

Chương 3

Dự báo Nhu cầu

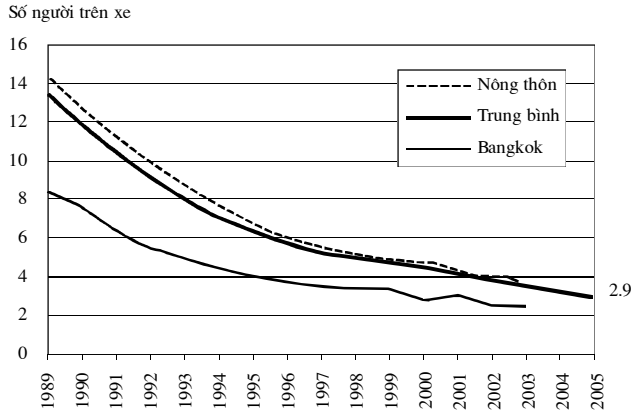
3-1. Chuẩn mực và các giả định

Hiện tại, thị trường xe máy Việt Nam đang bùng nổ và nhu cầu về xe máy được cho là vẫn tiếp tục tăng trong tương lai gần. Tuy nhiên, khi thị trường nội địa đạt đến điểm bão hoà thì việc sở hữu và doanh số bán xe máy sẽ tăng chậm lại. Tại Việt Nam, thị trường thành thị và nông thôn cần được xem xét tách biệt. Thị trường thành thị đã gần đạt mức bão hoà (2,16 người/xe), trong khi thị trường nông thôn hiện nay có ít xe máy hơn (6,14 người/xe) vẫn còn nhiều cơ hội tăng trưởng trước khi đạt đến điểm bão hoà.

Với mục đích tham chiếu, chúng tôi lấy Thái Lan làm chuẩn mực. Thái Lan trong quá khứ và hiện tại có nhiều điểm tương đồng với Việt Nam xét về khí hậu, văn hoá, tình trạng giao thông đường bộ, và mô hình phát triển kinh tế. Việt Nam được dự báo là sẽ đạt mức thu nhập bình quân đầu người của Thái Lan hiện nay vào năm 2020 hoặc sớm hơn. Thái Lan có 65,4 triệu dân với tổng số xe máy đang lưu thông là 22,4 triệu chiếc năm 2005, nghĩa là cứ 2,9 người có một xe máy (Hình 3-1). Ngoài ra, khoảng cách giữa thành thị và nông thôn nhỏ - tại Băng Cốc cứ 2,5 người có một xe, ở các nơi khác của Thái Lan con số này là 3,6 người/xe (số liệu năm 2003)⁸. Điều này có thể xem Thái Lan đã đạt đến điểm bão hoà trên phạm vi quốc gia. Trong tương lai, sản xuất xe máy ở Thái Lan chủ yếu nhằm đáp ứng nhu cầu thay thế và xuất khẩu hơn là mở rộng các đoạn thị trường nội địa mới. Ở bất cứ quốc gia nào, mức tối đa của tỷ lệ người/xe nằm trong khoảng từ 2 đến 3, có nghĩa là tất cả mọi người, trừ trẻ em, người già, và người ốm yếu đều sở hữu một xe máy.

⁸ IDE-JETRO, *Ngành công nghiệp xe máy ở Châu Á*, 2005, tiếng Nhật.

Hình 3-1. Thái Lan là quốc gia tham chiếu: Sở hữu về xe máy



Nguồn: Xem chú thích 8. Không có số liệu phân vùng cho năm 2004 và 2005.

Để dự báo thị trường xe máy tại Việt Nam, giả thiết là nền kinh tế sẽ tiếp tục tăng trưởng tương đối cao từ nay đến năm 2020. Mức sống của người dân sẽ tiếp tục tăng, đô thị hoá cũng phát triển nhanh. Đến năm 2010, chúng tôi giả định là các dự án cơ sở hạ tầng đô thị lớn chưa hoàn thành và hệ thống đường bộ ở nông thôn sẽ tiếp tục được nâng cấp dần. Với các giả thiết này, nhu cầu chung về xe máy vẫn còn lớn. Điểm bão hoà về xe máy trên phạm vi cả nước sẽ đạt được vào thời điểm nào đó trong giai đoạn 2015-2020. Tuy nhiên, kể cả khi đạt đến điểm bão hoà, người dân Việt Nam có thể vẫn tiếp tục sử dụng xe máy cho các mục tiêu đi lại khác nhau nếu không nói là cũng nhiều như ở khu vực đô thị hiện nay.

Trước hết chúng tôi dự báo nhu cầu thời điểm (số lượng xe lưu thông) trên thị trường tính đến năm 2020 sử dụng ba cách tiếp cận khác nhau. Cả ba cách này đều cho kết quả tương đối giống nhau. Sau đó, chúng tôi sẽ dự báo nhu cầu thời kỳ (hàng năm) dựa trên các giả định khác nhau.

3-2. Nhu cầu thời điểm về xe máy

Cách tiếp cận thứ nhất—Số người trên một xe (người/xe)

Theo cách tiếp cận này, tỷ lệ người/xe sẽ ổn định sau khi đạt mức 3,67 vào năm 2010 và 3 vào năm 2015. Sự phát triển này được cho là phù hợp

với mức dự báo về tăng trưởng GDP, tốc độ xây dựng hạ tầng đô thị và nông thôn, và thái độ hành vi của người dân trong những năm tới.

Bảng 3-1 Dự báo nhu cầu thời điểm dựa trên tỷ lệ người/xe

	2000	2005	2010	2015	2020
Dân số (x1000)	77.635	83.120	88.633	94.154	99.675
Tổng số xe lưu thông (x1000)	6.387	15.670	24.151	31.702	33.561
Số người trên một xe	12,16	5,30	3,67	2,97	2,97
Mức tăng xe lưu thông (%/năm)	--	19,7	9,0	5,6	1,1

Cách tiếp cận thứ 2—Số xe máy trên hộ gia đình, có tính đến khoảng cách thành thị - nông thôn

Điểm bão hoà của cả nước xét theo sở hữu hộ gia đình về xe máy được giả định ở mức 2 xe trên một gia đình. Đến năm 2020, hộ gia đình ở thành thị trung bình có khoảng 4-5 thành viên và sở hữu 2,65 xe máy, trong khi hộ gia đình ở nông thôn trung bình có khoảng 6-7 thành viên và sở hữu 1,51 xe máy. Cả nước bắt đầu đạt đến mức bão hoà từ năm 2015, có thể muộn hơn, và sử dụng xe máy sẽ có xu hướng dịch chuyển từ thành thị về nông thôn. Với các giả định này, kết quả dự báo nhu cầu được thể hiện ở bảng dưới đây.

Bảng 3-2 Dự báo nhu cầu thời điểm dựa trên tỷ lệ số xe trên hộ gia đình

	2000	2005	2010	2015	2020
Số hộ gia đình (triệu hộ)	12,244	13,176	14,181	15,199	16,233
Thành thị	4,037	4,555	5,318	6,120	6,977
Nông thôn	8,207	8,621	8,863	9,079	9,256
Số xe trên một hộ gia đình	0,52	1,19	1,69	2,00	2,00
Thành thị		2,32	3,08	3,34	2,65
Nông thôn		0,59	0,85	1,10	1,51
Tổng số xe lưu thông (triệu chiếc)	6,387	15,670	24,108	30,398	32,465
Thành thị		10,562	16,600	20,423	18,511
Nông thôn		5,108	7,508	9,975	13,954

Cách tiếp cận thứ 3–Số người trên một xe, có tính đến khoảng cách thành thị - nông thôn

Dữ liệu gần đây xác nhận rằng khu vực thành thị có tỉ lệ xe máy trên người cao nhưng tốc độ tăng về sở hữu xe có xu hướng chậm dần. Mức tăng xe máy hàng năm ở năm thành phố lớn trực thuộc trung ương giảm từ 666.800 xe năm 2001 xuống còn 323.600 năm 2005. Tương tự, mức tăng ở các thành phố có kinh tế năng động là 166.500 năm 2001 và 125.300 năm 2005. Ngược lại, mức tăng hàng năm ở tất cả các khu vực khác có xu hướng tăng nhẹ từ 1,192 triệu tới 1,264 triệu xe trong cùng giai đoạn.

Trên cơ sở này có thể giả định rằng trong giai đoạn 2006-2015, hàng năm xe máy ở thành thị sẽ tiếp tục tăng 500.000 chiếc và ở nông thôn sẽ tăng khoảng 1 triệu chiếc. Sau đó, mức tăng này sẽ chậm dần ở cả hai khu vực vì nhiều lý do bao gồm sự tiện lợi của các phương tiện giao thông khác (tàu điện, ô tô, xe buýt, v.v.), nhu cầu đi lại ở khu vực thành thị đi vào ổn định, cuộc sống và cơ sở hạ tầng ở nông thôn được cải thiện. Cuối cùng, mức tăng xe máy ở cả hai khu vực sẽ hội tụ ở một điểm thấp hơn, chẳng hạn là 200.000 xe một năm.

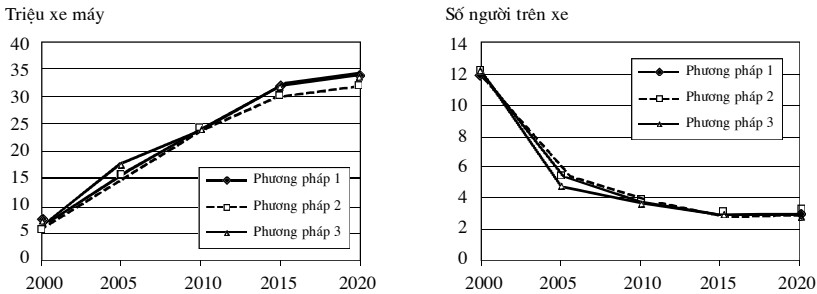
Bảng. 3-3 Dự báo nhu cầu thời điểm theo tỷ lệ người trên xe ở thành thị và nông thôn

	2000	2005	2010	2015	2020
Thành thị					
Dân số (triệu người)	20,185	22,775	26,590	30,600	34,886
Số người trên một xe	8,63	4,82	3,61	3,10	3,21
Tổng số xe lưu thông (triệu chiếc)	2,340	4,730	7,368	9,868	10,868
Mức tăng (triệu chiếc)	--	2,390	2,638	2,500	1,000
Nông thôn					
Dân số (triệu người)	57,450	60,345	62,043	63,554	64,789
Số người trên một xe	14,20	5,52	3,30	2,92	2,84
Tổng số xe lưu thông (triệu chiếc)	4,047	10,939	18,802	21,802	22,802
Mức tăng (triệu chiếc)	--	6,892	7,863	3,000	1,000
Cả nước					
Số người trên một xe	12,16	5,30	3,39	2,97	2,96
Tổng số xe lưu thông (triệu chiếc)	6,387	16,669	26,170	31,670	33,670

Kết quả của ba cách tiếp cận này tương đối giống nhau, với nhu cầu thời điểm về xe máy năm 2010 là khoảng 24 triệu xe, năm 2015 là khoảng 31 triệu, và năm 2020 là khoảng 33 triệu xe (Hình 3-2).

Các dự báo trên chỉ ra rằng thậm chí nếu các phương tiện giao thông khác phát triển, Việt Nam sẽ vẫn tiếp tục là quốc gia sử dụng nhiều xe máy trong tương lai gần. Vì vậy, cần có một chính sách về xe máy thích hợp để đáp ứng nhu cầu của thị trường.

Hình. 3-2 Các dự báo về tổng số xe máy



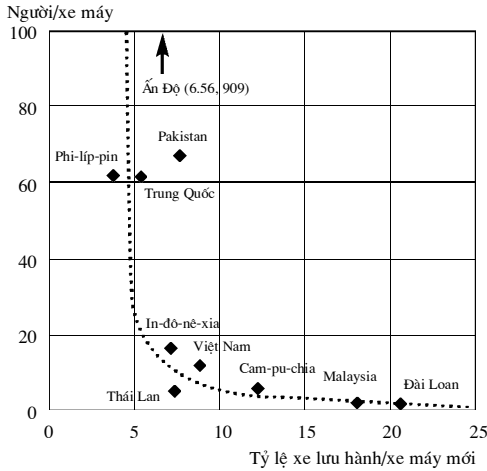
3-3. Nhu cầu thời kỳ

Dựa trên kết quả dự báo nhu cầu thời điểm về xe máy ở trên, dưới đây sẽ tiến hành dự báo nhu cầu xe mới hàng năm. Nói chung, tỷ lệ của tổng số xe lưu thông trên lượng xe bán ra hàng năm phụ thuộc vào hai yếu tố.

Trước hết, một giai đoạn tăng trưởng năng động của thị trường xe máy đi liền với tỷ lệ thời điểm trên thời kỳ tương đối thấp, khoảng từ 5 đến 10. Ở một quốc gia có tỉ lệ như vậy, lượng xe bán ra hàng năm tương đối cao so với tổng số lưu thông trên thị trường bởi vì nhu cầu mới tương đối lớn (của những người sử dụng lần đầu) bên cạnh nhu cầu thay xe (của những người đang sử dụng). Hiện tại, tình trạng này có thể thấy ở Trung Quốc (tỷ lệ thời điểm trên thời kỳ là 5,4), Ấn Độ (6,6), Indonesia (7,1), Thái Lan (7,4) và Việt Nam (8,8). Ngược lại, ở những thị trường đã chín muồi hơn, nơi chỉ

có nhu cầu thay thế và có ít nhu cầu mới, tỷ lệ thời điểm trên thời kỳ này có xu hướng tăng lên đến 15-20. Đài Loan (20,5) và Malaysia (17,9) thuộc nhóm này⁹. Tính linh động của thị trường nội địa có thể giải thích cho xu hướng dài hạn của tỷ lệ thời điểm trên thời kỳ.

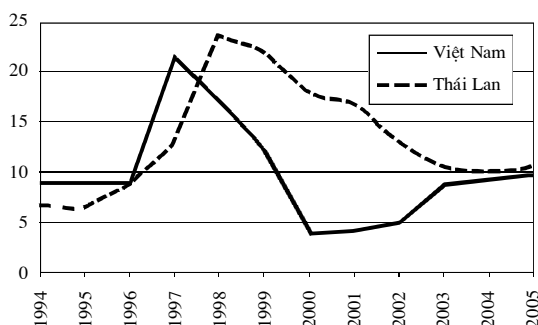
Hình 3-3 Mật độ xe máy và tỷ lệ thời điểm trên thời kỳ, năm 2005



Nguồn: Xem chú thích 9.

Một nhân tố khác là các cú sốc tạm thời. Chẳng hạn, ở Thái Lan, sự sụp đổ của thị trường nội địa sau khủng hoảng tài chính châu Á đã đẩy tỷ lệ này lên một con số bất thường vào năm 1998, khi mà nền kinh tế phục hồi chậm chạp. Tại Việt Nam, một khối lượng lớn xe giá rẻ của “Trung Quốc” đã làm giảm tạm thời tỷ lệ này trong giai đoạn 2000-2002. Những cú sốc tạm thời như vậy là điều không tránh khỏi trong nền kinh tế thị trường thời đại toàn cầu hóa. Tuy nhiên, vì các cú sốc này là không thể dự đoán và không tồn tại mãi mãi nên chúng tôi bỏ qua không xét đến trong dự báo của mình.

⁹ Số liệu cho năm 2005, trừ Indonesia (2003), Trung Quốc (2003) và Ấn Độ (2001). Dữ liệu gốc do công ty Honda cung cấp, *World Motorcycle Facts and Figures*, 2006.

Hình 3-4 Việt Nam và Thái Lan: Tỷ lệ thời điểm trên thời kỳ của xe máy

Nguồn: Honda, *Sự kiện và con số về xe máy thế giới*, 2006.

Tỷ lệ thời điểm trên thời kỳ của Việt Nam, nơi có thị trường xe máy tăng trưởng năng động, hiện nay là khoảng 10. Tuy nhiên, điều này không có nghĩa là mỗi chiếc xe máy được sử dụng trung bình 10 năm trước khi bị bỏ đi. Bởi vì nhu cầu hàng năm là tổng của nhu cầu mới và nhu cầu thay thế, thậm chí nếu người dân Việt Nam sử dụng xe của mình khoảng 20 năm, tỷ lệ này có thể thấp hơn 20 nếu nhu cầu mới vẫn còn cao. Nhưng khi đã đạt đến điểm bão hòa và nhu cầu mới giảm dần, tỷ lệ này có thể tăng tới 15 đến 20.

Tuy nhiên, hai lý do có thể đưa ra để giải thích cho việc người dân Việt Nam tiếp tục mua nhiều xe máy mới thậm chí khi đã đạt đến điểm bão hòa. Lý do thứ nhất liên quan tới chu kỳ *kinh tế* và lý do thứ hai liên quan tới chu kỳ *vật lý* của xe máy.

Trước hết, tần suất mua xe sẽ cao nếu xe máy được xem như là một sản phẩm thời trang (như quần áo của phụ nữ) hơn là một sản phẩm thực dụng (như quạt điện). Trong trường hợp thứ nhất, người dân (đặc biệt là giới trẻ) sẽ chuyển sang các mẫu xe mới ngay cả khi xe cũ vẫn chạy tốt. Các nhà sản xuất có thể khai thác hành vi tiêu dùng này qua chiến lược kinh doanh và marketing.

Thứ hai, nếu một số mẫu xe hiện tại có chất lượng kém, và nhanh chóng bị hỏng hay không đáp ứng được yêu cầu bắt buộc của chính phủ về chất lượng và môi trường, người tiêu dùng buộc phải mua xe khác. Trong quá khứ, người dân Việt Nam thường xuyên sửa chữa xe máy nhiều lần trước khi bỏ đi. Xu hướng này có thể tiếp tục, nhưng cũng có khả năng họ sẽ bỏ đi sớm

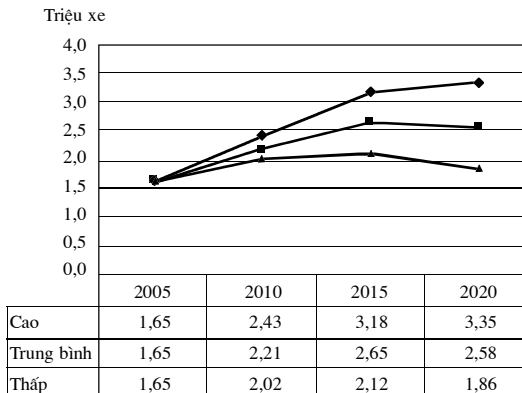
hơn khi mà thu nhập và mức lương tăng lên, chi phí sửa chữa cũng sẽ tăng tương ứng với giá xe mới và mức phạt vì vi phạm các quy định cũng tăng.

Hiện tại, thị trường xe bỏ đi ở Việt Nam chưa thực sự tồn tại. Tuy nhiên, khi mà tổng số xe lưu thông tăng lên và đặc điểm thị trường thay đổi, Việt Nam sẽ có nhiều thị trường xe cũ “thông thường” và xe bỏ đi như ở các quốc gia phát triển. Các mẫu xe cũ, theo đó, sẽ được bán ở thị trường xe cũ, xuất khẩu hay bỏ đi.

Do tỷ lệ thời điểm trên thời kỳ không chắc chắn, nên cần xem xét ba kịch bản dưới đây.

- (i) Kịch bản Cao—tỷ lệ này sẽ ở mức 10 trong suốt giai đoạn. Trong trường hợp này, nhu cầu hàng năm sẽ ở mức 2,43 triệu xe năm 2010, 3,18 triệu xe đến năm 2015, và 3,35 triệu xe đến năm 2020.
- (ii) Kịch bản Trung bình—tỷ lệ này sẽ tăng dần dần lên 11, 12 và 13 lần lượt trong các năm 2010, 2015 và 2020. Nhu cầu hàng năm sẽ là 2,21 triệu xe đến năm 2010, 2,65 triệu xe năm 2015, và 2,58 triệu xe đến năm 2020.
- (iii) Kịch bản Thấp—tỷ lệ này tăng nhanh chóng tới 12, 15 và 18 lần lượt vào các năm 2010, 2015 và 2020. Nhu cầu hàng năm sẽ là 2,02 triệu xe đến năm 2010, 2,12 triệu xe đến năm 2015, và 1.86 triệu xe đến năm 2020.

Hình 3-5 Các kịch bản về nhu cầu nội địa hàng năm



Các kết quả được mô tả ở Hình 3-5 chứng minh rằng nhu cầu hàng năm sẽ bị ảnh hưởng nhiều bởi hành vi của người tiêu dùng và đặc điểm thị trường, thậm chí với cùng một giả định về tổng nhu cầu xe.

So sánh dự báo về nhu cầu thời điểm và nhu cầu thời kỳ cho phép chúng ta tính được tỉ trọng của nhu cầu thay thế trong tổng số xe bán ra hàng năm. Trong kịch bản trung bình, nhu cầu này chiếm 28% năm 2010, 46% năm 2015, và 85% năm 2020. Mức tăng của nhu cầu thay thế phù hợp với giả định về việc đạt đến điểm bão hoà. Kịch bản thấp và cao cũng cho các kết quả tương tự¹⁰.

Cần lưu ý rằng, thậm chí với cùng giả định về tổng số xe lưu thông trên thị trường, mức độ ách tắc giao thông hay ô nhiễm không khí do xe máy gây ra ở khu vực thành thị cũng bị ảnh hưởng bởi số lần đi lại của một xe máy trong ngày cũng như thời gian của mỗi lần đi lại. Số lần đi lại phụ thuộc vào đặc điểm của xe máy như là một phương tiện giao thông (chẳng hạn, xe máy được sử dụng để đi làm hàng ngày hay thỉnh thoảng mới sử dụng) và thời gian của mỗi lần đi lại phụ thuộc vào khoảng cách trung bình của đoạn đường di chuyển cũng như hạ tầng đường sá, quản lý giao thông và mức độ của giao thông hỗn hợp.

¹⁰ Tỷ trọng của nhu cầu thay thế trong tổng nhu cầu hàng năm theo viễn cảnh cao là 35% năm 2010, 55% năm 2015, và 88% năm 2020; và theo viễn cảnh thấp là 22% năm 2010, 33% năm 2015, và 79% năm 2020.