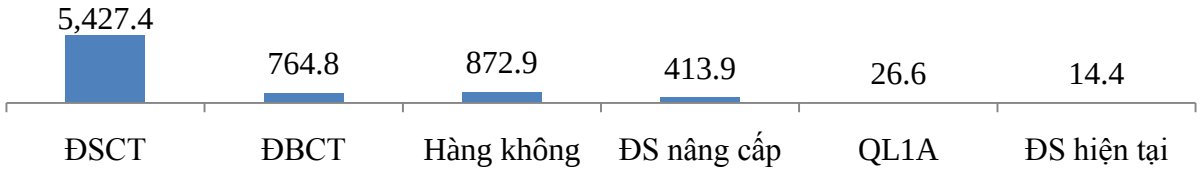
III.3.4. Đường hàng không

Theo dữ liệu trong Báo cáo Đầu tư dự án ĐSCT, đường hàng không có khả năng vận chuyển 35 triệu hành khách vào năm 2030 cho trục Bắc-Nam.[35] Cho dù khả năng hiện tại trên 10 triệu hành khách, nhưng bài viết giả định phần đầu tư thêm vẫn là 35 triệu hành khách cho hai đầu vận chuyển. Căn cứ vào dự án sân bay Long Thành, chi phí đầu tư sân bay cho 10 triệu hành khách sẽ khoảng 1 tỷ đô-la. Như vậy kinh phí cần thiết sẽ là 7 tỷ đô-la. Giả định chi phí bảo dưỡng là 0,5%. Với thời gian kinh tế là 50 năm, và suất chiết khấu 12% thì chi phí đầu tư phân bổ của hàng không sẽ là 872,9 triệu đô-la/năm.

III.3.5. Tổng hợp chi phí đầu tư của các loại phương tiện

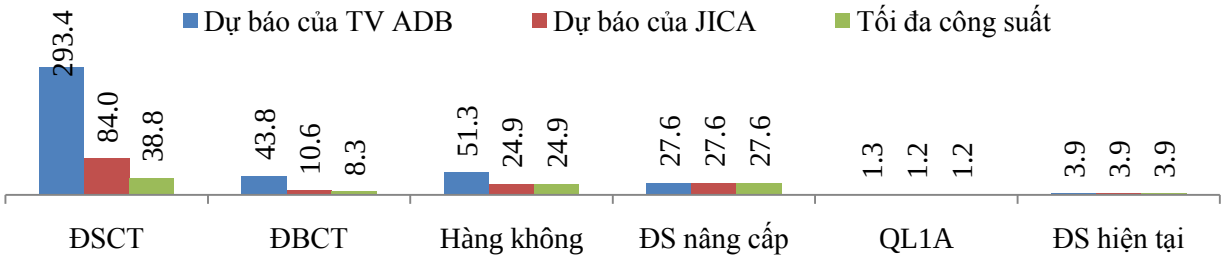
Chi phí đầu tư phân bổ hàng năm của từng tuyến đường được tổng hợp ở hình 6 và phân bổ chi phí cho một hành khách đi hết tuyết đường ở hình 7 với 3 trường hợp gồm: dự báo của tư vấn ADB, JICA và giả định mỗi tuyết đường được sử dụng tốt đa công suất chuyên chở.

Hình 6: Chi phí hạ tầng hàng năm (triệu đô-la)



Nguồn: tính toán của tác giả

Hình 7: Chi phí cố định cho một hành khách theo dự báo vào năm 2030 (đô-la)



Nguồn: Tính toán của tác giả

[34] Chi phí bảo dưỡng ở Châu Âu hay Hoa Kỳ từ 75.000- 80.000 đô-la. Bài viết giả định ở Việt Nam chỉ bằng khoảng 1 nửa ở Châu Âu hay Hoa Kỳ.
[35] Tư vấn VJC (2010, trang 6)

III.4. Chi phí vận hành phương tiện vận tải

Với giả định số người bình quân trên một phương tiện (xe, tàu, máy bay) không thay đổi, chi phí vận hành sẽ không nhạy cảm với tổng số người đi lại trên toàn tuyến đường với điều kiện tốc độ xe nằm trong giới hạn sử dụng năng lượng hiệu quả (xem phụ lục 4 đối với ô-tô).

III.4.1. Đường bộ

Chi phí vận hành các loại phương tiện vận tải đường bộ được ước tính dựa vào mô hình (HDM4) của NHTG và giá vé xe khách thực tế.

Chi phí vận hành của các loại xe bao gồm xăng dầu, nhớt, lốp xe, phụ tùng bảo dưỡng, chi phí lao động bảo dưỡng, chi phí lái và phụ xe, khấu hao xe, lãi suất vốn đầu tư và chi phí chung. Sử dụng mô hình HDM4 với các thông số chính trong phụ lục 4, chi phí vận hành tính cho một hành khách/1719km được thể hiện trong bảng 4.

Bảng 4: Chi phí vận hành xe/KH/1719 km (đô-la)

Chỉ tiêu	Xe máy	Xe<8 chỗ	Xe 8-15 chỗ	Xe >15 chỗ	TB trọng số
Chi phí 2010	36,5	129,3	26,6	18,9	31,3
Lao động[a]	2,1	6,4	5,7	2,7	3,1
Phi lao động	34,4	122,9	20,9	16,2	28,2
Chi phí 2030 QL1A[b]	40,6	142,0	38,0	24,3	37,4
Chi phí 2030 ĐBCT[c]	38,1	134,4	31,1	21,0	33,7

a.Giả định xe máy sử dụng hoàn toàn cho mục đích cá nhân và 50% xe ô-tô dưới 8 chỗ sử dụng vì mục đích cá nhân. Chi phí lao động của hai loại xe máy chỉ là chi phí bảo dưỡng xe

b.chi phí năm 2030 QL1A bằng chi phí phi lao động năm 2010 + (chi phí lao động)x3

c.chi phí năm 2030 ĐBCT bằng chi phí phi lao động năm 2010 + (chi phí lao động)x3x60/100

Nguồn: Tính toán từ mô hình HDM4

Mặt khác, hiện tại giá một vé xe khách một chiều Hà Nội-TPHCM vào khoảng 360 nghìn đồng hay 19 đô-la. Con số này rất gần với số liệu tính toán trong bảng 4 cho năm 2010. Ngoài tiền vé còn có một số khoản phụ thu hành lý, nhưng khả năng chi phí cao hơn giá vé là không cao.

Bài viết này giả định chi phí vận hành của các phương tiện đường bộ tương tự như kết quả của mô hình HDM4. Đối với xe khách trên 15 chỗ trên ĐBCT, chi phí lao động là 4,9 đô-la/HK/1719km và xe khách trên 15 chỗ trên QL1A sẽ là 8,1 đô-la/HK/1719km.

III.4.2. Đường sắt thông thường

Chi phí vận hành của đường sắt hiện tại được ước tính thông qua doanh thu của ngành đường sắt Việt Nam và giá vé tàu hiện tại (so sánh với giá vé xe khách).

Dựa vào doanh thu của ngành đường sắt Việt Nam: Theo số liệu của Tổng công ty đường sắt, năm 2005, toàn ngành vận chuyển 4,558 tỷ lượt HK-km và 10,464 tỷ tấn hàng hóa-km với tổng doanh thu là 1,96 nghìn tỷ đồng hay 123 triệu đô-la (tỷ giá 16.000 VND/USD năm 2005). Nếu giả định rằng toàn bộ doanh thu đến từ hành khách thì doanh thu/ HK-km sẽ là 2,68 xen. Nếu giả định rằng 10 tấn hàng hóa-km tương đương một HK-km, thì doanh thu/HK-km sẽ là 2,22 xen. Nếu giả định rằng các khoản thu khác chiếm 10% doanh thu và chí phí tương đương với doanh thu từ vé thì chi phí sẽ vào khoảng 2 xen/HK-km và 34,5 đô-la/HK/1,723km vào năm 2005.

Dựa vào giá vé tàu và vé xe khách: Giá vé tàu hiện tại cho một ghế ngồi mềm là 810 nghìn đồng hay 42,6 đô-la (tỷ giá19,000 VND/USD). Trung bình không trọng số của 12 loại vé hiện tại là 890 nghìn đồng hay 46,8 đô-la. Như vậy, giá vé tàu thường cao gấp 2,25 -2,47 giá vé xe khách. Giả định rằng tỷ lệ chi phí vận hành của tàu hỏa và xe khách cũng từ 2,25-2,47 lần, chi phí vận hành phân bổ cho một hành khách toàn tuyến sẽ từ 42,5 đến 46,8 đô-la.

Giả định chi phí lao động cho 1 hành khách đi suốt tuyến trên đường sắt hiện hữu bằng với xe khách trên QL1A (hiện tại là 2,7 đô-la, năm 2030 là 8,1 đô-la). Như vậy, chi phí vận hành cho một hành khách của tàu lửa hiện hữu/1,723km trong các tình huống lạc quan, khả năng xảy ra cao và bi quan lần lượt là 39,9; 47,9 và 52,2 đô-la.

Đối với đường sắt nâng cấp, giả định chi phí phi lao động bằng với đường sắt hiện tại và chi phí lao động chỉ bằng xe khách trên đường cao tốc. Như vậy, chi phí vận hành cho một hành khách của tàu lửa trên đường sắt nâng cấp/1,723km trong các tình huống lạc quan, khả năng xảy ra cao và bi quan lần lượt là 36,7; 44,7 và 49,0 đô-la.

III.4.3. Đường sắt cao tốc

Chi phí vận hành tàu cao tốc được ước tính từ các dự án ở Đài Loan, Châu Âu và Hoa Kỳ.

Ước tính theo dự án đường sắt cao tốc ở Đài Loan: Trong tháng 4 năm 2008, hệ thống 336km đường sắt cao tốc ở Đài Loan đã vận chuyển 550 triệu HK-km với hiệu suất sử dụng ghế

46,5%.[36] Chi phí vận hành (không bao gồm chi phí khấu hao tàu) từ 850-900 triệu đài tệ.[37] Với tỷ giá 31NTD/USD, chi phí vận hành tính ra đô-la thấp nhất sẽ là 4,99 xen/HK-km.

Giả định chi phí lao động chiếm 20% tổng chi phí vận hành tàu ở Đài Loan,[38] và chi phí lao động của tàu cao tốc ở Việt Nam sẽ bằng 2/3 chi phí lao động cho một hành khách đi suốt tuyến của đường sắt nâng cấp[39]-- 2,7 đô-la/HK/1570km hay 0,17 xen/KH-km. Chi phí vận hành không kể chi phí khấu hao tàu sẽ là 4,16 xen/HK-km.

Nếu giả định một cách lạc quan rằng hiệu suất sử dụng có thể được cải thiện lên đến 80% mà chi phí vẫn không đổi và chi phí lao động như trên, chi phí vận hành không kể chi phí khấu hao tàu ở Việt Nam sẽ là 2,49 xen/HK-km.

Trung bình 500km đường sẽ cần khoảng 40 chiếc tàu. Số lượng tàu cho 1570km sẽ không quá 200 chiếc. Giả định đây là số lượng tàu sẽ mua cho dự án ĐSCT. Phân bổ 9,5 tỷ đô-la (gồm cả các chi phí thiết bị khác) cho số tàu này, bình quân chi phí cố định cho một tàu sẽ là 47,5 triệu đô-la. Theo báo cáo đầu tư thì Việt Nam sẽ sử dụng tàu Shinkansen 1328 chỗ, với hiệu suất sử dụng 80% số chỗ, chi phí cố định sẽ vào khoảng 0,85 xen/HK-km.

Như vậy, chi phí vận hành của ĐSCT ở Việt Nam ít nhất cũng là 3,34 xen/HK-km hay 52,4 đô-la/HK/1570km đối tình huống lạc quan nhất và 5,02 xen/KH-km hay 78,8 đô-la/HK/1570km đối với thực tế đang xảy ra tại Đài Loan.

Dựa vào số thấp nhất của Châu Âu: Theo phân tích của Terry Gourvish, một chuyên gia về giao thông, chi phí vận hành thấp nhất cho một HK-km ở Châu Âu thuộc về tàu TGV Duplex của Pháp với 0,08 ơ-rô.[40] Với tỷ giá 1,35 USD/EUR, tính ra đô-la sẽ là 10,8 xen/người-km. Nếu chi phí lao động chiếm 36% và chi phí lao động ở Việt Nam là 0,17 xen/HK-km, khi đó chi phí vận hành của tàu cao tốc ở Việt Nam sẽ là 7,08 xen/HK-km hay 111,2 đô-la/HK/1570km.

[36] Vụ thống kê Bộ Giao thông Đài Loan
[37] Ben Shen (2008)
[38] GPD bình quân đầu người của Đài Loan vào cuối năm 2009 là 16.620 đô-la, bằng khoảng 40% của Mỹ. Chi phí lao động của ngành hàng không Hoa Kỳ là 36% và chi phí lao động của Uni Air (Đài Loan) vào năm 2005 chỉ chiếm có 15% tổng chi phí hoạt động (Chang and Wu, 2005).
[39] Vận tốc tàu cao tốc gấp hơn 2 lần nhưng việc vận hành phức tạp hơn nên chi phí lao động sẽ cao hơn.
[40] Gourvish (2009, trang 24)

Dựa vào dự án ĐSCT ở Mỹ: Công ty Quản lý Hệ thống và Kinh tế Giao thông (TEMS Inc.) đã ước tính chi phí vận hành cho một km/tàu 300 chỗ ở Mỹ là 31,17 đô-la.[41] Nếu hiệu suất sử dụng là 80%, chi phí lao động ĐSCT ở Mỹ chiếm 36% (tương đương với tỷ lệ chi phí lao động của hàng không của Mỹ)[42] và chi phí lao động ở Việt Nam là 0,17 xen/HK-km (như trường hợp Đài Loan), chi phí vận hành tính cho 3 loại tàu được thể hiện trong bảng 5.

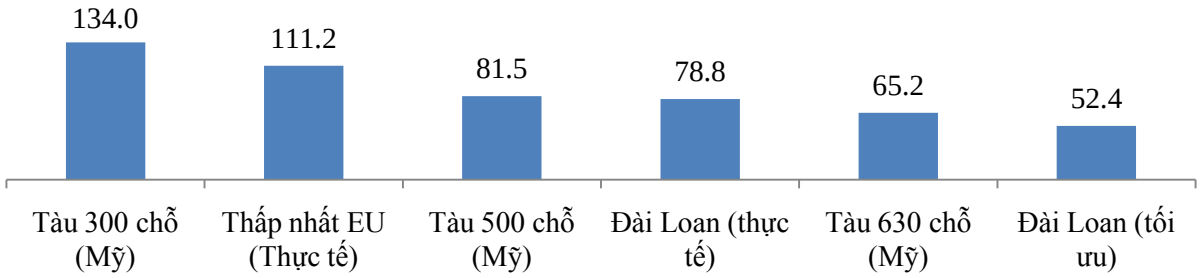
Bảng 5: Chi phí vận hành tàu cao tốc dựa trên ước tính của TEMS Inc.

Số chỗ	**300**	**500**	**630**
Hiệu suất sử dụng ghế	80%	80%	80%
Số ghế thực tế	240	400	504
Chi phí một km, một tàu (đô-la)	31,17	31,17	31,17
Chi phí một người-km ở Mỹ (xen)	13,07	7,84	6,22
Chi phí lao động (36%)	4,70	2,82	2,24
Chi phí phi lao động (64%)	8,36	5,02	3,98
Chi phí một người-km ở VN (xen)	8,53	5,29	4,25
Chi phí lao động	0,17	0,17	0,17
Chi phí phi lao động (như Mỹ)	8,36	5,02	3,98
Chi phí vận hành HK/1570km (USD)	**134,0**	**81,5**	**65,2**
Chi phí lao động	2,7	2,7	2,7
Chi phí phi lao động	131,3	78,8	62,5

Nguồn: Tính toán của tác giả

Tổng hợp các khả năng chi phí vận hành của tàu cao tốc ở Việt Nam được minh họa ở hình 8

Hình 8: Chi phí vận hành có thể cho một người trên 1570km của ĐSCT (đô-la)



Nguồn: Tính toán của tác giả

Bài viết này giả định chi phí vận hành của tàu cao tốc trong tình huống lạc quan, khả năng xảy ra cao và bi quan lần lượt là 52,4; 65,2 và 78,8 đô-la. Tình huống lạc quan sẽ được sử dụng để so sánh với các phương tiện giao thông khác với tình huống khả năng xảy ra cao nhất.

[41] Xem TEMS Inc (2010)
[42] Con số này được tính toán từ cơ sở dữ liệu của Hiệp hội vận chuyển hàng không Hoa Kỳ

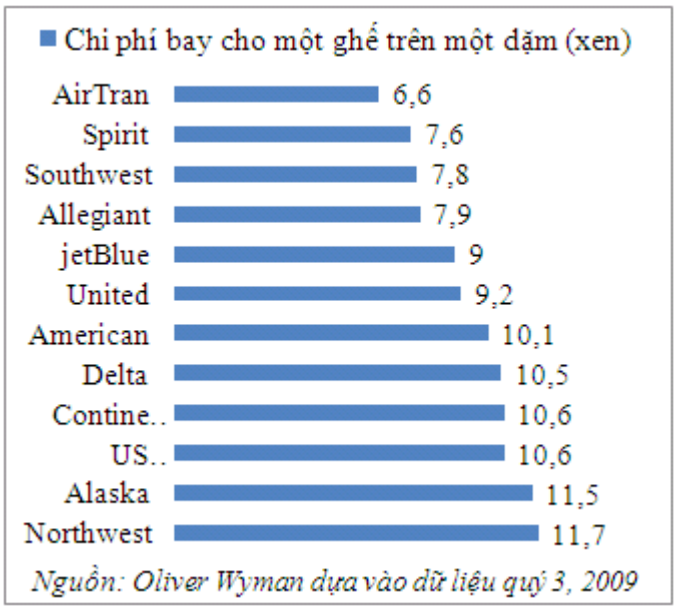
III.4.4. Đường hàng không

Chi phí vận hành của các hãng hàng không Việt Nam sẽ được được ước tính thông qua giá vé hiện tại của Việt Nam Airlines và Jet Star, và chi phí của các hãng hàng không ở Mỹ.

Ước tính theo giá vé của các hãng hàng không tại Việt Nam: Theo kinh nghiệm hoạt động hàng không, chi phí vận hành thường tương đương với giá vé hạng phổ thông. Hiện tại, giá vé thông thường của Việt Nam Airline khoảng 1,5 triệu đồng hay 78,9 đô-la và của Jet Star khoảng 1 triệu đồng hay 52,6 đô-la.

Nếu giả định chi phí lao động cho một hành khách trên toàn tuyến bằng xe khách trên đường cao tốc (4,1 đô-la/1250km)[43] thì chi phí vận hành của các hãng hàng không Việt Nam tuyến Hà Nội-TPHCM vào năm 2030 sẽ từ 55,2 đến 81,5 đô-la/HK/1250km.

Hình 9: Chi phí trên cho một dặm, một ghế của các hãng hàng không Hoa Kỳ



Ước tính theo các hàng hàng không Hoa Kỳ: theo phân tích của Scott McCartney,[44] chi phí một ghế một dặm (1,61km) vào quý III năm 2009 của các hãng hàng không Hoa Kỳ (hình 9) dao động giữa 6,6-11,7 xen một dặm hay 4,1-7,27 xen/km. Dựa vào dữ liệu của Hiệp hội vận tải Hàng không Hoa kỳ cho thấy chi phí lao động chiếm 36%.[45]

Nếu giả định rằng hiệu suất sử dụng ghế là 80%, chi phí lao động của hàng không ở Việt Nam bằng xe khách trên ĐBCT, ước tính chi phí vận hành của hàng không ở Việt Nam dựa vào các hãng Northwest, jetBlue và Airtran được thể hiện trong bảng 6:

[43] Mức lương của nhân viên hàng không và phi công cao hơn nhiều so với lương của phụ và tài xế xe khách, nhưng bù lại thời gian chỉ bằng 1/10 và số người cần thiết ít hơn nhiều lần. Trên thực tế chi phí này có thể thấp hơn
[44] McCartney (2010)
[45] Tính toán từ dữ liệu của Hiệp hội vận tải hàng không Hoa Kỳ

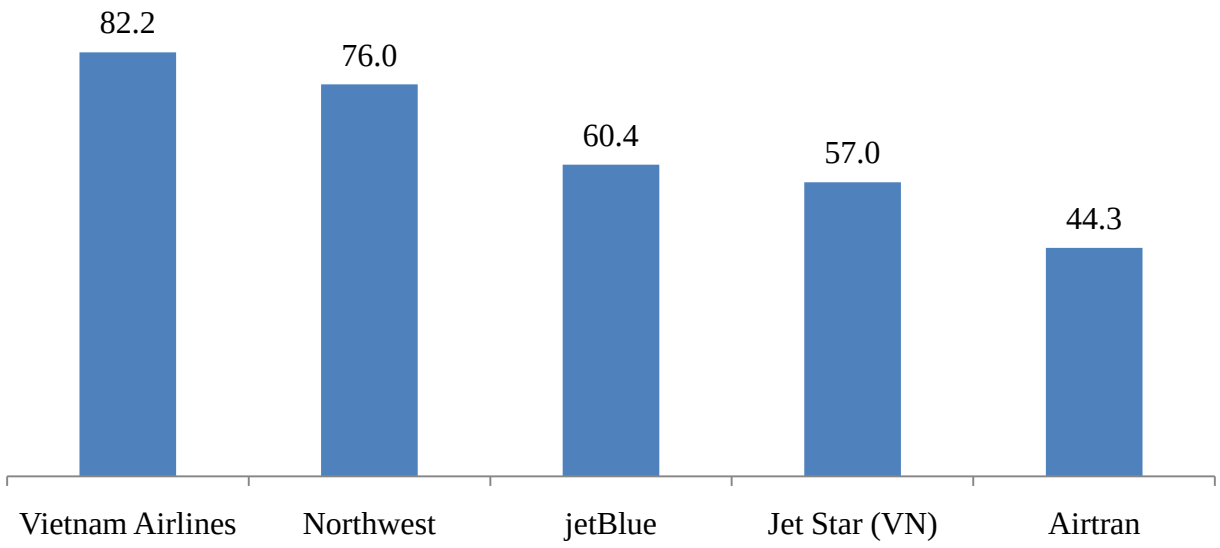
Bảng 6: Chi phí vận hành hàng không

	Northwest	jetBlue	Airtran
Ở Mỹ			
Chi phí một dặm/ghế (xen)	11,7	9,2	6,6
Chi phí một km/ghế (xen)	7,27	5,71	4,10
Hiệu suất sử dụng ghế	0,8	0,8	0,8
Chi phí/HK-km-km (xen)	9,08	7,14	5,12
Chi phí lao động (36%)	3,27	2,57	1,84
Chi phí phi lao động (64%)	5,82	4,57	3,28
Ở Việt Nam			
Chi phí/Hk-km (xen)	6,14	4,90	3,61
Chi phí lao động	0,33	0,33	0,33
Chi phí phi lao động (bằng Mỹ)	5,81	4,57	3,28
Chi phí/1250km (đô-la)	**76,8**	**61,2**	**45,1**
Lao động	4,1	4,1	4,1
Phi lao động	72,7	57,1	41,0

Nguồn: Tính toán của tác giả

Tổng hợp các khả năng về chi phí vận hành hàng không ở Việt Nam được minh họa ở hình 10.

Hình 10: Các khả năng về chi phí vận hàng hàng không ở Việt Nam (đô-la)



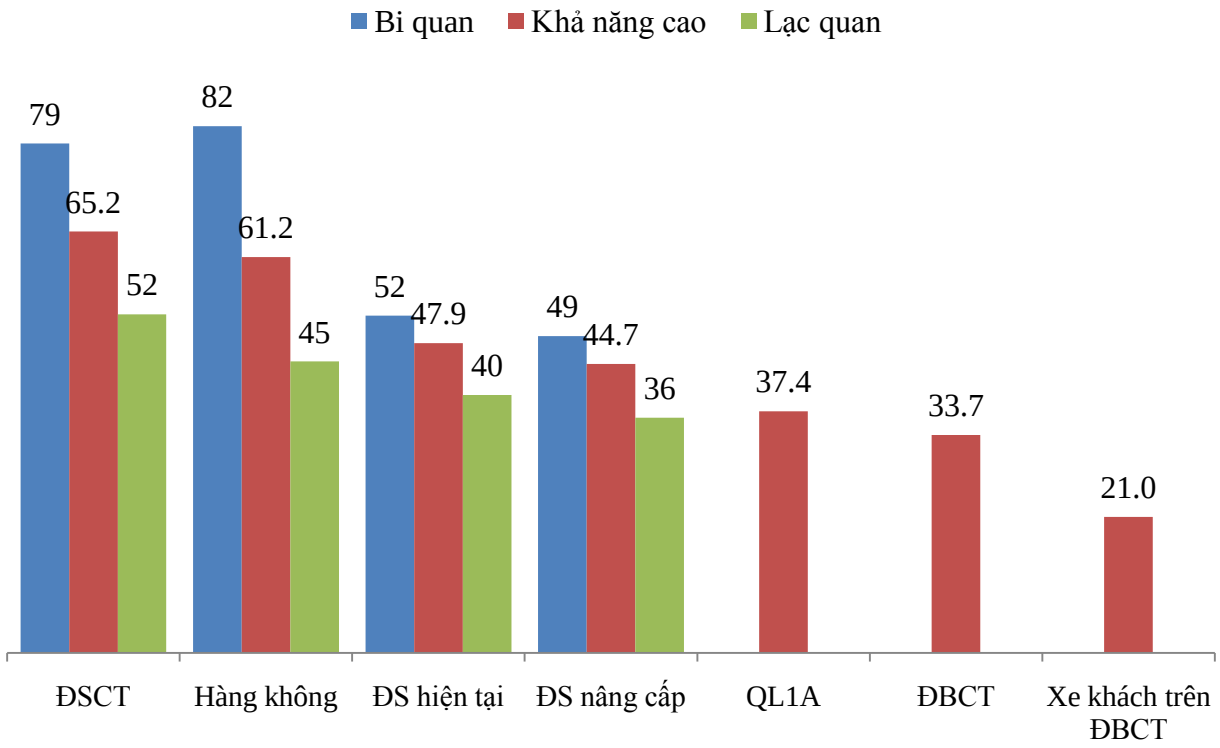
Nguồn: tính toán của tác giả

Chi phí vận hành hàng không ở Việt Nam vào năm 2030 trong tình huống lạc quan, khả năng xảy ra cao và bi quan lần lượt là 44,3; 60,4 và 82,2 đô-la.

III.4.5. Tổng hợp chi phí vận hành của các loại phương tiện

Chi phí vận hành cho một hành khách trên suốt tuyến Hà Nội- TPHCM của các loại phương tiện vận tải và tuyến được được minh họa trong hình 11 dưới đây.

Hình 11: Chi phí vận hành cho một hành khách trên suốt tuyến Hà nội-TPHCM (đô-la)



Nguồn: Tính toán của tác giả

Chi phí vận hành của các phương tiện vận tải và các tuyến nêu trên có thể chia thành 3 nhóm. Chi phí vận hành của máy bay và tàu cao tốc thuộc nhóm cao nhất, tiếp đến là tàu lửa hiện hữu hay nâng cấp, trung bình của đường bộ hiện tại hay đường bộ cao tốc.

Chi phí vận hành của xe khách trên ĐBCT là thất nhất. Đây chính là lý do tại sao xe khách chiếm ưu thế hơn hẳn. Theo đánh giá trong Báo cáo đầu tư ĐSCT của Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản, xe khách chiếm 70-80% thị phần vận tải trên cự ly 1000-1600 km.[46]

Kết quả phân tích cho thấy, chi phí vận hành của tàu cao tốc là cao nhất trong hầu hết các trường hợp. Chi phí vận hành của tàu cao tốc trong tình huống lạc quan, chỉ thấp hơn khoảng 15% chi phí vận hành của máy bay trong tình huống có khả năng xảy ra cao.

[46] Tư vấn Việt Nam – Nhật Bản (2010, trang 9)

III.5. Giá trị của thời gian đi lại

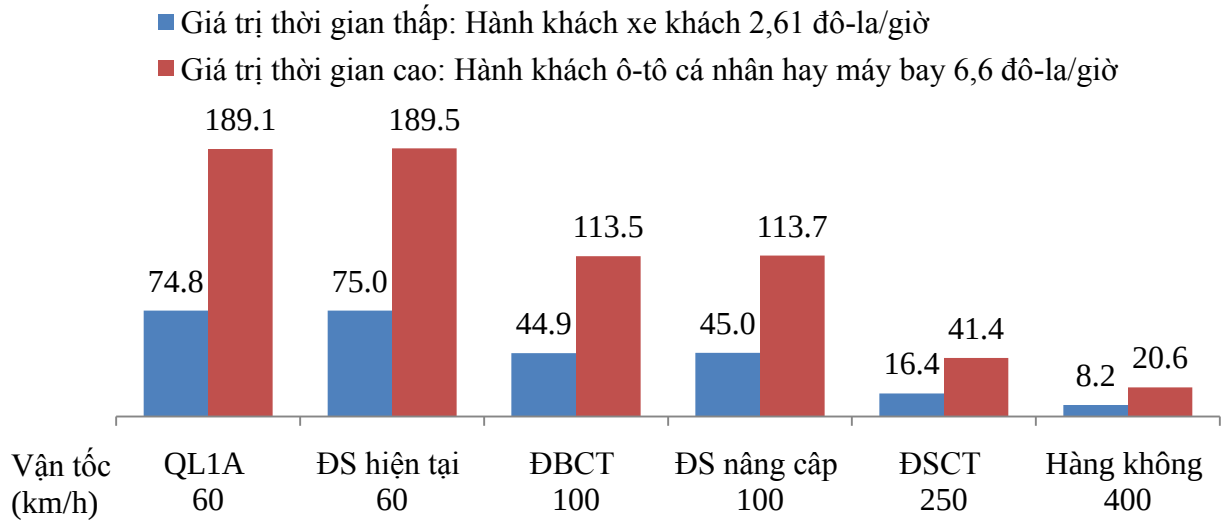
Giá trị của thời gian đi lại thay đổi cùng với vận tốc của các loại phương tiện giao thông và loại hành khách (thương gia, giải trí…). Hai kịch bản sẽ được phân tích.

Kịch bản I- Giá trị thời gian thấp: Giả định giá trị thời gian của tất cả hành khách bằng giá trị thời gian của hành khách đi xe khách vào năm 2030 với 3,3 đô-la/1 giờ làm việc và 1 đô-la/1 giờ không làm việc. Do thời gian đi lại của hành khách xe khách thường dài nên giả định (như Tư vấn ADB) thời gian làm việc chiếm 70% và thời gian không làm việc chiếm 30% thời gian đi lại.[47] Tính bình quân giá trị thời gian của một giờ sẽ là 2,61 đô-la/giờ.

Kịch bản II- Giá trị thời gian cao: Giả định giá trị thời gian của tất cả hành khách bằng giá trị thời gian của hành khách đi máy bay hay đi ô-tô riêng vào năm 2030 với 6,6 đô-la/giờ.[48] Giả định thời gian làm việc chiếm 100% thời gian đi lại.

Giá trị thời gian để đi hết tuyến Hà Nội-TPHCM của mỗi loại phương tiện giao thông được minh họa trong hình 12.

Hình 12: Giá trị thời gian của một hành khách vào năm 2030 (đô-la)



Nguồn: Tính toán của tác giả

[47] Tư vấn ADB (2008, trang 70)
[48] Giá trị thời gian làm việc của hành khách xe khách cũng như máy bay được lấy từ Báo cáo của Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản (2010, trang 10-7). Giá trị thời gian không làm việc bằng 30% giá trị làm việc như tính toán của Tư vấn ADB (2008, trang 70).

III.6. Các chi phí ngoại tác khác

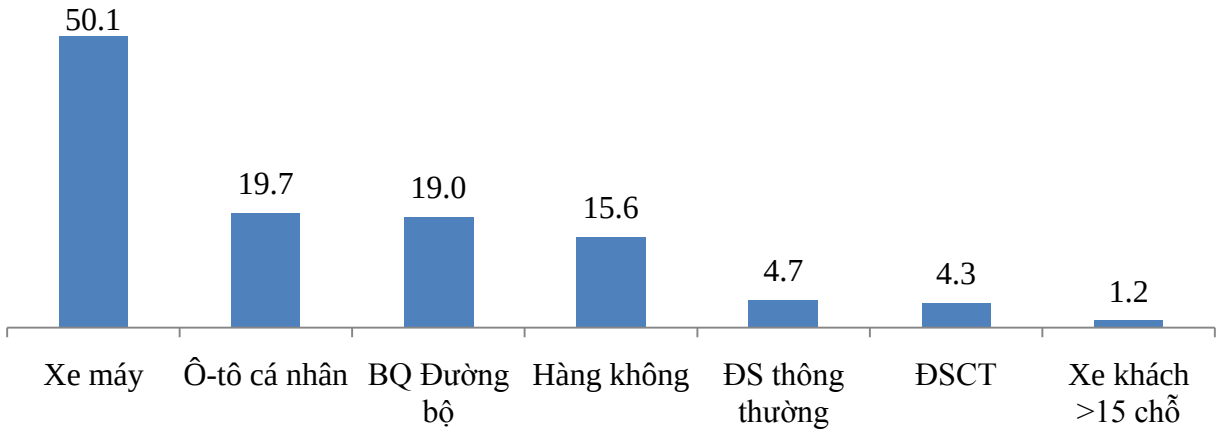
Theo kết quả nghiên cứu của Campos và Rus, ĐSCT chỉ phát thải 4 tấn khí CO2/100HK-km, so với 14 tấn của ô-tô cá nhân và 17 tấn của máy bay.[49] Số liệu trong Báo cáo đầu tư ĐSCT cho thấy ở Nhật Bản, phát thải của xe ô-tô cá nhân là 172g CO2/HK-km, máy bay 111g CO2/HK-km và đường sắt 19g CO2/HK-km. [50] Tuy nhiên, mức thấp nhất thuộc về xe khách. Kết quả tính toán từ mô HDM4 cho thấy phát thải của xe khách chỉ là 16g CO2/HK-km. Về tiếng ồn, chắc chắn xe khách thấp hơn tàu cao tốc nhiều lần.

Campos và Rus đã tính chi phí ngoại tác (bao gồm tại nạn, tiếng ồn, ô nhiễm không khí, thay đổi khí hậu và tác động đến đô thị nhưng không bao gồm chi phí ùn tắc giao thông) của 1000HK-km trên tuyến ĐSCT Paris-Brussels ở Châu Âu là 10,4 ơ-rô so với 43,6 ơ-rô của xe ô-tô cá nhân và 47,5 ơ-rô của máy bay.[51] Từ ba con số này tính ta tỷ lệ chi phí ngoại tác của ĐSCT và máy bay so với ô-tô cá nhân lần lượt là 0,24 và 1,09. Giả định các tỷ lệ này tương tự ở Việt Nam.

Kết quả phân tích của mô hình HDM4 cho thấy chi phí ngoại tác của ô-tô cá nhân là 1,14 xen/HK-km với GDP bình quân đầu người ở mức 4.000 đô-la/người.

Giả định chi phí ngoại tác HK-km của đường sắt tương đương chi phí ngoại tác của ĐSCT, Tổng hợp chi phí ngoại tác của các loại phương tiện giao thông được minh họa ở hình 13.

Hình 13: Chi phí ngoại tác cho một hành khách vào năm 2030 (đô-la)



Nguồn: Tính toán của tác giả

[49] Campos and De Rus (2007, trang 20)
[50] Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản (2010, trang 10-8)
[51] Campos and De Rus (2007, trang 21)

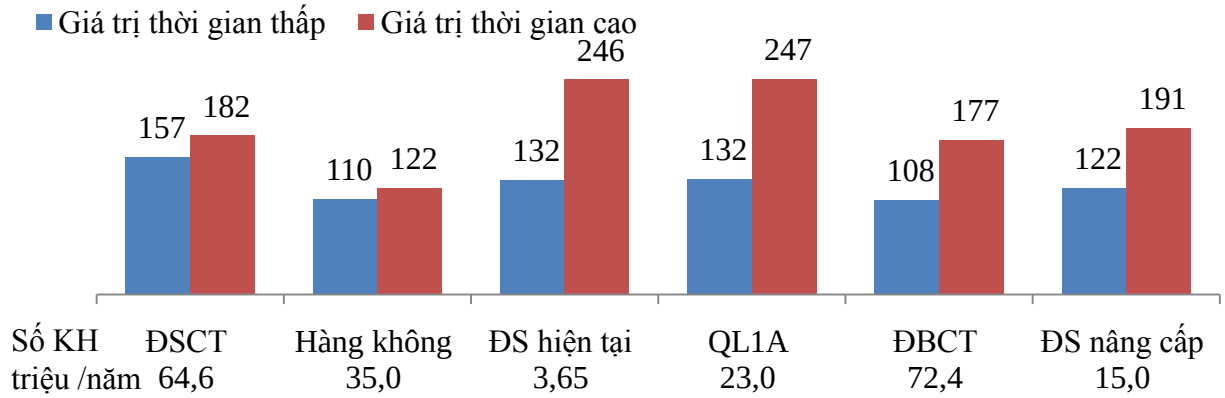
IV. SO SÁNH CHI PHÍ KINH TẾ CỦA CÁC LOẠI HÌNH VẬN TẢI

Chi phí kinh tế của từng loại hình vận tải gồm: ĐSCT, ĐBCT, đường bộ hiện tại, đường sắt hiện tại, đường sắt nâng cấp và đường hàng không lần lượt được phân tích theo ba kịch bản. Kịch bản I dựa trên dự báo nhu cầu giao thông của JICA. Kịch bản II dựa trên dự báo nhu cầu giao thông của Tư vấn ADB. Kịch bản III giả định mỗi tuyến đường sẽ phát huy tối đa công suất thiết kế.

Việc phân tích được tiến hành qua hai bước. Bước 1 so sánh tổng chi phí kinh tế của các loại hình vận tải nêu trên. Bước 2 so sánh từng cấu phần (chi phí đầu tư hạ tầng, chi phí vận hành, giá trị thời gian của hành khách và các chi phí ngoai tác) trong chi phí kinh tế của ba loại phương tiện nằm trong khả năng lựa chọn cao của hành khách gồm: máy bay, tàu cao tốc và xe khách.

IV.1. Kịch bản I: So sánh dựa vào dự báo giao thông của JICA

Hình 14: Chi phí kinh tế của một hành khách vào năm 2030 (đô-la)



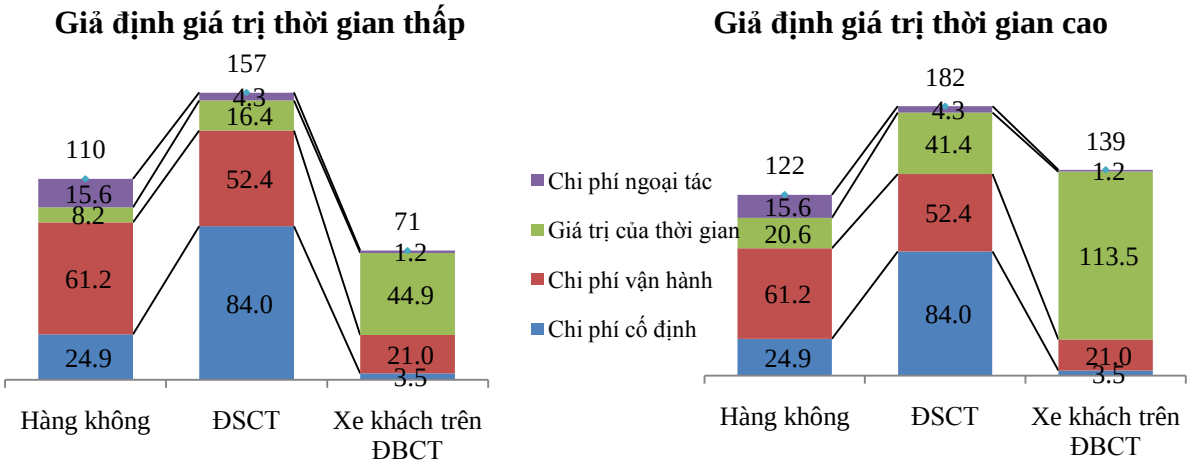
Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong tình huống giá trị thời gian thấp, với các giả định về chi phí vận hành thuận lợi nhất cho ĐSCT và tình huống có khả năng xảy ra cao nhất đối với các phương tiện còn lại, chi phí kinh tế của một hành khách đi ĐSCT là cao nhất trong khi chi phí kinh tế của ĐBCT thấp nhất.

Trong tình huống giá trị thời gian cao, đường hàng không có ưu thế hơn cả, tàu lửa hiện tại và QL1A là nhóm có chi phí kinh tế cao nhất do giá trị thời gian đi lại rất cao.

So sánh chi tiết các cấu phần trong chi phí kinh tế của của máy bay, tàu cao tốc và xe khách trên ĐBCT được minh họa trong hình 15.

Hình 15: Chi phí kinh tế của 3 loại phương tiện (đô-la)



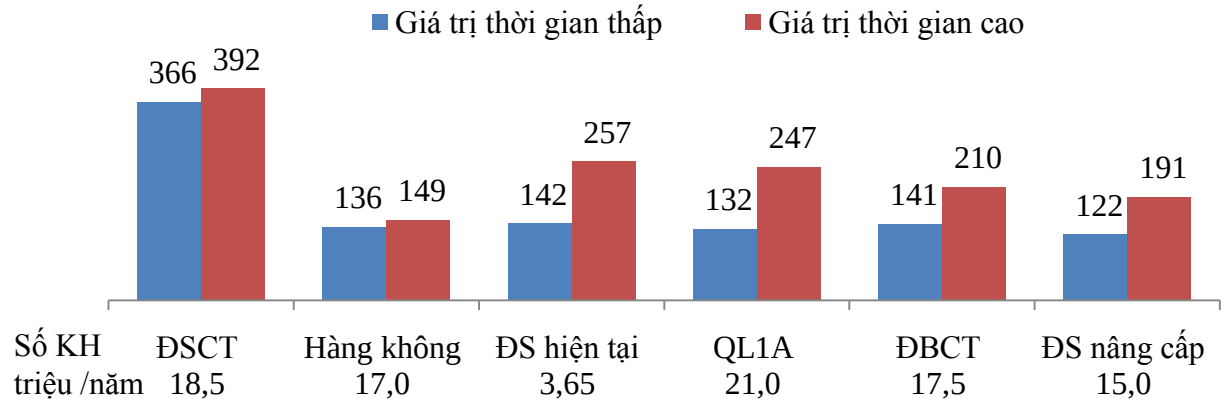
Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong tình huống giá trị thời gian thấp, chi phí kinh tế của xe khách sẽ thấp nhất trong 3 lựa chọn và chỉ bằng một nửa ĐSCT. Cho dù chi phí thời gian chiếm 2/3, nhưng chi phí vận hành và đầu tư thấp, nên tổng chi phí kinh tế của xe khách rất thấp. Chi phí kinh tế của ĐSCT cao hơn đường hàng không khoảng 12% do chi phí cố định của nó cao hơn nhiều, trong khi chi phí vận hành chỉ thấp hơn chi phí vận hành của đường hàng không một chút (khoảng 15%).

Trong tình huống giá trị thời gian cao, xét về góc độ của cả nền kinh tế, đường hàng không là lựa chọn thích hợp hơn cả.

IV.2. Kịch bản II: So sánh dựa vào dự báo nhu cầu đi lại của tư vấn ADB

Hình 16: Chi phí kinh tế của một hành khách vào năm 2030 (đô-la)



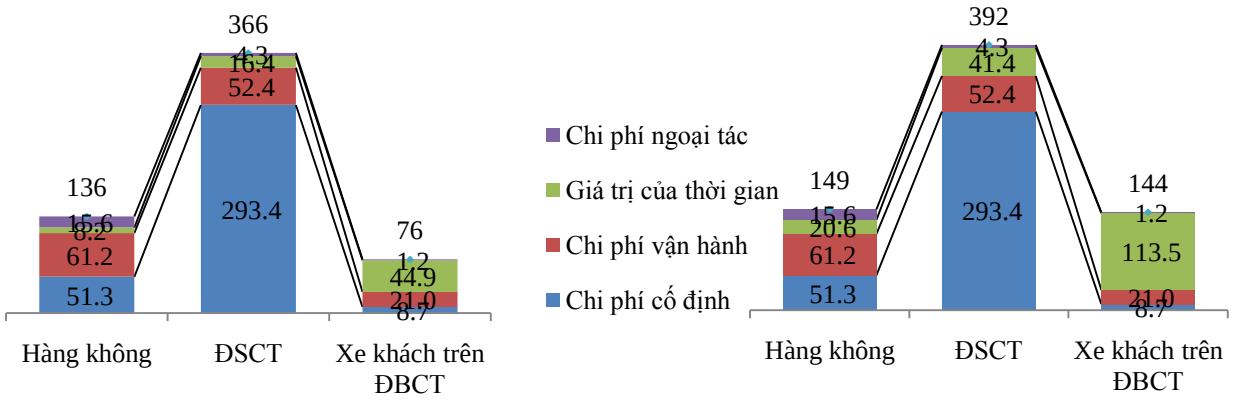
Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong tình huống giá trị thời gian thấp, chi phí kinh tế cho một hành khách của ĐSCT nhìn chung cao gấp hơn 2,5 lần chi phí kinh tế của các phương tiện giao thông còn lại. Chi phí kinh tế của đường sắt nâng cấp là thấp nhất. Chi phí kinh tế ĐBCT, hàng không, đường sắt hiện tại và QL1A xấp xỉ bằng nhau.

Trong tình huống giá trị thời gian cao, đường hàng không là lựa chọn tốt nhất và ĐSCT vẫn tốn kém nhất.

Hình 17: Chi phí kinh tế của 3 loại phương tiện (đô-la)

Giả định giá trị thời gian thấp **Giả định giá trị thời gian cao**

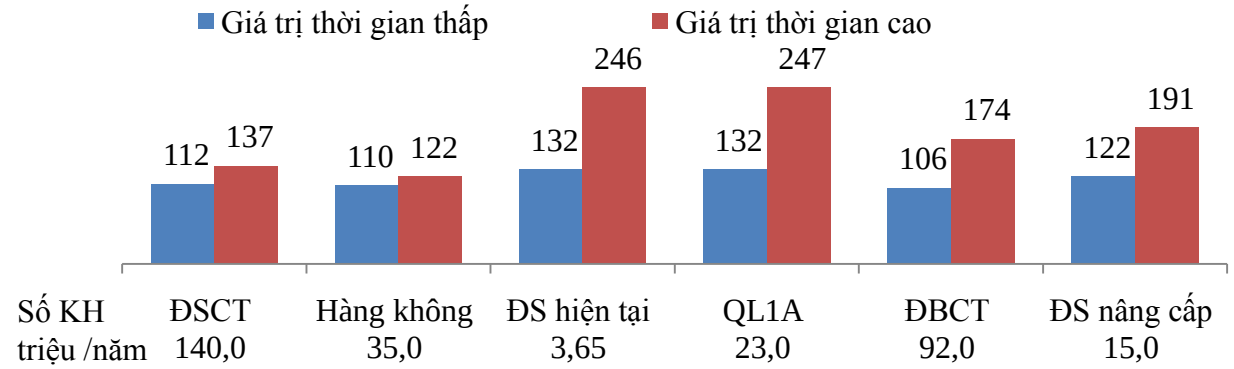


Nguồn: Tính toán của tác giả

Kết quả phân tích tương tự như kịch bản 1. Xe khách có ưu thế khi giá trị thời gian thấp và máy bay có ưu thế khi giá trị thời gian cao.

IV.3. Kịch bản III: So sánh với giả định mỗi tuyến đường được sử dụng tối đa công suất

Hình 18: Chi phí kinh tế của một hành khách vào năm 2030 (đô-la)

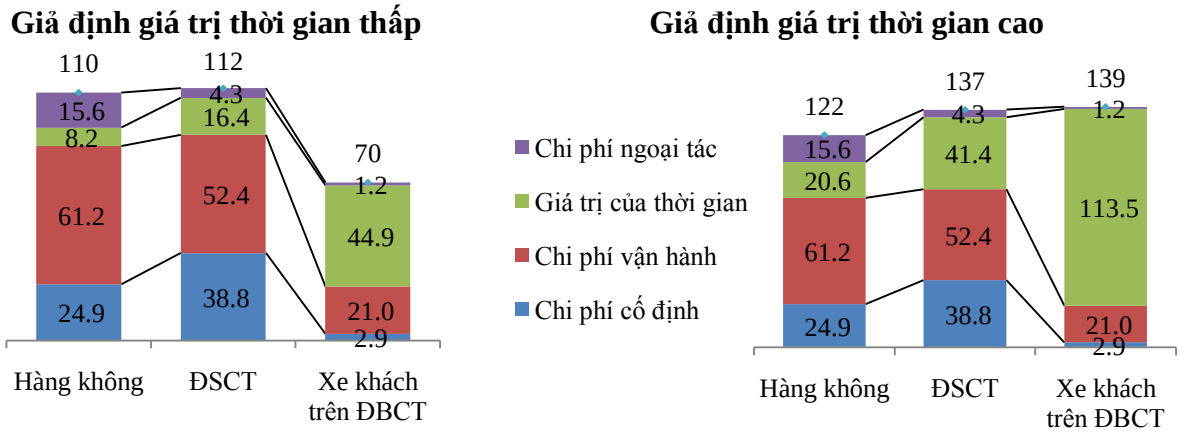


Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong tình huống giá trị thời gian thấp, chi phí kinh tế của ĐBCT sẽ thấp nhất và chi phi kinh tế của đường sắt hiện tại và QL1A là cao nhất. Chi phí kinh tế của ĐBCT, đường hàng không và ĐSCT là tương đương nhau.

Trong tình huống giá trị thời gian cao, đường sắt và đường bộ hiện tại là tốn kém nhất. Hàng không vẫn là lựa chọn tốt nhất.

Hình 19: Chi phí kinh tế của 3 loại phương tiện (đô-la)



Nguồn: Tính toán của tác giả

Với tình huống giá trị thời gian thấp, chi phí kinh tế của xe khách trên ĐBCT là thấp nhất và chỉ bằng 2/3 chi phí kinh tế của ĐSCT. Trong tình huống giá trị thời gian cao, chi phí kinh tế của đường hàng không là tốt nhất.

IV.4. Đánh giá kết quả phân tích chi phí kinh tế

Sau khi phân tích tất cả các trường hợp, kết quả cho thấy ĐSCT không có khả năng cạnh tranh trong bất kỳ kịch bản nào cho dù với giả định chi phí vận hành của tàu cao tốc lấy ở mức lạc quan nhất, trong khi các loại hình giao thông khác được lấy ở mức khả năng xảy ra cao nhất. Trong 3 tình huống thì khả năng thực tế xảy ra gần với dự báo của Tư vấn ADB là cao hơn cả. Ở tình huống này, chi phí kinh tế của ĐSCT nhìn chung cao gấp hơn 2,5 lần các loại hình khác.

Trong phân tích này, chi phí kinh tế của đường sắt nâng cấp thấp là do giả định trục đường này sẽ được sử dụng tối đa công suất. Tuy nhiên, thực tế sẽ khác đi nếu giá vé của đường sắt nâng cấp không cạnh tranh được với hàng không giá rẻ. Đối với đường sắt, khi được nâng lên tốc độ 120km/giờ nhưng giá vé vẫn như hiện tại thì khả năng sẽ chiếm được thị phần trên những tuyến

liên tỉnh không có sân bay. Hơn thế đường sắt nâng cấp có khả năng cạnh tranh trong việc chuyên chở các loại hàng hóa có khối lượng lớn và yêu cầu thời gian nhanh, điều mà vận tải biển không đáp ứng được và ĐSCT thì không thể vận chuyển hàng hóa.

Lựa chọn ưu tiên là xây dựng ĐBCT, nâng cấp tuyến đường sắt hiện tại lên 120km/h cùng với việc chuẩn bị nâng cấp năng lực vận tải hàng không khi nhu cầu vận tải gia tăng. Trong các lựa chọn ưu tiên, việc xây dựng ĐBCT là cấp thiết nhất vì theo kết quả phân tích của mô hình quản lý đường cao tốc HDM4 của NHTG cho thấy, trong vòng 3-5 năm nữa hệ nhiều đoạn trên tuyến đường hiện tại sẽ quá tải.

V. LỰA CHỌN CỦA NGƯỜI TIÊU DÙNG VÀ TÍNH KHẢ THI VỀ TÀI CHÍNH

Các kết quả phân tích chi phí kinh tế nêu trên dựa vào giả định sẽ có những tỷ lệ cố định hành khách lựa chọn mỗi loại hình đi lại mà không quan tâm đến chi phí. Trên thực tế chi phí là một trong những yếu tố quan trọng nhất quyết định việc lựa chọn hình thức đi lại. Những hành khách có giá trị thời gian cao sẽ chọn máy bay và hành khách muốn tiết kiệm chi phí sẽ đi xe khách. Từ Hà Nội đến TPHCM (hai điểm kết nối chính), ĐSCT quá chậm và quá tốn kém. Đường hàng không rẻ hơn và nhanh hơn.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, ĐSCT chỉ có khả năng cạnh tranh ở khoảng cách từ 300-600km [52] có thể lên đến 800km, [53] nhưng nó không thể cạnh tranh với hàng không ở cự ly trên 1000km.[54] 1570km là quá dài cho ĐSCT.

Liên doanh Tư vấn Việt Nam - Nhật Bản đã đề xuất triển khai xây dựng những đoạn được xem là có mật độ giao thông lớn trước như 300km Hà Nội-Vinh hay 400km TPHCM-Nha Trang. Khi đó người lao động ở Vinh có thể ra Hà Nội làm việc hàng ngày bằng tàu cao tốc. Tuy nhiên số lượng hành khách sẽ rất thấp nếu không bao gồm số lượng đi suốt tuyến. Hơn thế, chi phí đi lại nằm ngoài khả năng của phần lớn hành khách.

Hiện nay, mức lương bình quân của lao động Việt Nam ở Việt Nam vào khoảng 1,6 triệu đồng (86 đô-la). [55] Ngay cả khi mức lương thực tăng lên 5 lần (8 triệu đồng 1 tháng) vào năm 2030 so

[52] Gourvish (2009, trang 31)
[53] De Rus (2008, trang 7)
[54] Nhân dân Nhật báo (2010)
[55] EIU (2010, Dữ liệu quốc gia: Việt Nam)

với mức hiện tại (bình quân tăng 8,4% một năm, cao hơn mức tăng GDP dự kiến) và giá vé tàu cao tốc chỉ bằng vé xe khách hiện tại (trên 200 nghìn đồng cho vé hai chiều Hà Nội - Vinh), thì nó cũng nằm ngoài khả năng chi trả của một lao động thông thường. Nếu một người làm việc 20 ngày một tháng thì chi phí đi lại đã là trên 4 triệu đồng, chiếm hơn một nửa thu nhập 1 tháng.

Thực ra chi phí đi lại có tương quan dương với giá nhà và chi phí thuê nhà. Hiện tại người lao động có thể sống với chi phí thuê nhà từ 300-500 đồng/tháng ở các quận ngoại thành Hà Nội và TPHCM. Nếu hệ thống giao thông trong vòng bán kính 50km được cải thiện thì chi phí thuê nhà còn thấp hơn nữa. Khi đó sẽ không ai có động cơ để sống cách nơi làm việc hàng trăm cây số để phải tốn một lượng thời gian và chi phí rất lớn cho việc đi lại.

Đối với tính khả thi về mặt tài chính, bỏ qua chi phí đầu tư ban đầu, chi phí vận hành của tàu cao tốc đã gần bằng chi phí vận hành của hàng không (52,4 đô-la so với 61,2 đô-la). Do vậy để đảm bảo thu đủ bù chi, giá vé tàu cao tốc rất khó để thấp hơn đáng kể so với giá vé máy bay. Khi đó, phần lớn hành khách sẽ chọn đường hàng không.

Thực tế cho thấy, mấy năm gần đây khi hàng không giá rẻ bắt đầu phát triển thì lượng hành khách của đường sắt có xu hướng giảm. Trong vòng 10 năm nữa, khi hàng không giá rẻ phát triển mạnh hơn và trở nên thuận tiện hơn, việc chen chân của ĐSCT sẽ khó khăn hơn nhiều.

Những rắc rối của ĐSCT hiện đang xảy ra ở Trung Quốc và Đài Loan. Theo Zhao Jian, giáo sư kinh tế ở Đại học Giao thông Bắc Kinh, hầu hết hành khách đi tàu thông thường ở Trung Quốc sẽ không bỏ ra số tiền lớn để đi tàu cao tốc.[56] Một vé hạng hai của chặng đường 968km từ Quảng Châu đi Vũ Hán có giá 490 nhân dân tệ (hơn 1,3 triệu đồng), tương đương với mức lương hàng tháng của nhiều công nhân Trung Quốc. [57] Kết quả là cho dù đang có kế hoạch đưa 128 đôi tàu vào khai thác tuyến này, nhưng trên thực tế chỉ có 28 đôi với hiệu suất khai thác 50% mỗi ngày. Hơn thế, đoạn đường 112 km từ Bắc Kinh đi Tianjin chạy qua khu vực dân cư đông đúc đang lỗ mỗi năm khoảng 102 triệu đô-la.[58] **MỘT TRIỆU ĐÔ-LA MỘT KM MỘT NĂM!**

Đối với Đài Loan, vào tháng giêng năm 2007, khi đưa dự án 15 tỷ đô-la đầu tư 336 km ĐSCT theo phương thưc BOT (xây dựng – kinh doanh – chuyển giao) vào vận hành, số lượng hành

[56] Forsythe (2009)
[57] Devonshire-Ellis (2010)
[58] Nhân Dân Nhật Báo (2010)

khách mỗi ngày được dự báo sẽ là 180 nghìn người (sau đó giảm xuống 140 nghìn). Tuy nhiên, trên thực tế, đến tháng tư 2010, số lượng hành khách mới đạt bình quân 100 nghìn người một ngày.[59] Doanh nghiệp BOT kinh doanh thua lỗ. Tính đến tháng 09/2009, số lỗ lũy kế lên đến 2,2 tỷ đô-la (70 tỷ đài tệ), bằng 65% vốn chủ sở hữu.[60] Tháng 11/2009 vừa qua, chính quyền Đài Loan gần như phải tiếp quản dự án này.[61]

VI. GÁNH NẶNG QUỐC GIA

56 tỷ đô-la có quy mô như thế nào? Nó bằng tổng kim ngạch xuất khẩu hay 2/3 GDP của Việt Nam năm 2009. Chỉ riêng chi phí tư vấn được ước tính 3,8 tỷ đô-la[62] cũng có thể đủ để nâng cấp toàn bộ hệ thống đường sắt hiện tại lên tốc độ 120km/giờ. Cho dù Trung Quốc có kế hoạch chi 300 tỷ đô-la để xây dựng một hệ thống đường sắt cao tốc có quy mô lớn nhất thế giới[63] và họ đang gặp những rắc rối như kể trên, nhưng số tiền này cũng chỉ bằng 6% GDP năm 2009 của họ. Hơn thế, theo Julian L. Wong, và Nick Wellkamp, hai nhà nghiên cứu ở Trung tâm Tiến bộ Mỹ, các lợi ích của ĐSCT không chỉ giới hạn ở thị trường nội địa Trung Quốc. Trung Quốc sẽ được hưởng lợi để trở thành nhà xuất khẩu tri thức, công nghệ và vốn cho ĐSCT khắp thế giới.[64] Đối với Việt Nam, sẽ rất khó để điều này có thể xảy ra.

Nếu Việt Nam phải vay phần lớn khoản đầu tư này thì nợ nước ngoài của riêng dự án này sẽ gấp đôi tổng nợ nước ngoài ở thời điểm hiện tại.[65] Nếu Việt Nam phải vay với lãi suất thương mại (ví dụ là 7% như 1 tỷ đô-la trái phiếu nước ngoài được phát hành vào đầu năm 2010) thì chi phí lãi vay hàng năm sẽ tương đương với doanh thu xuất khẩu năm 2009 của cả ngành da giày. Nếu lãi suất vay chỉ là 3%, thì chi phí lãi vay sẽ bằng 7,3% thu ngân sách năm 2009 hay gần một nửa ngân sách cho giáo dục năm 2010. Như Bộ trưởng Giao thông Vận tải nói "hoàn vốn cho hạ tầng rất khó"[66]. Điều này có nghĩa là ngân sách sẽ phải gánh khoản này nếu dự án được đầu tư.

[59] http://en.wikipedia.org/wiki/Taiwan_High_Speed_Rail
[60] Thời Báo Đài Bắc (2009a)
[61] Thời Báo Đài Bắc (2009b)
[62] Tư vấn Việt Nam-Nhật Bản (2010, trang 26)
[63] Hewitt (2009)
[64] Wong and Wellkamp (2010)
[65] Theo báo cáo nợ nước ngoài ngày 31/12/2009 của Bộ Tài chính thì tổng nợ nước ngoài đến ngày 30/06/2009 của Việt Nam là 23,6 tỷ đô-la. Co số này xấp xỉ 25% GDP năm 2009
[66] Nguyên Hà (2010)

VII. ĐÁNH GIÁ LỢI ÍCH CỦA ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC

Tư vấn Việt Nam - Nhật Bản đánh giá "Đường sắt cao tốc Hà Nội-TPHCM đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế của cả nước, kết nối thủ đô Hà Nội ở miền Bắc với TPHCM, trung tâm công nghiệp, thương mại lớn nhất ở miền Nam. Phát triển ĐSCT dự kiến sẽ đem lại nhiều lợi ích kinh tế trực tiếp và gián tiếp cho xã hội. Các giá trị có thể lượng hóa được bao gồm: tiết kiệm thời gian đi lại, tiết kiệm chi phí khai thác, giảm tai nạn giao thông, giảm lượng phát thải khí CO2. Ngoài ra, việc xây dựng tuyến đường còn có nhiều lợi ích khác chưa lượng hóa được như: đẩy nhanh quá trình đô thị hóa, tạo ra nhiều việc làm mới, thúc đẩy tiềm năng du lịch, phát triển các ngành vật liệu xây dựng, công nghiệp chế tạo..."[67]

Đối với các giá trị lượng hóa được, phân tích ở trên cho thấy chi phí kinh tế của ĐSCT là quá lớn và không thể cạnh tranh được với các loại phương tiện vận tải khác. Tính không khả thi về mặt tài chính và gánh nặng quốc gia là điều có thể nhìn thấy trước. Về nhóm lợi ích chưa lượng hóa được, De Rus và Gourvish, hai học giả hàng đầu về ĐSCT cũng như nhiều người khác đã và đang ước lượng. Câu trả lời cơ bản dường như đã có.

Đối với tác động kích thích tăng trưởng kinh tế, Gourvish kết luận "hầu hết các nghiên cứu chỉ ra rằng sẽ là không thông thái nếu tin vào các đường sắt mới như những cỗ máy tăng trưởng."[68] Các kết quả phân tích định lượng cho thấy hệ thống ĐSCT chỉ tạo thêm 0,25% GDP và 0,11% việc làm cho EU trong 25 năm qua. Các báo cáo của Nhật thường dùng ví dụ về tác động tích cực của hệ thống ĐSCT Shinkasen, nhưng sau 20 năm thu thập dữ liệu về tác động của tuyến Tokaido, kết quả cho thấy cho dù Tokyo vẫn tăng trưởng nhưng thấp hơn nhiều so với Osaka và Nagoya.[69] Mannone đã phát hiện ra rằng sự phục hồi của những khu vực quanh các ga Lyon Part-Dieu và Grenoble là do sự dịch chuyển nội vùng hơn là các hoạt động mới.[70]

De Rus phân tích "hiệu quả của ĐSCT phụ thuộc rất lớn vào nhu cầu trên hành lang vận tải và các điều kiện then chốt như mức độ tắc nghẽn của đường hàng không và đường bộ, năng lực hiện hữu của đường sắt thông thường và tỷ lệ đô thị ở khu vực đường sắt chạy qua."[71] Sẽ dễ nhìn thấy hiệu quả của ĐSCT hơn khi nhu cầu vận tải cao và năng lực hiện hữu thấp. Phải chăng vì lý do

[67] Tư vấn Việt Nam- Nhật Bản (2010, chương 10, trang 10-7)
[68] Gourvish (2009, trang 26)
[69] Gourvish (2009, trang 26 và 27)
[70] Gourvish (2009, trang 28)
[71] De Rus (2008, trang 26)

này mà nhu cầu về vận tải trên trục Bắc-Nam ở Việt nam đã được dự báo gấp đôi so với thực tế có thể xảy ra và năng lực hiện hữu bị hạ thấp gần một nửa?

Một yếu tố quan trọng của việc đầu tư hạ tầng giao thông là giảm thiểu sự bất bình đẳng và mất cân bằng trong phát triển giữa các vùng miền.[72] Ở khía cạnh này, ĐSCT sẽ làm gia tăng làn sóng di cư và tạo áp lực cho các đô thị lớn vì vai trò chính của nó là vận chuyển người đến nơi có việc làm. Điều này sẽ làm cho vấn đề về tắc nghẽn giao thông, quá tải của Hà Nội và TPHCM trở nên khó giải quyết hơn. Ngược lại, nếu đường sắt hiện hữu được nâng cấp và việc chở hàng hóa được tổ chức khai thác tốt thì nó sẽ đóng vao trò vận chuyển công việc đến nơi có người. Hiển nhiên là Việt Nam đang cần điều thứ hai hơn điều thứ nhất.

VIII. KẾT LUẬN VÀ ĐỀ XUẤT CHÍNH SÁCH

Không có gì để nghi ngờ rằng các tuyến đường trên trục Bắc-Nam đang chuẩn bị quá tải ở nhiều đoạn. Việc xây dựng hạ tầng giao thông mới hay nâng cấp mở rộng các tuyến đường hiện hữu là điều hết sức cần thiết. Có đủ cơ sở hạ tầng giao thông là điều hết sức quan trọng cho sự phát triển và tương lai của Việt Nam. Tuy nhiên, hai vấn đề cần đặc biệt quan tâm là dự báo nhu cầu giao thông chính xác và lựa chọn phương tiện (hạ tầng) giao thông phù hợp.

Thứ nhất, dự báo nhu cầu giao thông chính xác là điều hết sức quan trọng vì nó tránh được lãng phí gây ra bởi hoặc là quá tải hoặc là quá dư thừa công suất của hạ tầng giao thông trong tương lai. Điều không may là cả dự báo của JICA và dự báo của Tư vấn ADB đều không có được độ tin cậy cần thiết hoặc là do lạc quan quá mức hoặc các số liệu mâu thuẫn nhau.

Thứ hai, lập luận để xây dựng ĐSCT là "nếu không xây dựng ĐSCT thì nhu cầu vận tải hành khách trên hành lang Bắc-Nam đến năm 2030 sẽ vượt năng lực của các loại hình vận tải là 57 triệu hành khách/năm"[73] là không thuyết phục vì quyết định xây dựng loại hình giao thông nào vẫn đang nằm trong tay của Chính phủ. Hơn thế, ngay cả khi không tính ĐSCT và dành 40% năng lực giao thông đường bộ và đường sắt cho vận chuyển hàng hóa thì khả năng vận chuyển của các tuyến giao thông theo trục Bắc-Nam vào năm 2030 tối thiểu cũng là 210 triệu hành khách. Quan trọn hơn cả là rất tốn kém nếu lựa chọn ĐSCT.

[72] Xem De Rus (2008) và Gourvish (2009)
[73] Xem báo cáo đầu tư của Tư vấn Việt Nam- Nhật Bản

Để có thể có được một hệ thống giao thông vừa phải và hiệu quả, hai vấn đề dưới đây cần được xem xét một cách thấu đáo.

Thứ nhất, Việt Nam nên đánh giá lại các dự báo nhu cầu giao thông hiện đang được sử dụng cho việc thiết kế hệ thống giao thông tương lai của mình. Nếu cần thực hiện một dự báo mới. Có thể mời các chuyên gia độc lập (Việt Nam sẽ trả tiền cho việc này) đánh giá các dự báo nhu cầu giao thông. Xa hơn nữa là có thể công bố rộng rãi các kết quả cho công chúng đánh giá và phản biện.

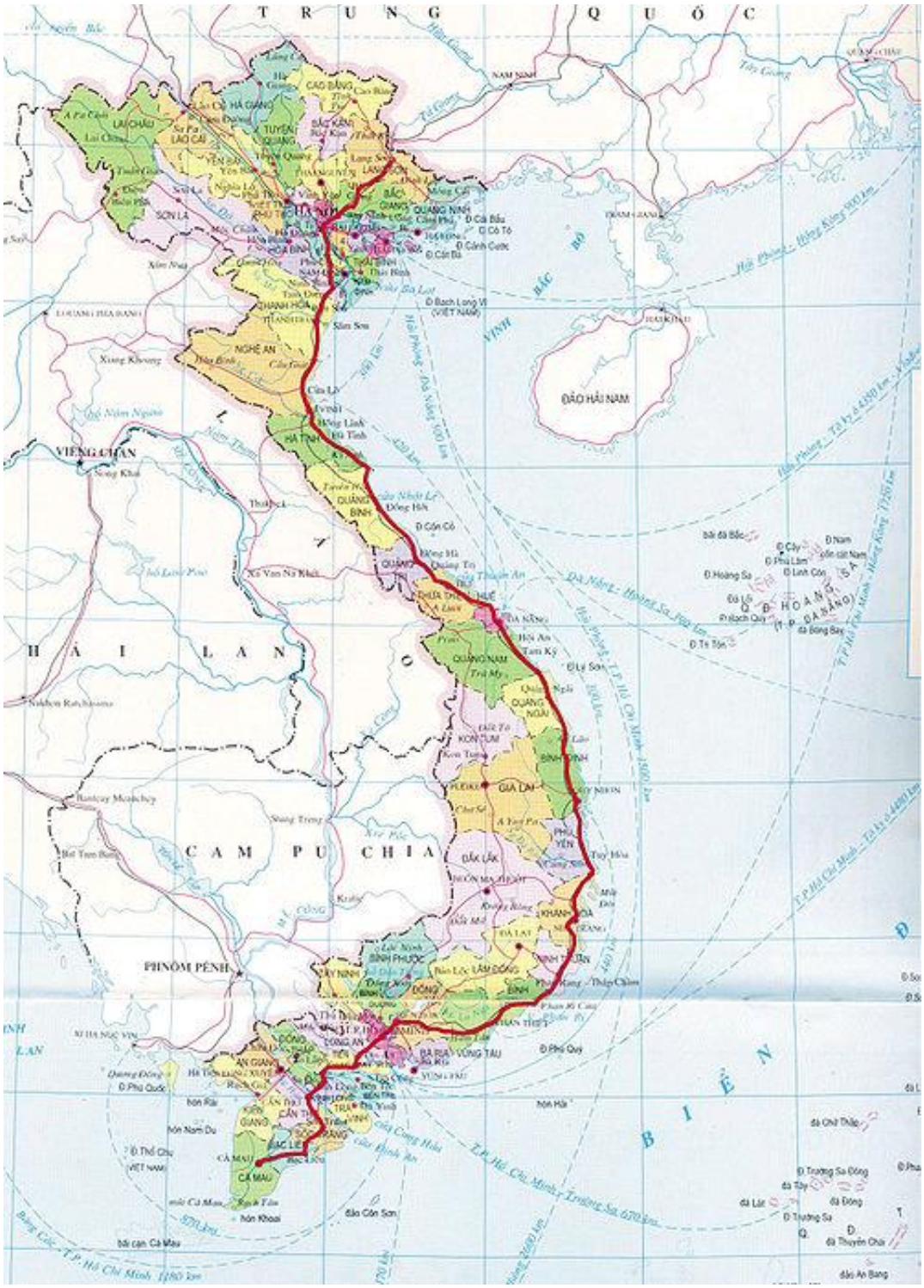
Thứ hai, thay vì đầu tư xây dựng ĐSCT, nên ưu tiên xây dựng mạng lưới đường bộ cao tốc và nâng cấp hệ thống đường sắt hiện tại song song với việc chuẩn bị đủ hạ tầng cho nhu cầu vận tải hàng không.

Bất lợi của việc nâng cấp đường sắt hiện tại là năng lực vận tải hành khách thấp. Tuy nhiên, nếu năng lực vận tải của đường sắt được cải thiện, thì nó sẽ chiếm ưu thế trong việc vận chuyển các loại hàng hóa yêu cầu về mặt thời gian. Kinh nghiệm ở Hoa Kỳ, Mê Hi Cô …cho thấy, đường sắt đóng một vai trò rất quan trọng trong vận chuyển hàng hóa nội địa. Sẽ quá tốn kém để di chuyển người từ các tỉnh đến các đô thị lớn để làm việc, nhưng sẽ kinh tế hơn nếu di chuyển việc làm về các địa phương bằng việc rút ngắn thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa và nguyên vật liệu.

Hơn thế, lợi thế của việc xây dựng mạng lưới ĐBCT hay nâng cấp đường sắt hiện tại là các nhà cung cấp trong nước sẽ có thể cung cấp phần lớn nguyên vật liệu cần thiết. Với cùng một mức chi phí, việc xây dựng đường bộ sẽ tạo ra nhiều việc làm hơn ĐSCT. Yếu tố này sẽ góp phần tích cực vào nền kinh tế Việt Nam.

Tóm lại, các dự báo về nhu cầu giao thông đang được sử dụng để thiết kế hệ thống giao thông trong tương lai của Việt Nam là không đủ độ tin cậy. Dựa vào cơ sở dữ liệu này có thể sẽ tạo ra những tác động tiêu cực đến nền kinh tế Việt Nam trong tương lai. Và rất là tốn kém nếu xây dựng hệ thống đường sắt cao tốc ở Việt Nam ít nhất là cho đến thập những năm 2030.

Phụ lục 1: Bản đồ giao thông hành lang Bắc-Nam ở Việt Nam



Nguồn: http://vi.wikipedia.org/wiki/Qu%E1%BB%91c_l%E1%BB%99_1A

Phụ lục 2: Tính toán số người trên một đơn vị xe và tỷ phần chiếm dụng mặt đường

	ĐV xe/xe	Số xe	Số ĐV xe	% mặt đường*	% HK**
Xe chở khách		130.442	66.627	56,3%	100,0%
Xe máy	0,3	108.763	32.629	27,6%	37,5%
Ô-tô< 8 chỗ	1,0	12.067	12.067	10,2%	6,9%
Xe khách 8-15 chỗ	2,0	4.197	8.394	7,1%	12,1%
Xe khách trên 15 chỗ	2,5	5.415	13.538	11,4%	43,5%
Xe tải		23.386	51.679	43,7%	
Xe tải < 2,5 tấn	2,0	7.113	14.226	12,0%	
Xe tải 2 cầu > 2,5 tấn	2,0	10.265	20.530	17,4%	
Xe tải 3 cầu	2,5	2.202	5.505	4,7%	
Xe tải 4 cầu	3,0	3.806	11.418	9,7%	
Tổng		130.442	118.306	100%	

*% mặt đường được sử dụng để phân bổ chi phí đầu tư cho các loại xe
**% hành khách kết hợp với % mặt đường dùng để tính toán chi phí cố định cho KH xe khách

Bình quân số người trên một xe	ADB-QL1A*	ADB-LTDG	Giả định
Xe máy	2	1,5	1,20
Ô-tô< 8 chỗ	2	2,52	2,0
Xe khách 8-15 chỗ	12	10	10
Xe khách trên 15 chỗ	40	28	28
Tổng đơn vị xe quy đổi	66.627	66.627	66.627
Tổng số hành khách	508.624	387.143	348.240
Số khách/đơn vị xe	7,63	5,81	5,23
Công suất đường bộ (đơn vị xe/ngày)	120.000	120.000	120.000
Công suất đường bộ (triệu người/năm)			
100% công suất	334	255	229
60% công suất	201	153	137

**Trong báo cáo mạng lưới đường cao tốc được lập năm 2007, Tư vấn ADB giả định số người bình quân là 2 người/xe máy, 2 người/xe ô-tô dưới 8 chỗ, 12 người/xe khách từ 8-15 chỗ, và 40 người/trên 15 chỗ (Xem Báo cáo tư vấn ADB, 2007, tập 3, trang 55). Giả định này hợp lý cho xe khách từ 8 chỗ trở lên, nhưng không hợp lý cho xe máy. Trong nghiên cứu đường cao tốc Long Thành –Dầu Giây lập năm 2008, Tư vấn ADB giả định xe máy chở 1,5 người, xe ô-tô dưới 8 chỗ chở 2,52 người, xe khách 8-15 chỗ chở 10 người và xe khách từ 16 chỗ trở lên chở 28 người (xem Báo cáo tư vấn ADB năm 2008, trang 69). Bài viết này sử dụng giả định thứ hai với điều chỉnh 1,2 người cho xe máy và 2 cho xe ô-tô dưới 8 chỗ để tính toán số người bình quân trên một đơn vị xe tương tương.*

Nguồn: Tính toán của tác giả

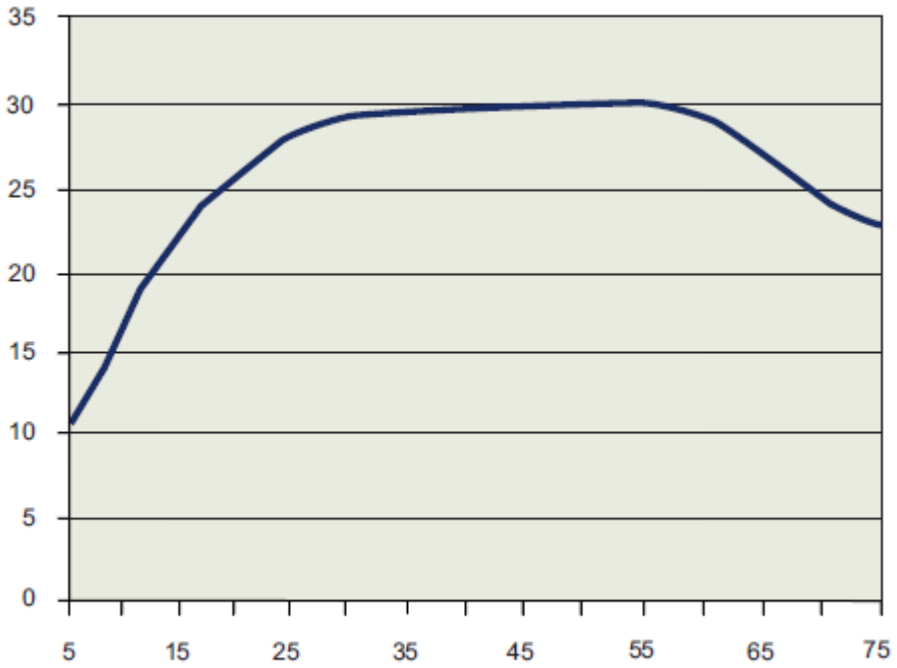
Phụ lục 3: Tăng trưởng HK-km và GDP trong các giai đoạn của các nước thuộc

	1990-2007			1970-2007		2000-2007	
Nước	**HK-km**	**GDP**	**Khác biệt**	**HK-km**	**GDP**	**HK-km**	**GDP**
An-ba-ni	5,3%	3,0%	2,3%	5,4%		3,9%	5,4%
Ai-xơ-len	3,9%	3,3%	0,5%		4,0%	4,4%	4,5%
Tây Ban Nha	3,8%	3,0%	0,8%	4,0%	3,2%	2,8%	3,4%
Bồ Đào Nha	3,5%	2,1%	1,4%	4,3%	3,1%	0,5%	1,1%
Ba Lan	3,3%	3,9%	-0,6%	4,0%		5,2%	4,1%
Hy Lạp	3,2%	3,1%	0,1%	5,4%	2,8%	0,8%	4,2%
Ai-len	2,9%	6,5%	-3,6%	2,7%	5,2%	5,4%	5,6%
Mê Hi Cô	2,9%	3,0%	-0,2%	5,2%	3,7%	2,4%	2,5%
Lúc-xăm-bua	2,5%	4,7%	-2,2%	1,2%	4,2%	-0,7%	4,2%
Thổ Nhĩ Kỳ	2,5%	4,2%	-1,7%	4,2%	4,4%	1,6%	4,9%
Đức	2,3%	1,7%	0,5%	2,3%	2,2%	0,5%	1,2%
Bỉ	2,2%	2,1%	0,1%	2,1%	2,4%	1,6%	2,0%
Ý	2,1%	1,4%	0,7%	3,3%	2,3%	0,9%	1,1%
Xit-lô-va-li-a	1,7%	2,9%	-1,2%	5,3%		2,1%	4,4%
Úc	1,5%	3,2%	-1,7%	2,5%	3,2%	1,3%	3,1%
Thụy Sỹ	1,4%	1,4%	0,0%	2,1%	1,6%	2,0%	1,9%
Na Uy	1,4%	3,1%	-1,8%	2,6%	3,4%	1,5%	2,4%
Pháp	1,3%	1,9%	-0,7%	2,3%	2,5%	0,7%	1,8%
Phần Lan	1,0%	2,4%	-1,4%	2,2%	2,9%	1,7%	3,1%
Anh	1,0%	2,6%	-1,6%	2,0%	2,4%	1,1%	2,6%
Mỹ	0,9%	2,9%	-2,0%	1,3%	3,1%	0,4%	2,3%
Thụy Điển	0,9%	2,3%	-1,5%	1,5%	2,2%	1,1%	2,8%
Hà Lan	0,7%	2,6%	-2,0%	2,1%	2,7%	0,8%	1,9%
Nhật	0,4%	1,4%	-1,0%	2,3%	2,9%	-0,1%	1,6%
Hun-ga-ri	-1,2%	2,0%	-3,2%	1,7%	2,6%	-1,5%	3,8%
Mác-xe-đô-ni-a	-2,8%	0,4%	-3,3%	-0,5%		2,6%	2,4%
Gooc-ri-a	-3,0%	-2,4%	-0,5%	3,0%	0,3%	3,2%	8,3%
Croatia	-3,8%	0,9%	-4,7%	-0,7%		2,4%	4,7%
Bê-la-rút	-3,9%	2,5%	-6,4%	0,5%		-5,1%	8,0%
Ét-tô-ni-a	-4,1%	3,0%	-7,0%	-0,7%		0,3%	8,1%
Môn-đô-va	-4,6%	-3,5%	-1,0%	0,3%		11,9%	6,2%
Ru-ma-ni	-5,8%	1,4%	-7,3%	-0,7%		0,2%	6,1%
Bun-ga-ri	-5,9%	1,2%	-7,1%	-0,8%		-3,3%	5,6%
Lát-vi-a	-6,4%	1,9%	-8,3%	-1,8%	2,9%	2,4%	9,0%
Bốt-ni-a	-6,4%		-6,4%	-2,1%		1,0%	5,4%
Séc-bi-a	-9,4%	-1,6%	-7,8%	-2,6%		2,6%	5,6%
Áo	-11,5%	2,4%	-13,8%	-3,9%	2,6%	2,2%	2,1%
U-crai-na		-1,9%	1,9%			4,3%	7,6%
26 nước EU	1,67%					1,3%	
Các nước OECD	1,54%					0,7%	
Tổng ITF	1,22%					0,7%	

Nguồn: Tính toán của tác giả từ dữ liệu của Diễn đàn Giao thông Quốc tế và NHTG

Phụ lục 4: Vận tốc ô-tô và tiêu hao nhiên liệu

Tiêu thụ nhiên liệu (dặm/galon)



Vận tốc dặm/giờ

Nguồn: Bộ Năng lượng Hoa Kỳ website *http://www.fueleconomy.gov/feg/drivehabits.shtml*

Phụ lục 5: Các thông số cơ bản cho mô hình HDM4

Mô hình phát triển và quản lý đường bộ (HDM4): Mô hình các chi phí người sử dụng đường phiên bản 2.0 (HDM-4 RUC) là một mô hình thiết kế dựa trên Excel dùng để tính toán các loại chi phí vận hành xe, chi phí thời gian của hành khách, chi phí tai nạn và khí thải tiêu hao nhiên liệu và tốc độ xe cho các loại xe và các loại đường bộ khác nhau. Đây mà mô hình đã được Ngân hàng Thế giới sử dụng hơn 20 năm qua.

Những thông số cơ bản

Loại xe	Tải trọng vận hành (tấn)	Số bánh xe (bánh)	Số hành khách BQ (người)	Đơn vị xe tương đương	Số km vận hành hàng năm (1000km)	Số giờ sử dụng hàng năm	Vòng đời kinh tế	Giá kinh tế của một xe (đô-la)
Ô-tô < 8 chỗ	1,2	4	2	1	15	550	10	10.49 1
Xe khách 8-15 chỗ	2,2	4	10	2	28	850	10	11.282
Xe khách trên 15 chỗ	8	6	28	2,5	60	1.750	10	57.634
Xe máy	0,2	2	1,2	0,3	9	400	10	475

Nguồn: Tư vấn ADB, trừ số hành khách bình quân trên một xe tác giả điều chỉnh cho xe máy từ 1,5 xuống 1,2 và xe ô-tô dưới 8 chỗ từ 2,52 xuống 2

Giá xăng dầu

Giả định giá dầu trong dài hạn ở mức 80 đô-la một thùng.

Nhiên liệu (lít)	Giá kinh tế (đô-la)*
Xăng 94 Octane	0,64
Xăng 90 Octane	0,64
Dầu Diesel	0,62
Nhớt	1,85

**Giá kinh tế thấp hơn đáng kể so với giá tài chính vì loại trừ các loại thuế*
Nguồn: Tính toán của tác giả

Tài liệu tham khảo

Anh Quân (2010). *Tăng trưởng 5 năm tới: Mục tiêu 8,5% là "chấp nhận được"*. Tại http://vneconomy.com.vn/20100517094925600P0C9920/tang-truong-5-nam-toi-muc-tieu-85-la-chap-nhan-duoc.htm

Ben Shen (2008). *Đường sắt cao tốc ở Đài Loan: Đạt điểm hòa vốn vào tháng Tư*. Tại http://news.cén.com.en/new/news_inner_23511.html

Campos, J., de Rus, G. and Barron, I. (2007): *Đánh giá các kinh nghiệm ĐSCT trên thế giới*. Proceedings of the 11th World Conference on Transport Research, California, USA

Chính Phủ Việt Nam (2010). *Tờ trình Báo cáo đầu tư dự án đường sắt cao tốc Hà Nội- TP Hồ Chí Minh.* Tại http://duthaoonline.quochoi.vn/du-thao-luat/bao-cao-111au-tu-xay-dung-cong-trinh-111ung-sat-cao-toc-ha-noi-tp-ho-chi-minh

Dapice, David, Jose A. Gomez-Ibanez và Nguyễn Xuân Thành (2009). *Thành phố Hồ Chí Minh: Những thách thức cho Tăng trưởng*. Harvard Kennedy School of Government

DE RUS,. Ginés (2008). *Hiệu quả kinh tế của đầu tư đường sắt cao tốc*. Thảo luận bàn tròn của OECD và Diễn dàn Giao thông Quốc tế

Devonshire-Ellis., Chris. 2010.*Chi phí gói kích cầu của Trung Quốc? Phải chăng là mạng lưới đường sắt cao tốc.* http://www.china-briefing.com/news/2010/02/04/the-cost-of-china%E2%80%99s-stimulus-plan-its-railway-network.html

Forsythe., Michael (2009). Kinh tế Trung Quốc đang tăng tốc với đường sắt? http://www.nytimes.com/2009/12/23/world/asia/23iht-letter.html?_r=3

Gomez-Ibanez, Jose A., William B. Tye, and Clifford Winston (eds.). *Những bài viết về Kinh tế và chính sách giao thông. (*Washington, DC: Brookings Institution, 1999)

Gourvish,. Terry (2009). *Cuộc cách mạng về đường sắt cao tốc: Lịch sử và triển vọng.* http://www.dft.gov.uk/pgr/rail/pi/highspeedrail/hs2ltd/historyandprospects/pdf/report.pdf

Hà Nhân (2010). *Dự án 56 tỷ USD đường sắt cao tốc: Lo không đủ vốn* . http://www.tienphong.vn/Tianyon/Index.aspx?ArticleID=191914&ChannelID=2

Hewitt., Duncan. (2009). *Sự nhỏ lại của Trung Quốc*. http://www.newsweek.com/id/219416

McCartney,. Scott (2010). *Những hãng hàng không nào hiệu quả nhất?* http://blogs.wsj.com/middleseat/2010/02/09/which-airline-is-most-efficient-the-cost-gap%E2%80%99-narrows-but-still-tilts-one-way/tab/article/

Nguyên Hà (2010). *Vốn cho đường sắt cao tốc Bắc-Nam: Có thể hơn mức 55,853 tỷ USD.* http://vneconomy.vn/20100417064932158P0C9920/von-cho-duong-sat-cao-toc-bac-nam-co-the-hon-muc-55853-ty-usd.htm

Nguyễn Xuân Thành (2009). *Đường sắt cao tốc Bắc-Nam: Đây sẽ là một đầu tư hiệu quả?* Bản thảo

Nguyễn Xuân Thành và David Dapice (2009). *Những ràng buộc cơ sở hạ tầng của Việt Nam.* Trường chính phủ Harvard Kennedy http://www.innovations.harvard.edu/cache/documents/6533/653317.pdf

Nhân Dân nhật báo (Trung Quốc). 2010. *Tranh luận của các chuyên gia về đường sắt cao tốc.* http://english.peopledaily.com.cn/90001/90776/90882/6969120.html

Như Trang (2008). *Đầu tư cho đường sắt phía Tây còn nhỏ giọt.* Tại http://vietbao.vn/Xa-hoi/Dau-tu-cho-duong-sat-phia-Tay-con-nho-giot/10925601/157/

O'Toole,. Randal (2009). *Đường sắt cao tốc không phải là "Liên bang 2.0".* http://www.cato.org/pubs/bp/bp113.pdf

Phương Dung (2010). *Tối thiểu cần 70 Tỷ USD phát triển bền vững hệ thống GTVT đến năm 2030.* tại http://giaothongvantai.com.vn/Desktop.aspx/News/kinh-te-xa-hoi/Hoan_thanh_du_an_Nghien_cuu_Vitranss2-Toi_thieu_can_70_ti_USD_phat_trien_ben_vung_he_thong_GTVT_den_nam_2030/

Thời báo Đài Bắc (2009a). *Đường sắt cao tốc thu hẹp các khoản lỗ nhờ việc hạ thấp chi phí chung*. Tại http://www.taipeitimes.com/News/biz/archives/2009/09/02/2003452605

Thời báo Đài Bắc (2009b). Chính phủ tiếp quản Công ty đường sắt cao tốc Đài Loan. *Tại* http://www.taipeitimes.com/News/biz/archives/2009/11/11/2003458170

Transportation Economics & Management Systems Inc.(2010). *Nghiên cứu khả thi đường sắt cao tốc: Kế hoạch kinh doanh*. http://trainsnotlanes.com/RMRA/RMRAFinal.pdf

Tư vấn ADB (2008). *Kế hoạch phát triển mạng lưới đường cao tốc TPHCM-Long Thành – Dầu Giây.*

Tư vấn ADB (2007). *Kế hoạch Phát triển Mạng lưới Đường cao tốc Việt Nam.* Tại http://adb.org/Documents/Reports/Cnsultant/38023-VIE/default.asp

Tư vấn Việt Nam - Nhật Bản (2010). *Tóm tắt Báo cáo đầu tư dự án đường sắt cao tốc Hà Nội-Thành phố Hồ Chí Minh.* Tại http://duthaoonline.quochoi.vn/du-thao-luat/bao-cao-111au-tu-xay-dung-cong-trinh-111ung-sat-cao-toc-ha-noi-tp-ho-chi-minh

Việt Đông – Nhật Bắc (2010). *Đường sắt cao tốc Bắc – Nam cần tiến hành từ năm 2012.* http://www.baodientuchinhphu.vn/Home/Duong-sat-cao-toc-Bac--Nam-can-tien-hanh-tu-nam-2012/20103/28141.vgp

Wong., Julian., L. and Nick Wellkamp (2010). *Giao thông công nghệ cao cho một quốc gia đang tăng trưởng: Phân tích đầu tư đường sắt cao tốc của Trung Quốc*. *Tại* http://www.americanprogress.org/issues/2010/05/high_tech_transportation.html

Các cơ sở dữ liệu và các trang web

Bộ Giao thông Vận tải tại http://www.mt.gov.vn

Các chỉ số phát triển của Ngân hàng Thế giới

Cơ quan thống kê Nhật Bản tại http://www.stat.go.jp/english/

Cục Thống kê Quốc gia Trung Quốc tại http://www.stats.gov.cn/english/

Diễn đàn Giao thông Quốc tế tại
http://www.internationaltransportforum.org/statistics/shortterm/index.html

Đơn vị thông tin kinh tế của Economist tại http://www.EIU.com

Hiệp hội Vận tải Hàng không Hoa Kỳ tại
http://www.airlines.org/Economics/DataAnalysis/Pages_Admin/DataAnalysis.aspx

Tổng cục Thống kê Việt Nam tại http://www.gso.gov.vn