

# MỘT SỐ ĐIỂM CẦN LƯU Ý VỀ THU THẬP THÔNG TIN ĐỂ TÍNH CHỈ SỐ GIÁ CƯỚC VẬN TẢI Ở TỈNH THÁI BÌNH

Trần Trọng Khâm<sup>(\*)</sup>

**H**iện nay công tác thống kê và tính chỉ số giá đang là một yêu cầu hết sức cần thiết nhằm cung cấp các thông tin về tỷ lệ tăng giá giúp cho các cấp các ngành có cơ sở điều hành trong việc quản lý nền kinh tế vĩ mô cũng như tính toán một số chỉ tiêu kinh tế tổng hợp.

Trong phạm vi bài viết này xin nêu ra một số vấn đề về việc điều tra và báo cáo thống kê giá cước vận tải đường bộ và đường thuỷ ở Thái Bình. Tỉnh được chọn điều tra mẫu giá cước vận tải đường bộ và đường thuỷ nội địa.

Chỉ số giá cước vận tải hành khách hoặc hàng hoá là một chỉ tiêu thống kê phản ánh mức độ biến động về giá cước vận chuyển hành khách hoặc hàng hoá qua thời gian.

Giá cước vận tải hành khách là số tiền mà chủ phương tiện vận tải thu được khi vận chuyển một hành khách qua một quãng đường quy định (thường là 1 km hoặc một tuyến đường), không bao gồm thuế, nhưng bao gồm các khoản phụ thu hoặc giảm trừ nếu có. Giá này thường được quy định qua vé.

Đối với vận tải hàng hoá giá cước là số tiền chủ phương tiện vận tải thu được khi vận chuyển 1 đơn vị hàng hoá qua một quãng

đường quy định (thường là 1 km hoặc một tuyến đường), không gồm thuế nhưng gồm các khoản thu hoặc giảm, trừ nếu có. Giá cước vận tải hàng hoá ở đây thường là giá giao dịch hoặc giá theo hợp đồng, và chỉ tính giá cước vận chuyển trong định mức cho phép đối với mỗi loại phương tiện.

Về căn bản theo phương pháp điều tra, việc chọn mẫu đại diện thuộc các vùng (8 vùng), trong mỗi vùng có từ 1 đến 4 tỉnh đại diện và trong tỉnh lại chọn đại diện cho các loại phương tiện, các hình thức vận chuyển là phù hợp. Tuy nhiên, đi sâu vào thực tế ngoài tình hình chung thì ở mỗi địa phương lại có những đặc thù riêng cần xem xét khảo sát để hoàn chỉnh dần phương án điều tra lâu dài cho phù hợp.

Thái Bình là một trong 4 tỉnh được chọn mẫu điều tra đại diện cho vùng đồng bằng châu thổ Sông Hồng, gồm các loại hình vận tải đường bộ và đường thuỷ (kể cả đường thuỷ ven biển và đường sông). Trong các loại hình vận tải đó đều có đầy đủ các đơn vị vận tải thuộc các thành phần kinh tế gồm: doanh nghiệp nhà nước, doanh nghiệp tập thể, doanh nghiệp tư nhân và kinh tế cá thể.

Căn cứ theo phương án và áp dụng thực tiễn vào tỉnh Thái Bình, qua khảo sát đi đến chọn mẫu và tiến hành điều tra được một số loại hình như sau:

---

(\*) Phó Cục trưởng Cục Thống kê Thái Bình

## **A. Vận tải hành khách**

1. Vận tải hành khách đường ô tô: đã chọn mẫu và điều tra được 2 trên 3 loại gồm: ô tô 40 chỗ chất lượng cao và 24 chỗ chất lượng cao. Loại 12 chỗ không có.

2. Vận tải khách bằng taxi: chỉ xuất hiện loại taxi 4 chỗ cự ly dưới 10 km và trên 10 km. Riêng loại cự ly 25 km đầu và taxi giá rẻ không có.

3. Vận tải khách bằng xe buýt: chọn và điều tra được 1 trên 3 loại theo phương án là xe buýt 40 chỗ không có điều hoà, cự ly 22 km. Xe buýt theo tháng và xe buýt chất lượng cao chưa có.

4. Vận tải khách bằng xe cơ giới khác: điều tra được 1 trên 3 loại là xe máy cự ly 1 km và trên 10 km. Hiện không tồn tại 2 loại xe lôi và xe lam.

Hiện nay ở Thái Bình không tồn tại hình thức vận tải hành khách bằng đường thủy kể cả đường biển và đường sông. Do đó không điều tra được loại phương tiện nào trên 7 loại cần điều tra theo phương án.

## **B. Vận tải hàng hoá**

### **1. Vận tải hàng hoá đường bộ**

a. Bằng đường ô tô: hiện chọn được 4 loại phương tiện trên 11 loại theo phương án. Do Thái Bình chưa xuất hiện những cơ sở hay loại hình vận tải chuyên dụng nào cụ thể. Vì vậy, chỉ chọn và điều tra được một số loại vận chuyển thiên về 4 loại mặt hàng nhiều hơn là: cát, xi măng, phân hoá học và hàng thông thường. Tuy nhiên, về tấn trọng tải cũng không đáp ứng được theo quy định của phương án. Ngoài ra các loại đặc chủng như: Container, xe lạnh, xe chở hoá chất, v.v... chưa xuất hiện ở địa phương.

b. Vận tải hàng hoá bằng taxi, xe lam, xe công nông: chỉ điều tra được 1 loại là công nông. Nhưng do loại này bị cấm nên tạm điều tra một số hoạt động trong phạm vi hẹp (cự ly dưới 5 km)

### **2. Vận tải hàng hoá ven biển**

a. Phương tiện tàu, xà lan: loại phương tiện này ở địa phương mới chỉ xuất hiện 2 loại gồm tàu tải trọng 1000 tấn chở than và tàu 500 tấn chở xi măng.

Các loại chuyên dụng khác (5 loại khác như phương án) không hoạt động.

b. Phương tiện cơ giới khác: địa phương không có.

### **3. Vận tải hàng hoá đường sông**

a. Bằng phương tiện tàu, xà lan: chọn và điều tra được 3 trên 8 loại gồm tàu trọng tải 145 tấn chở cát, 500 tấn chở xi măng và 250 tấn chở đá. Ngoài ra các loại chuyên dụng khác không hoạt động.

b. Vận tải hàng hoá bằng phương tiện cơ giới khác: loại này không xuất hiện ở địa phương.

Như vậy, theo phương án việc điều tra giá cước vận tải các loại phương tiện và loại hình vận tải ở Thái Bình chỉ điều tra được là:

- Vận tải khách đường bộ: điều tra được 6 trên 12 loại phương tiện

- Vận tải khách đường thủy: không điều tra được loại nào

- Vận tải hàng hoá đường bộ: điều tra được 5 trên 14 loại

- Vận tải hàng hoá đường ven biển: điều tra được 2 trên 10 loại

- Vận tải hàng hoá đường sông điều tra được 3 trên 8 loại.

Qua thực tế điều tra nổi lên một số vấn đề là:

- Việc xác định loại hình vận chuyển, loại phương tiện, mặt hàng, trọng tải và cự ly không mất nhiều thời gian và công sức.

- Những loại đã xác định để lập danh sách và điều tra đều khá ổn định và hoạt động tương đối thường xuyên.

- Biểu mẫu đơn giản, dễ ghi do đó đảm bảo được tiến độ theo định kỳ điều tra.

- Giá cước trong mấy tháng qua ít biến động (kể cả giá cước hành khách và hàng hoá) nên việc ghi phiếu và phỏng vấn đỡ gặp vướng mắc.

Bên cạnh những mặt được trên đây còn một số điểm cần nghiên cứu hoàn thiện.

- Loại hình vận tải và loại phương tiện còn ít chủng loại, đặc biệt phương tiện đặc chủng để chuyên chở một loại hàng hoá còn ít nên việc điều tra giá cước còn đơn điệu, chưa phong phú.

- Việc theo dõi và ghi giá cước nhìn chung còn theo mặt bằng sàn chung như: đối với cước xe khách việc lấy giá là theo quy định: ví dụ vé 1 người đi tuyến Hà Nội - Thái Bình xe 40 chỗ chất lượng cao là 30000 đồng/chỗ 1 lượt. Song thực tế xe không bao giờ chở đúng 40 ghế mà đều trên 40 ghế.

Đặc biệt đối với vận tải hàng hoá, hiện chủ phương tiện khai báo và chỉ điều tra giá cước theo hợp đồng, trên thực tế khi hợp đồng giá cước theo tấn phương tiện thì chủ phương tiện hầu hết chở quá tải từ gấp rưỡi, gấp đôi, thậm chí trên gấp đôi.

- Mức độ ổn định của phương tiện tham gia vận tải được điều tra mới chỉ ở mức tương đối vì do cơ chế thị trường đôi khi phương tiện sử dụng vào nhiều tuyến khác nhau, mặt hàng khác nhau, do đó mức giá cũng khác nhau.

Với những thực tế như đã nêu ở trên, để đảm bảo cho công tác theo dõi sự biến động của giá cước trong vận tải cần có sự thống nhất quan điểm và những quy định cụ thể các phương pháp phù hợp với điều kiện của từng địa phương, từng loại hình, từng loại phương tiện, giúp cho việc theo dõi giá được sát và ổn định, Cụ thể là:

1. Cho phép các địa phương chọn điều tra đối với những loại hình và phương tiện thực tế có hoạt động ổn định. Tuy nhiên, mức độ ổn định cho phép tương đối miễn là đảm bảo đủ số lượt thông tin cho mỗi kỳ điều tra.

2. Không nên cầu toàn theo khu vực mà chỉ cần loại phương tiện, cự ly, loại hàng vận chuyển để nắm giá, vì thường khu vực nào cũng có sự thống nhất mức giá chung và phần lớn là không khác nhau.

3. Có những loại phương tiện có thể thực tế ở địa phương không đảm bảo đúng yêu cầu chọn theo phương án về tấn trọng tải hay về cự ly (ví dụ taxi không có loại cự ly 25 km đầu, ô tô vận tải xi măng không có loại trên 5 tấn mà là 4 tấn, v.v...) vẫn cho phép điều tra thì mới có thông tin về loại phương tiện đó.

4. Về giá: đề nghị thống nhất lấy giá ổn định thường xuyên trong các kỳ điều tra, mặc dù trong kỳ điều tra có một đôi lần giá

có thể lên xuống tạm thời do thoả thuận giữa chủ và khách. Mặt khác trong vận tải hàng hoá vẫn cần cho phép điều tra theo giá hợp đồng, vì giá thực tế có thể khác nhiều nhưng không thu thập chính xác được.

5. Về thời gian: do kỳ điều tra là tháng, trong tháng sẽ điều tra từ ngày 13, 14. Riêng với vận tải hàng hoá, những loại phương tiện lớn như tàu, sà lan có thể 15 ngày đầu tháng

chưa phát sinh mà lại phát sinh sau ngày 15 thì có thể cho phép lấy giá của tháng trước; nếu sau ngày 15 biến động khác sẽ ghi lại vào tháng sau ■

#### Tài liệu tham khảo

Phương án điều tra tính chỉ số giá cước vận tải, tài liệu tập huấn nghiệp vụ - TCTK, Hà Nội, tháng 3/2006