DỰ BÁO LUỒNG HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN VÀ LUÂN CHUYỂN CỦA VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM MIỀN TRUNG ĐẾN NĂM 2030

TS. Phạm Thị Thanh Xuân

**ThS. Nguyễn Văn Lạc**

**Trường ĐH Kinh tế, ĐH Huế**

***Tóm tắt:*** *Khi nền kinh tế càng phát triển, nhu cầu về dịch vụ logistics ngày càng tăng, đặc biệt là nhu cầu vận chuyển và luân chuyển hàng hóa. Vì vậy, việc dự báo luồng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển trong tương lai có ý nghĩa quan trọng giúp các doanh nghiệp logistics ra quyết định chính xác nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh. Với mục đích đó bài viết sử dụng phương pháp dự báo theo xu thế tuyến tính nhằm dự báo nhu cầu luồng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển của vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2030. Kết quả cho thấy, nhu cầu vận chuyển và luân chuyển hàng hóa nói chung cũng như vận chuyển và luận chuyển hàng hóa bằng đường bộ có xu hướng tăng cao.*

***Từ khóa:*** *Dự báo, logistics, vận chuyển, luân chuyển, vùng KTTĐMT*

**1. Mở đầu**

Trong nền sản xuất xã hội, logistics có vai trò quan trọng không thể thiếu trong sản xuất, phân phối và lưu thông hàng hóa. Ở tầm vĩ mô, logistics giúp tối ưu hóa quá trình phân phối, vận chuyển, dự trữ các nguồn lực giúp doanh nghiệp và quốc gia phát triển bền vững. Khi nền kinh tế càng phát triển, nhu cầu về dịch vụ logistics ngày càng tăng cả về mặt số lượng cũng như yêu cầu chất lượng, đặc biệt là nhu cầu vận chuyển và luân chuyển hàng hóa. Vì vậy, phân tích và dự báo luồng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển càng trở nên cấp bách hơn khi mỗi quốc gia, mỗi vùng và cả thế giới đang trong quá trình hội nhập quốc tế. Ở Việt Nam, theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, tốc độ phát triển ngành logistics đạt 14 – 16%, có quy mô khoảng 40 – 42 tỷ USD/năm, logistics được xác định là ngành dịch vụ tăng trưởng nhanh và ổn định nhất của Việt Nam trong thời gian qua. Vì vậy, việc dự báo nhu cầu dịch vụ logistics đặc biệt là luồng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển có vai trò quan trọng giúp doanh nghiệp logistics có chiến lược kinh doanh và đầu tư hợp lý, giúp nâng cao hiệu quả và phát triển một cách bền vững.

**2. Cơ sở lý thuyết và chỉ tiêu vận tải hàng hóa**

**2.1. Dự báo và các phương pháp dự báo logistics**

**2.1.1. Khái niệm dự báo và vai trò dự báo đối với doanh nghiệp logistics**

Trong quá trình hoạt động, doanh nghiệp luôn phải đưa ra các quyết định liên quan đến những sự việc sẽ xảy ra trong tương lai. Để các quyết định có độ tin cậy cao và giảm thiểu những rủi ro thì việc dự báo đóng vai trò quan trọng. Vậy dự báo là gì?

Dự báo là một khoa học và nghệ thuật tiên đoán những sự việc sẽ xảy ra trong tương lai, trên cơ sở phân tích khoa học về các dữ liệu đã thu thập được. Khi tiến hành dự báo cần căn cứ vào việc thu thập, xử lý số liệu trong quá khứ và hiện tại để xác định xu hướng vận động của các hiện tượng trong tương lai nhờ vào một số mô hình toán học (Định lượng). Tuy nhiên dự báo cũng có thể là một dự đoán chủ quan hoặc trực giác về tương lai (Định tính) và để dự báo định tính được chính xác hơn, người ta cố loại trừ những tính chủ quan của người dự báo.

Trong lĩnh vực vận tải hàng hóa, nhu cầu vận chuyển và vận tải hàng hóa thường xuyên thay đổi, vì vậy các dịch vụ logistics có sự biến động theo thời gian. Việc dự báo nhu cầu vận chuyển và luân chuyển hàng hóa có vai trò quan trọng đối với các doanh nghiệp logistics. Bởi vì, dự báo là cơ sở để đưa ra các quyết định chiến lược cũng như chiến thuật của doanh nghiệp; Dự báo có ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả hoạch định và thực hiện kế hoạch kinh doanh, lưu thông hàng hóa, cũng như ảnh hưởng đến các kế hoạch bộ phận khác của doanh nghiệp; Dự báo giúp doanh nghiệp chủ động trong việc đáp ứng cầu, không bỏ sót cơ hội kinh doanh, có kế hoạch sử dụng hợp lý và có hiệu quả các nguồn lực.

**2.1.2. Một số phương pháp dự báo logistics**

Trên thế giới có nhiều học giả phân loại phương pháp dự báo khác nhau. Tuy nhiên trong những năm gần đây có 8 phương pháp dự báo được áp dụng rộng rãi trên thế giới.

**Bảng 1: Tổng hợp các phương pháp dự báo thường dùng trên thế giới**

|  |  |
| --- | --- |
| **STT** | **Phương pháp dự báo** |
| 1 | Tiên đoán/ Genius forecasting |
| 2 | Ngoại suy hàm xu thế/ Trend extranpolation |
| 3 | Phương pháp chuyên gia/ Consensus methods (Phương pháp đồng thuận) |
| 4 | Phương pháp mô phỏng/ Stimulation |
| 5 | Phương pháp ma trận tác động qua lại/Cross-impact matrix method |
| 6 | Phương pháp kịch bản/Scenario |
| 7 | Phương pháp cây quyết định/Decision trees |
| 8 | Phương pháp dự báo tổng hợp/Combining methods |

*Nguồn: [9,10]*

Ở Việt Nam, các phương pháp dự báo thường chia thành 2 nhóm chính là phương pháp định tính và phương pháp định lượng.

Phương pháp dự báo

Phương pháp định tính

Phương pháp định lượng

Lấy ý kiến của Ban lãnh đạo

Lấy ý kiến của bộ phận bán hàng

Lấy ý kiến của người tiêu dùng

* Phương pháp chuyên gia

Mô hình nhân quả

Hồi quy đơn

Hồi quy bội

Mô hình chuỗi thời gian

Bình quân giản đơn

Bình quân di động

San bằng số mũ

Chuỗi thời gian

* Phương pháp Box-Jenkins

***Hình 1: Sơ đồ về phương pháp dự báo***

Phương pháp dự báo định tính: là phương pháp dự báo bằng cách phân tích định tính dựa vào suy đoán, cảm nhận. Các phương pháp dự báo này phụ thuộc nhiều vào trực giác, kinh nghiệm và sự nhạy cảm của nhà quản trị trong quá trình dự báo chỉ mang tính phỏng đoán, không định lượng. Tuy nhiên phương pháp dự báo định tính có ưu điểm là đơn giản, dễ thực hiện thời gian nghiên cứu dự báo nhanh, chi phí dự báo thấp và kết quả dự báo trong nhiều trường hợp cũng rất tốt. Một số phương pháp dự báo định tính chủ yếu thường được sử dụng là: Phương pháp lấy ý kiến của ban quản lý điều hành; Phương pháp lấy ý kiến của lực lượng bán hàng; Phương pháp nghiên cứu thị trường người tiêu dùng và Phương pháp chuyên gia.

Phương pháp dự báo định lượng: là phương pháp dự báo dựa vào các số liệu thống kê và thông qua các công thức toán học được thiết lập để dự báo cho tương lai. Mô hình dự báo định lượng dựa trên số liệu quá khứ, những số liệu này giả sử có liên quan đến tương lai và co thể tìm thấy được. Tất các các phương pháp dự báo định lượng có thể sử dụng thông qua chuỗi thời gian và các giá trị này được quan sát đo lường các giai đoạn theo từng chuỗi. Tùy theo mục đích và yêu cầu của việc dự báo, có thể sử dụng các phương pháp dự báo định lượng khác nhau. Nếu không xét đến các nhân tố ảnh hưởng khác có thể dùng các phương pháp dự báo theo dãy số thời gian như phương pháp trung bình giản đơn, phương pháp trung bình động, phương pháp trung bình động có trọng số, phương pháp san bằng hàm mũ giản đơn, phương pháp san bằng hàm mũ có điều chỉnh xu hướng. Nếu cần xét đến ảnh hưởng của các nhân tố khác có thể dùng các mô hình hồi quy tương quan như mô hình hồi quy đơn, mô hình hồi quy bội.

Tuy nhiên, khi dự báo người ta thường hay kết hợp cả phương pháp định tính và định lượng để nâng cao mức độ chính xác của dự báo. Bên cạnh đó, vấn đề cần dự báo đôi khi không thể thực hiện được thông qua một phương pháp dự báo đơn lẻ mà đòi hỏi kết hợp nhiều hơn một phương pháp nhằm mô tả đúng bản chất sự việc cần dự báo.

**2.1.3. Phương pháp dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển**

Trong phạm vi bài viết, để dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển, phương pháp dự báo định lượng theo đường xu hướng được sử dụng nhằm xác định khả năng vận tải trong tương lai dựa trên dãy số theo thời gian. Bởi vì:

Dãy số theo thời gian cho phép xác định đường xu hướng lý thuyết trên cơ sở kỹ thuật bình phương bé nhất, tức là tổng khoảng cách từ các điểm thể hiện khả năng vận tải thực tế trong quá khứ đến đường xu hướng lấy theo trục tung là nhỏ nhất. Sau đó dựa vào đường xu hướng lý thuyết để dự báo khối lượng vận chuyển và luân chuyển cho tương lai.

Để xác định đường xu hướng lý thuyết trước hết cần biểu diễn khối lượng vận chuyển và luân chuyển trong quá khứ lên biểu đồ và phân tích xu hướng phát triển của các số liệu đó. Qua phân tích nếu thấy rằng các số liệu tăng hoặc giảm tương đối đều đặn theo một chiều hướng nhất định thì ta có thể vạch ra một đường thẳng biểu hiện chiều hướng đó. Nếu các số liệu biến động theo một chiều hướng đặc biệt hơn, như tăng giảm ngày càng tăng nhanh hoặc ngày càng chậm thì ta có thể sử dụng các đường cong thích hợp để mô tả sự biến động đó, như đường parabol, hyperbol, logarit...

**Bảng 2. Một số đường cong xu hướng thường gặp**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Dự báo theo đường xu thế | Hàm logarit | Hàm mũ (bậc 2) |
| Yt = a +b\*T | Log Y = a + b\*LogT | Y= a + b\*T+c\*T2 |
| Với Yt: Nhu cầu sản phẩm tính cho kỳ; a, b: Các tham số; t: Biến thời gian | | |
| Theo phương pháp này thể hiện xu thế tăng hay giảm theo đường thẳng | Loại hàm này thể hiện theo tốc độ tăng hay giảm theo %. |  |

Cả 3 dạng hàm này đều phân tích theo phương pháp bình phương nhỏ nhất (OLS). Bên cạnh đó, các thông tin thứ cấp được sử dụng theo phương pháp chuyên gia đánh giá các xu hướng và dự báo là cơ sở lý thuyết phân tích về dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển.

**2.2. Chỉ tiêu vận tải hàng hóa**

**2.2.1. Chỉ tiêu khối lượng vận chuyển hàng hóa**

Là khối lượng hàng hóa đã được vận chuyển, không phân biệt độ dài quãng đường vận chuyển. Khối lượng hàng hóa vận chuyển được tính theo trọng lượng thực tế của hàng hóa đã vận chuyển. Khối lượng hàng hoá vận chuyển chỉ được tính sau khi kết thúc quá trình vận chuyển, đã chuyển đến nơi giao nhận theo quy định trong hợp đồng vận chuyển và làm xong thủ tục thực tế xếp trên phương tiện để tính khối lượng hàng hoá vận chuyển. Đối với hàng hoá cồng kềnh vận chuyển bằng ô tô, trong điều kiện không thể cân đo trực tiếp được khối lượng thì quy ước tính bằng 50% tấn trọng tải phương tiện hoặc tính theo thỏa thuận giữa chủ phương tiện và chủ hàng để tính khối lượng hàng hoá thực tế.

**2.2.2. Chỉ tiêu khối lượng luân chuyển hàng hóa**

Là khối lượng vận tải hàng hóa tính theo cả hai yếu tố khối lượng hàng hoá vận chuyển và cự ly vận chuyển thực tế.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Khối lượng hàng hóa luân chuyển (T/Km) | = | Khối lượng hàng hóa vận chuyển (T) | \* | Cự ly vận chuyển thực tế (Km) |

**3. Dự báo luồng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển đến 2030**

**3.1. Thực trạng vận tải hàng hóa tại vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung**

Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (KTTĐMT) gồm 05 tỉnh và thành phố: Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định. Đây là khu vực có vị trí địa lý, chính trị quan trọng, là cầu nối trong giao lưu kinh tế, văn hóa với quốc tế đồng thời là điểm kết nối, trung chuyển hàng hóa trong cả nước qua hệ thống đường sắt, đường bộ, đường thủy và hàng không. Mặc dù so với các vùng kinh tế trọng điểm khác trên cả nước, tốc độ phát triển kinh tế và nhu cầu dịch vụ logistics ở vùng KTTĐMT còn chiếm tỷ lệ nhỏ nhưng tốc độ phát triển của vùng đang ngày một tăng trong giai đoạn gần đây. Cùng với sự phát triển kinh tế thương mại, nhu cầu về vận tải trong nước và quốc tế đều có sự gia tăng qua các năm, đặc biệt là các ngành vận tải về đường bộ, đường sắt và đường biển trong vùng KTTĐMT.

Tình hình vận tải hàng hóa của vùng KTTĐMT giai đoạn 2010 – 2016 có tăng lên qua các năm nhưng vẫn còn ở mức thấp so với cả nước. Do địa hình phức tạp, xuất phát điểm kinh tế thấp, cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ, đầu tư hạn chế và khó khăn về nguồn nhân lực chất lượng cao nên dù là vùng kinh tế trọng điểm nhưng tốc độ phát triển của vùng KTTĐMT còn rất hạn chế so với các vùng kinh tế trọng điểm khác trên cả nước, dù vậy, tốc độ phát triển của vùng đang ngày một tăng trong giai đoạn gần đây.

Tình hình vận chuyển hàng hóa trong giai đoạn 2012 – 2106 được thể hiện qua số liệu Bảng 3 và Bảng 5. Cả hai chỉ tiêu khối lượng vận chuyển và khối lượng luân chuyển đều có sự tăng lên qua các năm. Năm 2012, khối lượng hàng hóa vận chuyển của vùng KTTĐMT đạt 53.882,2 nghìn tấn, chiếm 7,3% so với cả nước và khối lượng luân chuyển đạt 4.756,6 triệu tấn/ km, chiếm 6,5% so với cả nước. Đến năm 2016, khối lượng hàng vận chuyển vùng KTTĐMT đạt tới 76.342,0 nghìn tấn, bằng 6,1% so với cả nước và tăng 41,7% so với năm 2012. Khối lượng luân chuyển hàng hóa năm 2016 đạt 6.951,6 triệu tấn/km, chiếm 5,6% so với cả nước và tăng 22,5% so với năm 2012. Mặc dù các chỉ tiêu vận tải đều có sự tăng lên rõ rệt qua các năm nhưng tốc độ tăng trưởng còn rất thấp.

**Bảng 3. Khối lượng hàng hóa vận chuyển vùng KTTĐMT giai đoạn 2012 – 2016**

*Đơn vị: Nghìn tấn*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Địa phương** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Cả nước** | **739.941,0** | **972.311,8** | **1.043.632,2** | **1.123.943,5** | **1.247.349,9** |
| Thừa Thiên Huế | 5.100,8 | 5.433,0 | 5.819,3 | 6.258,5 | 6.795,9 |
| Đà Nẵng | 25.077,0 | 25.391,3 | 27.045,0 | 27.718,1 | 28.827,8 |
| Quảng Nam | 7.414,6 | 11.865,9 | 12.496,3 | 9.848,4 | 14.807,4 |
| Quảng Ngãi | 6.716,5 | 6.737,4 | 7.203,2 | 8.307,7 | 9.034,1 |
| Bình Định | 9.574,3 | 12.230,1 | 12.812,0 | 14.860,2 | 16.876,8 |
| **Vùng KTTĐMT** | **53.882,2** | **61.657,7** | **65.375,8** | **66.992,9** | **76.342,0** |
| *% của Vùng so với cả nước* | *7,3* | *6,3* | *6,3* | *6,0* | *6,1* |

*Nguồn: Niên giám thống kê 2017- xuất bản 8/2018.*

Nếu phân theo địa phương, Đà Nẵng là tỉnh có khối lượng vận chuyển hàng hóa cao nhất và Thừa Thiên Huế có khối lượng vận chuyển ít nhất. Do nằm ở vị trí kinh tế chiến lược của miền Trung nên tiềm năng về vận tải của Đà Nẵng rất lớn. Năm 2012, khối lượng hàng hóa vận chuyển qua Đà Nẵng đạt 25.077 nghìn tấn, chiếm 46,5% khối lượng của cả vùng, đến năm 2016, khối lượng này đạt 28.827,8 nghìn tấn, chiếm gần 38% so sới cả vùng. Trong khi đó, địa phương có cơ cấu khối lượng vận chuyển hàng hóa thấp nhất trong vùng là Thừa Thiên Huế với khối lượng hàng hóa vận chuyển năm 2016 chỉ đạt 6.795,9 nghìn tấn và chỉ bằng hơn 1/5 khối lượng của Đà Nẵng. Đặc biệt năm 2013, tỉnh Quảng Nam có khối lượng vận chuyển tăng 60% so với năm 2012, những năm tiếp theo khối lượng hàng hóa vận chuyển có biến động tăng, giảm nhưng nhìn chung vẫn có xu hướng tăng nhanh. Điều này xuất phát từ thực tế, tỉnh Quảng Nam có diện tích rộng nhất vùng KTTĐMT, với hệ thống giao thông thuận lợi, Quảng Nam cũng có rất nhiều tiềm năm trong phát triển vận tải hàng hóa.

**Bảng 4. Tốc độ tăng trưởng khối lượng vận chuyển hàng hóa hàng năm phân theo địa phương vùng KTTĐ MT 2012 – 2016**

*Đơn vị: %*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Địa phương** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **Tốc độ tăng trưởng trung bình** |
| Thừa Thiên Huế | - | 6,5 | 7,1 | 7,5 | 8,6 | 7,2 |
| Đà Nẵng | - | 1,2 | 6,5 | 2,4 | 4,0 | 3,3 |
| Quảng Nam | - | 60,0 | 5,3 | -21,2 | 50,3 | 23,6 |
| Quảng Ngãi | - | 0,3 | 6,9 | 15,3 | 8,7 | 7,8 |
| Bình Định | - | 17,3 | 4,7 | 15,9 | 13,6 | 12,9 |
| Vùng KTTĐMT | - | 14,4 | 6,0 | 2,5 | 13,9 | 9,2 |

*Nguồn: Tính toán theo số liệu của Tổng cục thống kê.*

Các tỉnh Bình Định và Quảng Nam mặc dù khối lượng vận tải hàng hóa vẫn còn ở mức trung bình nhưng có thể thấy tốc độ tăng trưởng của 2 tỉnh này rất cao trong các năm gần đây. Giai đoạn 2012-2016, tốc độ tăng trưởng khối lượng hàng hóa vận chuyển của Quảng Nam là 23,6% và của Bình Định là 12,9%.

**Bảng 5. Khối lượng hàng hóa luân chuyển hàng năm phân theo địa phương vùng KTTĐMT 2012 – 2016**

Đơn vị: Triệu tấn/km

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Địa phương** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| Cả nước | 73.572,1 | 97.587,4 | 102.933,5 | 111.964,4 | 124.517,7 |
| Thừa Thiên Huế | 450,5 | 488,9 | 514,5 | 528,4 | 646,0 |
| Đà Nẵng | 2.437,5 | 2.292,1 | 2.418,6 | 2.395,9 | 2.857,6 |
| Quảng Nam | 563,2 | 573,6 | 593,8 | 665,1 | 718,9 |
| Quảng Ngãi | 1.064,7 | 1.089,7 | 1.105,9 | 1.203,3 | 1.265,0 |
| Bình Định | 1.159,5 | 1.236,1 | 1.295,6 | 1.364,5 | 1.464,1 |
| Vùng KTTĐMT | 5.675,4 | 5.680,4 | 5.928,4 | 6.157,2 | 6.951,6 |
| % của Vùng so với cả nước | 7,7 | 5,8 | 5,8 | 5,5 | 5,6 |

*Nguồn: Niên giám thống kê 2017- xuất bản 8/2018*

Về chỉ tiêu khối lượng hàng hóa luân chuyển, Đà Nẵng vẫn là tỉnh có khối lượng hàng hóa luân chyển lớn nhất cả vùng. Trong khi đó, Thừa Thiên Huế và Quảng Ngãi là hai tỉnh có khối lượng hàng hóa luân chuyển ít nhất nhưng tốc độ tăng trưởng trung bình lại ở tốp cao nhất trong Vùng. Các tỉnh Quảng Ngãi và Bình Định có tốc độ tăng trưởng cũng tương đối cao.

**Bảng 6. Tốc độ tăng trưởng khối lượng luân chuyển hàng hóa hàng năm phân theo địa phương vùng KTTĐ MT 2012 – 2016.**

Đơn vị: %

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Địa phương** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **Tốc độ tăng trưởng trung bình** |
| Thừa Thiên Huế | - | 8,5 | 5,2 | 2,7 | 22,2 | 9,6 |
| Đà Nẵng | - | -5,9 | 5,5 | -0,9 | 9,3 | 2,0 |
| Quảng Nam | - | 1,8 | 3,5 | 12,0 | 8,1 | 6,3 |
| Quảng Ngãi | - | 2,3 | 1,5 | 8,8 | 5,1 | 5,2 |
| Bình Định | - | 6,6 | 4,8 | 5,3 | 7,3 | 6,0 |
| Vùng KTTĐMT | - | 0,1 | 4,4 | 3,8 | 12,9 | 5,3 |

*Nguồn: Tính toán theo số liệu của Tổng cục tống kê*

Trong các hình thức vận tải tại vùng KTTĐMT, hình thức vận tải bằng đường bộ đóng vai trò chủ yếu, hàng năm đóng góp hơn 90% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển của vùng. Với vị trí nằm trên trục giao thông chính Bắc - Nam, với 9 tuyến đường Quốc lộ phân bố đều khắp, nối liền các địa phương, các đô thị, KCN trong Vùng và các tuyến quốc lộ nối các cảng biển của Vùng đến Tây Nguyên, Lào, Đông Bắc Campuchia, Đông Bắc Thái Lan, Myanmar theo tuyến Hành làng kinh tế Đông Tây và tiểu vùng sông Mê Kông. Vì vậy, Vùng KTTĐMT có nhiều thuận lợi trong phát triển vận tải đường bộ, trung chuyển hàng hóa và giao lưu kinh tế rất thuận lợi.

**Bảng 7. Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ của các tỉnh Vùng KTTĐMT giai đoạn 2012-2016**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Địa phương** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| Thừa Thiên-Huế | 4.839,2 | 5.219,9 | 5.608,3 | 6.068,2 | 6.630,1 |
| Đà Nẵng | 24.300,0 | 24.629,1 | 26.230,0 | 27.230,1 | 28.215,8 |
| Quảng Nam | 6.672,4 | 11.122,7 | 11.701,1 | 9.314,0 | 14.205,1 |
| Quảng Ngãi | 6.674,1 | 6.673,7 | 7.139,3 | 8.200,3 | 8.910,1 |
| Bình Định | 9.463,8 | 12.120,3 | 12.702,1 | 14.761,4 | 16.795,5 |
| Vùng KTTĐMT | 51.949,5 | 59.765,7 | 63.380,8 | 65.574 | 74.792,6 |

*Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê 2017- xuất bản 8/2018.*

**Bảng 8. Khối lượng luân chuyển hàng hóa bằng đường bộ của các tỉnh Vùng KTTĐMT giai đoạn 2012-2016**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Địa phương** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| Thừa Thiên-Huế | 433,0 | 464,5 | 489,6 | 555,0 | 625,3 |
| Đà Nẵng | 1.998,6 | 1.897,3 | 1.996,0 | 2.157,6 | 2.576,2 |
| Quảng Nam | 507,0 | 519,7 | 538,9 | 609,5 | 656,5 |
| Quảng Ngãi | 1.062,0 | 1.086,5 | 1.102,5 | 1.200,1 | 1.261,3 |
| Bình Định | 1.073,3 | 1.193,5 | 1.252,0 | 1.315,8 | 1.418,4 |
| Vùng KTTĐMT | 5.073,9 | 5.161,5 | 5.379 | 5.838 | 6.537,7 |

*Nguồn: Tổng hợp từ Niên giám thống kê 2017- xuất bản 8/2018.*

Có thể thấy ở cả 5 tỉnh, khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển bằng đường bộ đều chiếm đến hơn 90% khối lượng vận chuyển và luân chuyển hàng hóa của mỗi tỉnh. Từ đó, có thể thấy đóng góp to lớn và quan trọng của vận tải đường bộ vào tổng khối lượng vận tải hàng hóa của cả vùng. Các hình thức vận tải khác tuy cũng đang phát triển nhưng cơ cấu và tốc độ phát triển còn rất thấp. Vận tải đường thủy, đường sắt và đường hàng không mới bắt đầu phát triển được khoảng 4 năm gần đây và có xu hướng tăng lên trong thời gian tới, nhưng hiện tại tổng cơ cấu của cả 3 hình thức vận tải này cũng mới chỉ chiếm khoảng gần 10% trong tổng cơ cấu khối lượng hàng hóa vận tải của Vùng KTTĐMT.

**3.2. Dự báo luồng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển của vùng KTTĐMT đến 2025 và tầm nhìn đến 2030.**

Mặc dù vùng KTTĐMT đã phát triển nhiều hình thức vận tải như: vận tải đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hàng không,…nhưng có thể thấy rõ ràng rằng vận tải đường bộ là hình thức phố biến nhất ở vùng KTTĐMT, tỷ trọng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ chiếm đến hơn 90% trong tổng khối lượng vận tải hàng hóa. Vì thế bài viết này chỉ tập trung dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển của vùng KTTĐMT và của riêng chỉ tiêu vận tải bằng đường bộ.

Thực trạng phân tích các chỉ tiêu vận chuyển và luân chuyển hàng hóa ở phần trên cho thấy, cả hai nhóm chỉ tiêu này đều có xu hướng tăng lên qua các năm. Với tình hình phát triển kinh tế như hiện nay chắc chắn rằng nhu cầu vận tải hàng hóa cũng sẽ có xu hướng gia tăng trong thời gian tới. Để thuận tiện cho việc dự báo số lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển đến năm 2030, thực hiện phân phối chuẩn các giá trị dự báo thì giá trị hàm ngoại suy tuyến tính cho thấy mật độ phân phối chuẩn tốt hơn, các giá trị phân phối gần nhau hơn. Vì vậy sử dụng hàm ngoại suy tuyến tính để đánh giá cho kết quả như sau:

Hàm tuyến tính dự báo tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển có dạng:

X^ = 49773.68 + 5025.48\*T; R2 = 94,4%; P-value = 0.0002

Hàm tuyến tính dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ có dạng:

Y^ = 47644.17 + 5149.45\*T; R2 = 95,2%; P-value = 0,0002

Hàm tuyến tính dự báo tổng khối lượng hàng hóa luân chuyển có dạng:

Z^ = 5169.84 + 302.92\*T; R2 = 82.5%; P-value = 0,0003

Hàm tuyến tính dự báo khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ có dạng:

A^ = 4516.79 + 360.41\*T; R2 = 89,3%; P-value = 0,0003

Kết quả ước lượng theo phương pháp ngoại suy tuyến tính về khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển được thể hiện qua số liệu bảng 9:

**Bảng 9. Dự báo khối lượng hàng hóa vận tải và luân chuyển của Vùng KTTĐMT đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Năm | Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển | Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ | Tổng khối lượng hàng hóa luân chuyển | Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ |
| Đơn vị | Nghìn tấn | Nghìn tấn | Triệu tấn/km | Triệu tấn/km |
| Hàm xu thế tuyến tính | X^ = 49773.68 + 5025.48\*T | Y^ = 47644.17 + 5149.45\*T | Z^ = 5169.84 + 302.92\*T | A^ = 4516.79 + 360.41\*T |
| 2017 | 79.926,6 | 78.540,9 | 6.987,4 | 6.679,2 |
| 2018 | 84.952,0 | 83.690,3 | 7.290,3 | 7.039,7 |
| 2019 | 89.977,5 | 88.839,8 | 7.593,2 | 7.400,1 |
| 2020 | 95.003 | 93.989,2 | 7.896,1 | 7.760,5 |
| 2021 | 100.029,0 | 99.138,7 | 8.199,0 | 8.121,0 |
| 2022 | 105.054,0 | 104.288,1 | 8.502,0 | 8.481,3 |
| 2023 | 110.079,4 | 109.437,6 | 8.804,9 | 8.841,7 |
| 2024 | 115.104,9 | 114.587,0 | 9.107,8 | 9.202,1 |
| **2025** | 120.130,4 | 119.736,5 | 9.410,7 | 9.562,5 |
| 2026 | 125.155,9 | 124.885,9 | 9.713,6 | 9.922,9 |
| 2027 | 130.181,4 | 130.035,4 | 10.016,6 | 10.283,3 |
| 2028 | 135.206,8 | 135.184,8 | 10.319,5 | 10.643,8 |
| 2029 | 140.232,32 | 140.334,3 | 10.622,4 | 11.004,1 |
| **2030** | 145.257,8 | 145.483,7 | 10.925,3 | 11.364,6 |

*Nguồn: Số liệu tính toán dựa theo số liệu của Tổng cục thống kê.*

Trong đó :

X : Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển của Vùng KTTĐMT

Y : Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ của Vùng KTTĐMT

Z : Tổng khối lượng hàng hóa luân chuyển của Vùng KTTĐMT

A : Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ của Vùng KTTĐMT

T : Biến xu thế thời gian (T=1,2,3…)

Hàm dự báo xu thế và kết quả dự báo cho thấy khối lượng hàng hóa vận tải và luân chuyển của vùng KTTĐMT có xu hướng tăng dần trong giai đoạn tới. Đến năm 2025 khối lượng hàng hóa vận chuyển đạt 120.130,4 nghìn tấn, tăng 158,9% so với năm 2016 và khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 9.562,5 triệu tấn/km, tăng 137,6% so với năm 2016. Đến năm 3030 khối lượng hàng hóa vận chuyển đạt 145.257,8 nghìn tấn, tăng 190,3% so với năm 2016 và khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 10.925,3 triệu tấn/km, tăng 157,2% so với năm 2016. Điều đó cho thấy tiềm năng phát triển vận tải của vùng cũng như cơ hội tiềm năng phát triển logistics rất lớn. Hiện nay, vùng KTTĐMT đã hình thành chuỗi 7 đô thị lớn và các trung tâm du lịch, xây dựng, thương mại lớn, điều này đem đến rất nhiều thuận lợi cho việc phát triển vận tải hàng hóa. Tuy nhiên, với địa hình và lãnh thổ phức tạp, vùng KTTĐMT nên tập trung nhiều hơn vào phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải và kết nối các phương tiện vận tải để hướng tới mục tiêu phát triển đa dạng hóa và bền vững các hình thức vận tải hàng hóa. Để từ đó phát triển và đẩy mạnh các hoạt động logistics và từng bước thực hiện mục tiêu xây dựng vùng KTTĐMT trở thành khu vực phát triển năng động với tốc độ nhanh và bền vững, là vùng động lực phát triển cho toàn vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung.

## 3.4. Giải pháp thực hiện dự báo và phát triển vận tải hàng hóa trong logistics.

Vùng KTTĐMT có nhiều tiềm năng để phát triển các ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao trong hoạt động logistics như dịch vụ xuất nhập khẩu, du lịch, hậu cần nghề cá, dầu khí, vận tải, phát triển cảng biển, dịch vụ cảng và sau cảng, sửa chữa tàu biển…Tuy nhiên, vận tải hàng hóa nói riêng và ngành dịch vụ logistics nói chung của vùng KTTĐMT chưa phát triển như mong muốn, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa trên Hành lang EWEC của Việt Nam và các nước Lào, Thái Lan, Myanmar đang gặp không ít khó khăn bên cạnh các cơ hội và thuận lợi. Khó khăn nổi bật là sự hạn chế về số lượng hàng hóa do thương mại khu vực EWEC chưa phát triển, nhất là việc mất cân đối về hàng hóa hai chiều, dẫn đến việc chưa tận dụng được phương tiện vận tải, do đó làm cho giá thành vận tải tăng cao. Hiệp định “Tạo thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước Tiểu vùng Mekong mở rộng, 1999” chưa được đầy đủ ở các nước thành viên; chi phí ngoài luồng còn cao; cần có sự hợp tác tốt hơn giữa các bên có liên quan và phát huy vai trò của các Ủy ban Điều phối Vận tải Quá cảnh quốc gia...

Vì vậy, làm thế nào để khắc phục các khó khăn và hạn chế đó, phát huy hiệu quả của vận tải hàng hóa bằng đường bộ với các nước trong khu vực thông qua HLKTĐT, qua đó tạo động lực phát triển kinh tế vùng KTTĐMT là một vấn đề cần nhanh chóng giải quyết và có một chiến lược phát triển lâu dài một cách hữu hiệu và mang tính đột phá. Để thực hiện được mục tiêu trọng tâm đó, vùng KTTĐMT và các địa phương nên tập trung thực hiện một số giải pháp sau đây:

- Hội đồng vùng KTTĐMT và UBND các tỉnh cần sớm xây dựng chính sách và kế hoạch hành động cụ thể trong việc phát triển vận tải hàng hóa, nhất là cho HLKTĐT nhằm hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận tải, doanh nghiệp logistics vừa và nhỏ thực hiện việc kinh doanh vận tải hàng hóa có hiệu quả, qua đó tạo thuận lợi cho thương mại, đầu tư trong khu vực phát triển, kết nối các điểm trung chuyển quốc tế, như với Trung Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Singapore. Hội đồng vùng KTTĐMT và UBND các tỉnh có thể xem xét và kiến nghị thành lập một Ban Chỉ đạo các Tỉnh trọng điểm miền Trung nhằm giúp Hội đồng vùng KTTĐMT các vấn đề hoạch định chính sách, quy hoạch kết cầu hạ tầng logistics vùng, phát triển logistics vùng cũng như phát triển vận tải xuyên biên giới.

- Nâng cấp hệ thống cầu đường kết nối với các cửa khẩu Việt - Lào trong vùng kinh tế, đặc biệt chú ý đến tuyến nối cửa khẩu Nam Giang và Đà Nẵng, các địa điểm làm hàng, tập kết và kiểm tra xe, đường vào và ra cửa khẩu nhằm giúp giải phóng hàng hóa và phương tiện vận chuyển, nhất là mùa cao điểm. Và phát triển nâng cấp các hệ thống cảng biển, sân bay, đường sắt để tập trung phát triển các hình thức vận tải khác. Việc phát triển kết cấu hạ tầng theo hình thức công tư, Nhà nước cung cấp đất, ưu đãi vốn vay, ưu đãi thuế, các doanh nghiệp đầu tư vốn xây dựng.

- Cần xây dựng và phát triển các trung tâm logistics để tận dụng các sân bay và cảng biển, kết nối các đầu mối giao thông lớn. Qua đó sẽ tạo cho những trung tâm logistics này những điểm mạnh đột phá như là các Khu Kinh tế mở, tạo ra một khu vực cho hàng hóa xuất nhập khẩu, quá cảnh và chuyển tải, tận dụng được lợi thế địa lý, chính trị của miền Trung cho việc phát triển thương mại thông qua vận tải hàng hóa trên tuyến hành lang kinh tế Đông Tây và tuyến vận tải nội địa Bắc – Nam.

- Cải thiện thủ tục tại các cửa khẩu, nhất là thủ tục kiểm tra liên ngành, tăng giờ làm việc của các trạm hải quan. Áp dụng công nghệ thông tin hiện đại trong khâu làm thủ tục cho hàng hóa và phương tiện quá cảnh, như kiểm tra hải quan chung một lần, một điểm dừng, kiểm tra bằng máy móc thay cho thủ công như hiện nay. Qua đó sẽ rút ngắn thời gian và chi phí tại biên giới, cảng biển cũng như trên đường vận chuyển.

- Minh bạch hóa các khoản thu đối với hàng hóa quá cảnh, xóa bỏ các lệ phí do các địa phương áp đặt, giảm các chi phí không chính thức từ các cửa khẩu với Lào đến các cảng biển trong khu vực và ngược lại. Nâng cao chất lượng và đạo đức của các công chức, nhân viên liên quan đến vận chuyển hàng hóa và phương tiện qua biên giới, tránh phiền hà, nhũng nhiễu, gây khó khăn cho doanh nghiệp do phải chi ngoài luồng làm cho giá thành vượt trội, giảm năng lực cạnh tranh.

- Có biện pháp khuyến khích thương mại khu vực nhằm tạo nguồn hàng cho vận tải và giảm lượng phương tiện vận tải chạy không hàng chiều về, như áp dụng cơ chế ưu đãi cho hàng hóa quá cảnh với phí đường bộ, chi phí tại cảng biển và thủ tục thông thoáng.

- Tổ chức hội thảo quốc tế về vận tải hàng hóa hàng năm tại các tỉnh nhằm giúp Hội đồng vùng KTTĐMT và UBND các tỉnh trong việc phát triển kinh tế, thương mại, đầu tư và vận chuyển hàng hóa qua biên giới. Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) sẽ phối hợp việc tổ chức này, trong đó có việc mời các Hiệp hội và doanh nghiệp các nước láng giềng tham gia hội thảo. Quy hoạch phát triển hạ tầng logistics vùng KTTĐMT làm đòn bẩy thúc đẩy kinh tế, thương mại và hệ thống logistics của vùng phát triển. Hội đồng vùng KTTĐMT cần rà soát lại quy hoạch phát triển tại Chu Lai - Dung Quất để định hướng nơi đây trở thành một trung tâm logistics chuyên về hàng trung chuyển nội địa – quốc tế cho khu vực miền Trung và hai trục vận tải Bắc - Nam cũng như HLKTĐT. Nơi đây đã có sẵn sân bay Chu Lai (Quảng Nam) và Cảng nước sâu Dung Quất (Quảng Ngãi), có sẵn quy chế Khu kinh tế mở Chu Lai…

- Chính phủ cần có giải pháp để thống nhất việc thống kê các chỉ tiêu kinh tế xã hội ở các tỉnh để các công tác phân tích đánh giá và dự báo dễ dàng hơn. Bởi vì, một vấn đề bất cập đang tồn tại ở nước ta đó là sự không thống nhất trong việc thống kê các chỉ tiêu kinh tế xã hội ở các tỉnh. Sự thống kê không đồng đều và không đầy đủ số liệu của các năm và các chỉ tiêu khiến cho công tác đánh giá sự phát triển, công tác dự báo cũng như công tác lập kế hoạch phát triển kinh tế gặp nhiều khó khăn.

Hy vọng trong một tương lai không xa khu vực miền Trung sẽ có các hình thức vận tải và ngành dịch vụ logistics phát triển cùng với ngành logistics cả nước đóng góp vai trò quan trọng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế và phát triển thương mại.

# KẾT LUẬN

Dự báo nhu cầu vận chuyển và luân chuyển hàng hóa là một vấn đề quan trọng giúp các nhà quản lý cũng như các doanh nghiệp logistics trong việc hoạch định chính sách, xây dựng các phương án kinh doanh, đầu tư nguồn nhân lực, xác định quy mô hoạt động nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động cũng như đảm bảo nhu cầu vận chuyển và luân chuyển hàng hóa của ngành logistics trong thời gian tới.

Trong phạm vi bài viết đã trình bày các chỉ tiêu đánh giá vận chuyển và luân chuyển hàng hóa cũng như các phương pháp dự báo. Phương pháp dự báo hàm xu thế tuyến tính được sử dụng trong dự báo vận chuyển và luân chuyển hàng hóa tại vùng KTTĐMT. Kết quả nghiên cứu cho thấy, nhu cầu vận chuyển và luân chuyển hàng hóa, đặc biệt là vận chuyển và luân chuyển hàng hóa bằng đường bộ trong thời gian tới sẽ tăng lên đáng kể.

# TÀI LIỆU THAM KHẢO

*1. Niên giám giám thống kê các tỉnh Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định các năm 2012, 2016, 2017*. Nhà xuất Thống kê, Hà Nội.

*2.* *Niên giám thống kê Việt Nam các năm 2012, 2013, 2016, 2017,* Nhà xuất bản Thống kê.

*3.* GS. TS. Đặng Đình Đào, PGS. TS. Nguyễn Thị Xuân Hương(2017). *Hệ thống Logistics ở nước ta trong tiến trình hội nhập và phát triển.* NXB Lao động – Xã hội.

*4*. *Báo cáo Logistics Việt Nam 2017 – Logistics: Từ kế hoạch đến hành động.* NXB Công thương.