

# Phân tích kết cấu chi phí vận tải hành khách công cộng ở các đô thị lớn Việt Nam

NCS. An Minh Ngọc và TS. Vũ Anh Tuấn

Trung tâm Nghiên cứu GTVT Việt – Đức, Trường Đại học Việt – Đức, Tp. Hồ Chí Minh

## 1 Tổng quan

Hệ thống vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) ở Việt Nam nói riêng và trên thế giới nói chung đang gặp nhiều áp lực, trong đó có việc phải tăng cường năng lực vận chuyển đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng gia tăng và đồng thời cắt giảm chi phí vận tải. Trên thực tế, chi phí vận tải hành khách liên tục tăng cao do chịu tác động của nhiều yếu tố mà có thể kể tên ở đây gồm có đặc trưng của hệ thống phân phối cung ứng dịch vụ vận tải, chính sách giá vé, chính sách tiền lương nhân công và giá cả nhiên liệu. Chi phí tăng có thể làm giảm nhu cầu sử dụng GTCC.

Chi phí vận tải hành khách là biểu hiện bằng tiền của toàn bộ chi phí mà đơn vị khai thác vận tải phải trả để sản xuất dịch vụ vận tải. Chi phí vận tải bao gồm chi phí cố định (cơ sở hạ tầng, phương tiện,...) và chi phí biến đổi (tiền lương, nhiên liệu,...). Chi phí vận tải có ảnh hưởng trực tiếp tới cấu trúc các hoạt động kinh tế trong khu vực và nội vùng. Theo thống kê thì cứ 10% gia tăng về chi phí vận tải thì vận chuyển thương mại giảm trên 20% (Jean-Paul Rodrigue và Notteboom, 2013).

Ở khía cạnh quản lý nhà nước, chi phí vận tải gia tăng tạo áp lực rất lớn lên ngân sách nhà nước trong điều kiện các nguồn lực cho đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng giao thông còn hạn chế như hiện nay. Trong giai đoạn 2005-2010, trợ giá cho VTHKCC ở Hà Nội tăng 362% còn ở thành phố Hồ Chí Minh tăng 79%<sup>1</sup>. Bình quân ở Hà Nội, cứ 1% gia tăng chi phí vận tải thì ngân sách thành phố chi dùng cho hoạt động VTHKCC tăng thêm 0.79%.

Ở khía cạnh người sử dụng, nghiên cứu thực nghiệm cho thấy chính sách giá vé có ảnh hưởng trực tiếp tới nhu cầu vận tải hành khách, bởi vì thị trường này hết sức nhạy cảm, cứ 1% thay đổi giá vé thì độ co giãn của cầu thay đổi từ 0.16% tới 0.69% (Preston and James, 2000). Ngoài ra, số liệu thống kê tại một số nước điển hình trên thế giới thì chi phí đi lại chiếm khoảng 12% thu nhập hộ gia đình (tại Mỹ tỷ lệ này là 10-11%, tại Anh là 16%, tại Thái Lan là 15.7% tính cả giao thông dịch vụ viễn thông). Tại Việt Nam, chi phí đi lại cho các nhu cầu tối thiểu hàng ngày chiếm 15% tổng thu nhập hộ gia đình, nếu tính các chi phí đi lại đột xuất không thường xuyên, chi phí đi lại của hộ gia đình có thể lên tới 17-18% tổng thu nhập (Trần Hữu Minh, 2013). Do đó, có thể khẳng định Việt Nam nằm trong số những nước có chi phí đi lại cao nhất so với các nước trong khu vực và cao hơn nhiều lần so với các nước phát triển.

Bài viết này tập trung phân tích chi phí vận tải hành khách công cộng, trong đó nhấn mạnh tới các cấu phần của chi phí. Dữ liệu được thu thập chủ yếu ở hai thành phố lớn là Hà Nội và Thành

---

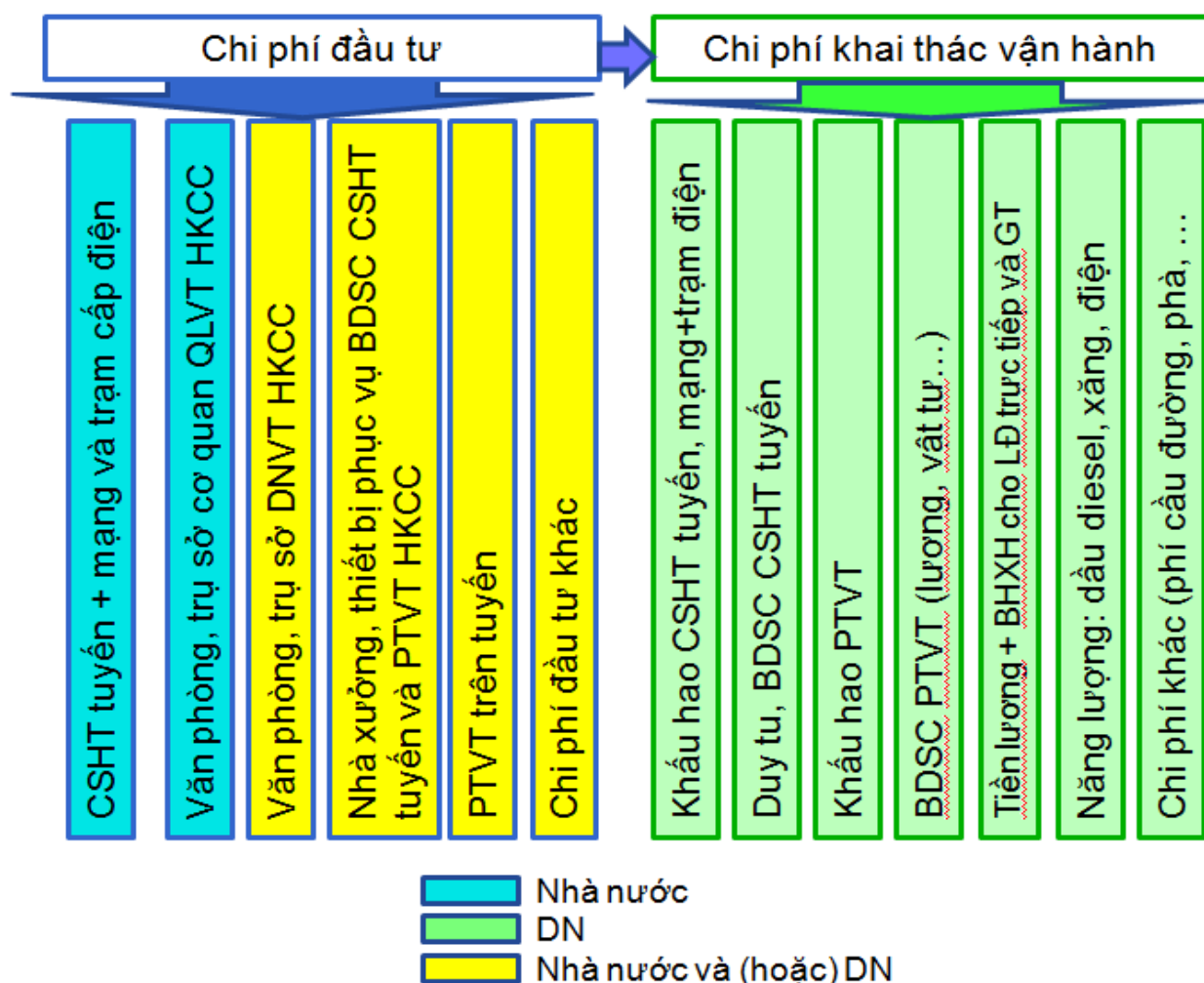
<sup>1</sup> Trung tâm Quản lý và Điều hành GTĐT Hà Nội và Trung tâm Quản lý và Điều hành VTHKCC Thành phố Hồ Chí Minh, giai đoạn 2005-2010

phố Hồ Chí Minh. Các số liệu của một số quốc gia phát triển cũng được sử dụng trong phân tích so sánh. Dựa trên kết quả phân tích, bài viết thảo luận các giải pháp chính sách nâng cao hiệu quả hoạt động dịch vụ vận tải và cắt giảm chi phí vận tải ở Việt Nam.

## 2 Chi phí vận tải hành khách công cộng và các yếu tố cấu thành

Chi phí là biểu hiện bằng tiền của toàn bộ hao phí lao động vật hóa và hao phí lao động sống cần thiết để thực hiện một hoạt động nào đó (Cronjé, 2013). Ở cấp độ doanh nghiệp, chi phí được hiểu là toàn bộ giá trị tư liệu sản xuất đã tiêu hao trong quá trình sản xuất sản phẩm cộng với chi phí lao động sống cần thiết và giá trị mới tạo ra trong quá trình sản xuất kinh doanh.

Trong hoạt động sản xuất kinh doanh VTHKCC, chi phí vận tải thường được chia thành hai nhóm: chi phí đầu tư và chi phí vận hành khai thác hệ thống. Chi phí đầu tư hệ thống như mua sắm đoàn phương tiện, xây dựng cơ sở hạ tầng tuyến thường sử dụng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước. Trong khi chi phí khai thác vận hành do doanh nghiệp gánh vác trong quá trình hoạt động sản xuất kinh doanh.



Hình 1: Các yếu tố cấu thành lên chi phí vận tải hành khách công cộng

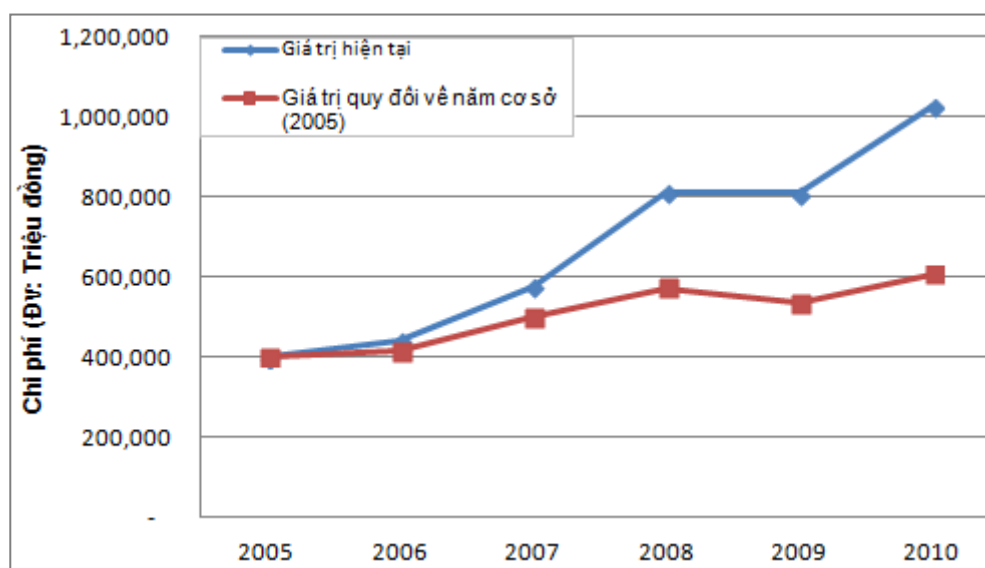
Hoạt động VTHKCC có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong việc giảm thiểu các tác động tiêu cực của hệ thống giao thông như ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường. Do đó, VTHKCC có đặc điểm của một dịch vụ công và nhận được sự hỗ trợ của nhà nước thông qua chính sách trợ giá. Đây là giải pháp đảm bảo cho hoạt động được xe buýt được liên tục, thông

suốt, đảm bảo tính kinh tế cho các đơn vị vận tải tham gia vào hoạt động này và đảm bảo cho người dân được hưởng dịch vụ với chi phí thấp. Tuy nhiên, trong những năm gần đây khi mà sản lượng duy trì gần như không đổi qua các năm thì trợ giá lại liên tục gia tăng đã tạo nên những nghi ngờ về hiệu quả quản lý cũng như vận hành VTHKCC bằng xe buýt ở hai thành phố lớn của Việt Nam. Chính vì vậy, việc phân tích và làm rõ kết cấu chi phí vận tải hành khách sẽ là căn cứ để giúp các nhà hoạch định chính sách, các nhà quản lý đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả và giảm chi phí vận tải.

### 3 Phân tích chi phí VTHKCC tại Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh

#### 3.1 Chi phí VTHKCC tại Hà Nội

Tại Hà Nội, theo thống kê thì tổng chi phí VTHKCC năm 2010 xấp xỉ 1,026 tỷ, tăng trên 156% so với năm 2005. Tỷ lệ này cao gấp 2.5 lần so với tỷ lệ lạm phát trong cùng giai đoạn và cao gấp 20 lần so với một số quốc gia phát triển như Mỹ, Lithuanian<sup>2</sup>. So sánh như vậy để thấy rằng tỷ lệ gia tăng chi phí vận tải ở Việt Nam nói chung và Hà Nội nói riêng là quá lớn.



Hình 2: Sự biến động của tổng chi phí VTHKCC (xe buýt) ở Hà Nội (2005-2010)

Trong giai đoạn 2005-2012, chi phí vận tải hành khách công cộng tính bình quân trên một km- xe chạy gia tăng 2.72 lần, từ 7,105 đồng vào năm 2005 lên 19,343 đồng năm 2012, bình quân hàng năm tăng 15.38%. Trong đó, giai đoạn 2005-2010 có tỷ lệ chi phí gia tăng là 1.73 lần, bình quân hàng năm tăng 11.68%. Còn riêng giai đoạn 2010-2012 thì tỷ lệ chi phí gia tăng 1.67 lần, bình quân hàng năm tăng 25.16%.

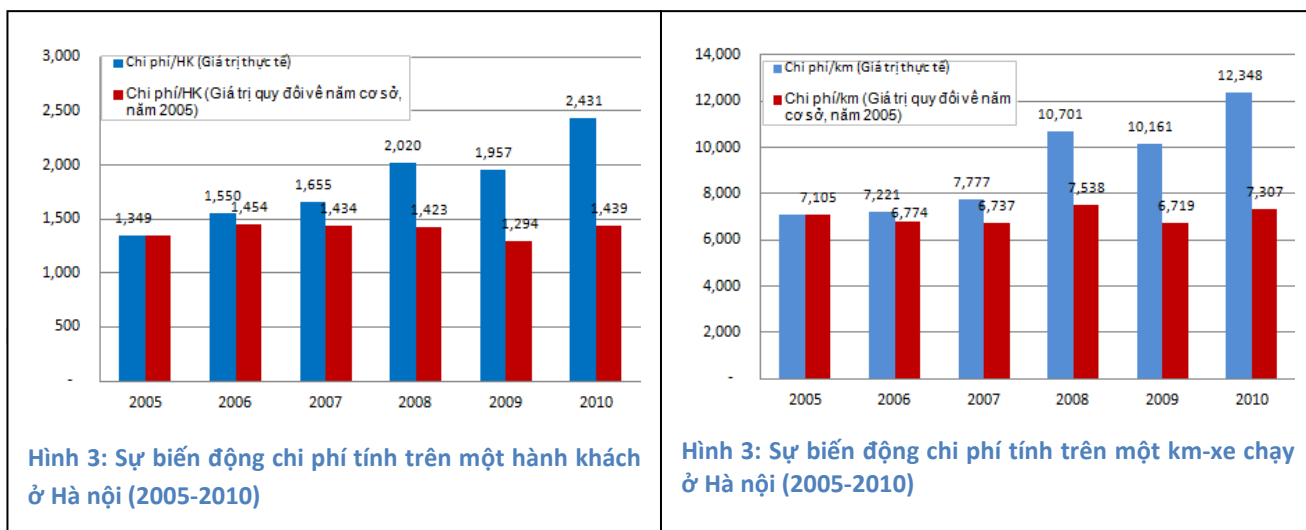
Nếu xem xét ở góc độ chi phí bình quân trên một hành khách thì giai đoạn 2005-2010 chi phí gia tăng 1.8 lần, từ 1,349 đồng vào năm 2005 lên 2,431 đồng vào năm 2010. Đặc biệt, năm 2008 có sự gia tăng đột biến về chi phí vận tải hành khách so với năm 2007 (tăng 1.38 lần). Tuy nhiên, xét về mặt tổng quan thì trong suốt giai đoạn 2005-2010 chi phí tính bình quân trên một hành khách tăng 12.51% hàng năm.

<sup>2</sup> Nguồn:

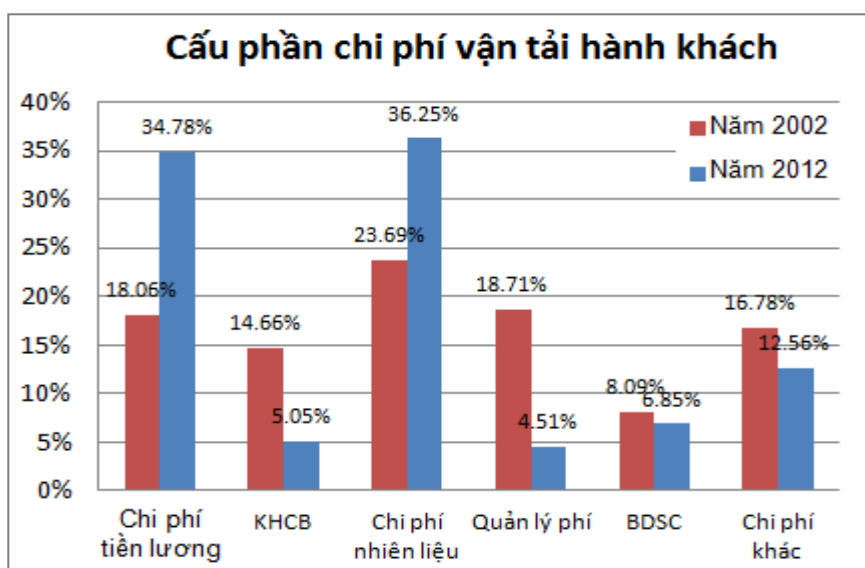
- 2012 Public Transportation Fact Book (2012), Hiệp hội vận tải Mỹ.
- Jonas Butkevicius, Aldona Jarasuniene (2008), The comparison of cost regional passenger transportation in Lithuania railway and road transport, RelStat'08, 15-18 October 2008, Riga, Latvia.

Trong trường hợp bỏ qua yếu tố lạm phát (tức chi phí của các năm sau năm 2005 được tính quy đổi về giá trị đồng tiền ở thời điểm năm 2005, còn gọi là năm cơ sở)<sup>3</sup>, chúng ta có thể thấy rằng tỷ lệ gia tăng chi phí bình quân tính trên một hành khách hoặc một km-xe chạy gần như duy trì ổn định. Điều này chứng tỏ nguyên nhân của sự gia tăng chi phí đến từ yếu tố lạm phát. Lạm phát gia tăng đã gây mất ổn định đối với hoạt động sản xuất kinh doanh và đặt gánh nặng rất lớn lên ngân sách nhà nước.

Như vậy, có thể khẳng định rằng trong suốt giai đoạn 2005-2010, chi phí vận tải đơn vị (tính trên km-xe chạy hoặc đầu hành khách) tăng chủ yếu là do nguyên nhân lạm phát. Trong giai đoạn này cũng có thể nói rằng quản lý nhà nước thông qua chính sách vĩ mô không hiệu quả, làm ảnh hưởng đến các doanh nghiệp, trong đó có các công ty khai thác VTHKCC ở Hà Nội.



Nhìn vào cấu phần các chi phí, chúng ta dễ nhận thấy thành phần chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng chi phí vận hành là chi phí nhiên liệu và chi phí tiền lương. Số liệu năm 2012 cho thấy chi phí nhiên liệu chiếm tỷ trọng lớn nhất với 36%, trong khi chỉ 10 năm trước đây, tỷ trọng chi phí này chỉ chiếm 23.7%. Tiếp theo là chi phí tiền lương, chiếm 35%, so với 18% của năm 2002.



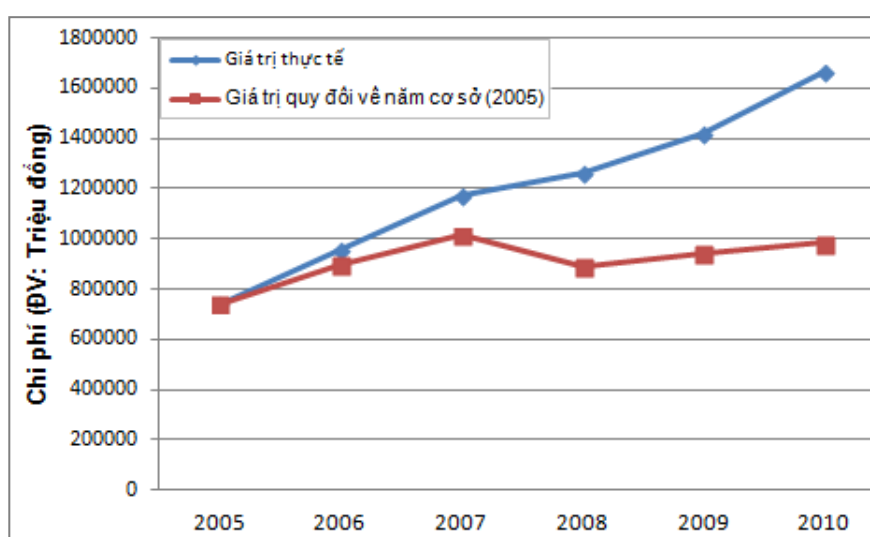
Hình 5: Cấu phần chi phí vận tải hành khách

<sup>3</sup> Nguồn: Tổng cục thống kê - Tỷ lệ lạm phát: 2005: 8.4%; 2006: 6.6%; 2007: 8.3%; 2008: 22.97%; 2009: 6.52%; 2010: 11.75%

Thành phần lớn thứ ba trong tổng chi phí vận tải hiện nay là chi phí khác, tuy nhiên thành phần này có giảm sau 10 năm, từ 17% xuống 13%. Thành phần lớn thứ tư là chi phí bảo dưỡng sửa chữa (BDSC), giảm nhẹ từ 8% năm 2002 xuống còn 7% năm 2012. Thông thường, nếu tuổi phương tiện càng cao thì chi phí bảo dưỡng sửa chữa càng lớn, tuy nhiên hàng năm Tổng công ty vận tải Transerco đều có chiến lược thay mới khoảng 10% phương tiện. Chính vì thế chi phí bảo dưỡng sửa chữa không có sự thay đổi nhiều qua các năm.

### 3.2 Chi phí VTHKCC tại Thành phố Hồ Chí Minh

Tại Thành phố Hồ Chí Minh, chi phí cho hoạt động VTHKCC trong những năm gần đây cũng gia tăng theo cấp số nhân. Số liệu thống kê cho thấy năm 2010, chi phí cho hoạt động VTHKCC là trên 1,600 tỷ đồng, tăng gấp 2.24 lần so với năm 2005. Trong trường hợp bỏ qua yếu tố lạm phát, tổng chi phí vận hành VTHKCC năm 2010 tăng 33% so với năm 2005, từ 742 tỷ đồng lên 984 tỷ đồng.



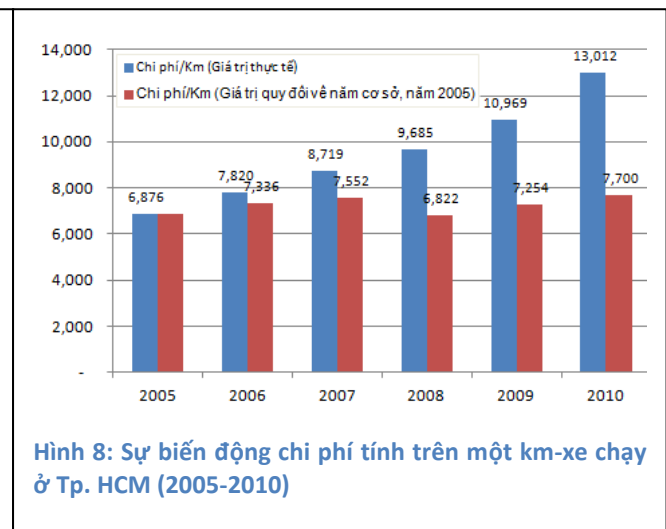
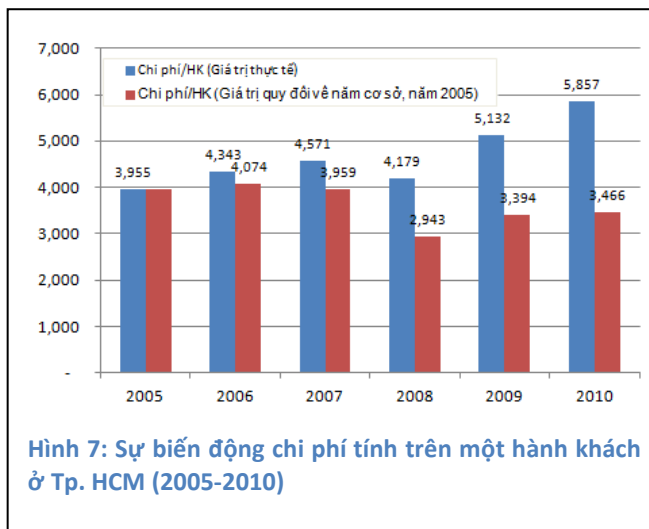
Hình 6: Sự biến động của tổng chi phí và chi phí tính trên một hành khách ở Tp. HCM (2005-2010)

Tương tự như Hà Nội, ta có thể thấy trong các yếu tố gây lên sự gia tăng của tổng chi phí có hai thành phần chi phí đóng vai trò quan trọng, đó là chi phí nhiên liệu và chi phí nhân công. Cụ thể, trong giai đoạn này lương tối thiểu tăng 2.21 lần, từ 330,000 đồng/tháng (từ 01/10/2005) lên 730,000 đồng/tháng (ngày 01/05/2010). Giá dầu tại thời điểm ngày 01/01/2010 là 14,600 đồng/lít, tăng 2.94 lần so với năm 2005 (4,970 đồng/lít), giá xăng là 16,000, tăng 2.12 lần so với năm 2005 (7,550 đồng/lít)<sup>4</sup>.

Xét ở khía cạnh số tiền chi cho một hành khách thì chi phí bình quân trên 1 hành khách năm 2010 tăng 48% so với năm 2005. Trong khi cùng giai đoạn đó, chi phí bình quân trên 1 km-xe chạy tăng 89.2%. Trong trường hợp bỏ qua yếu tố lạm phát, có thể thấy rằng chi phí/hành khách có xu hướng giảm nhẹ trong khi chi phí/km-xe chạy duy trì gần như ổn định.

<sup>4</sup> Nguồn: Mức lương tối thiểu theo Nghị định 118/2005/NĐ-CP ngày 15/09/2005 và Nghị định 28/2010/NĐ-CP ngày 25/03/2010

Giá xăng dầu theo thông báo của Petrolimex <http://www.petrolimex.com.vn>



### 3.3 So sánh và đánh giá

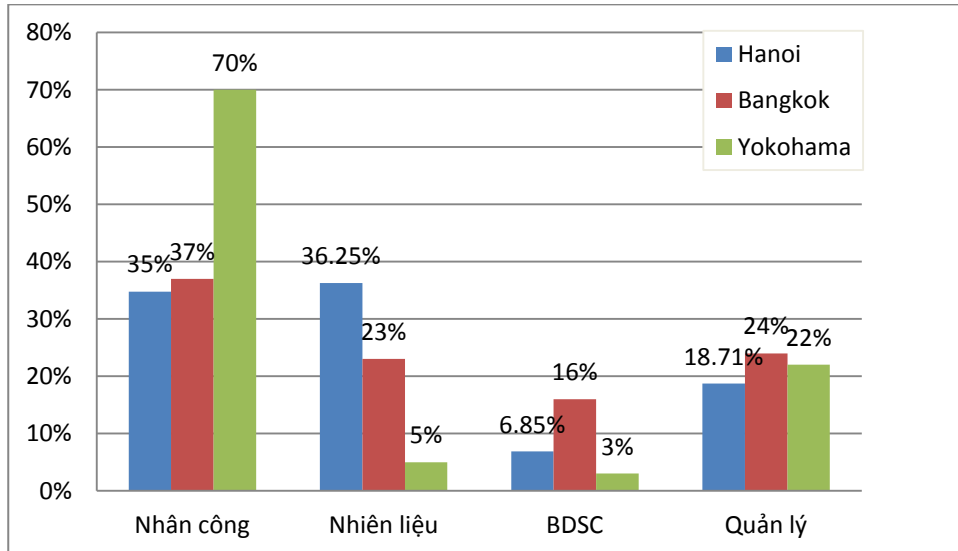
- Chi phí bình quân/xe-km chạy ở Hà Nội năm 2010 là 12,348 đồng/xe-km, ở Thành phố Hồ Chí Minh là 13,012 đồng/xe-km gần như tương đương nhau.
- Chi phí bình quân/hành khách ở Hà Nội năm 2010 là 2,431 đồng/hành khách trong khi ở Thành phố Hồ Chí Minh con số này là 5,847 đồng/hành khách, gấp đôi so với Hà Nội. Điều này chứng tỏ hiệu quả quản lý của Hà Nội tốt hơn của Thành phố Hồ Chí Minh.
- Trong giai đoạn 2005-2010, chi phí trên hành khách ở Hà Nội tăng 80%, bình quân hàng năm tăng 12.5%. Trong khi ở Thành phố Hồ Chí Minh tỷ lệ này là 48% và bình quân hàng năm tăng 8.2%. Điều đó chứng tỏ về mặt xu hướng thì hoạt động VTHKCC của Thành phố Hồ Chí Minh có xu hướng tốt dần lên còn của Hà Nội có xu hướng xấu dần đi.

Bảng 1: Bảng so sánh tổng chi phí và chi phí đơn vị của VTHKCC giữa Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh

Chỉ tiêu	Năm/Giai đoạn	Hà Nội (1)	Tp Hồ Chí Minh (2)	Chênh lệch (3) = (2) – (1)
Chi phí/hành khách (đồng/hk)	2010	2,431	5,847	-3,416
Chi phí/xe-km (đồng/xe-km)	2010	12,348	13,012	-0,664
Tốc độ tăng tổng chi phí bình quân hàng năm (%/năm)	2005-2010	20.72%	17.51%	+ 3.21%
Tốc độ tăng chi phí/hành khách bình quân hàng năm (%/năm)	2005-2010	12.51%	8.18%	+ 4.33%
Tốc độ tăng chi phí/xe-km bình quân hàng năm (%/năm)	2008-2012	15.95%	14%	+1.95%

- So với các thành phố trong khu vực Châu Á như Yokohama, Bangkok, Jakarta, hoặc so với các nước phát triển như Đức và Mỹ có thể thấy ở hầu hết các nước này chi phí nhân công chiếm tỷ lệ cao nhất. Lý do chủ yếu là có sự khác biệt về mức thu nhập đầu người (tính bằng GDP/người) dẫn đến sự khác biệt về mức lương. Ví dụ như ở Yokohama, chi phí nhân công chiếm 70% trong tổng chi phí, tỷ lệ chi phí nhân công trên GDP đầu người là 0.34 trong khi đó con số này tại Hà Nội chỉ có 0.04. Về xu hướng, khi kinh tế Việt Nam

phát triển trong tương lai, thu nhập đầu người tăng lên thì tỷ lệ chi phí cho nhân công trên GDP đầu người cũng sẽ tăng lên, chi phí VTHKCC sẽ tiếp tục tăng cao.

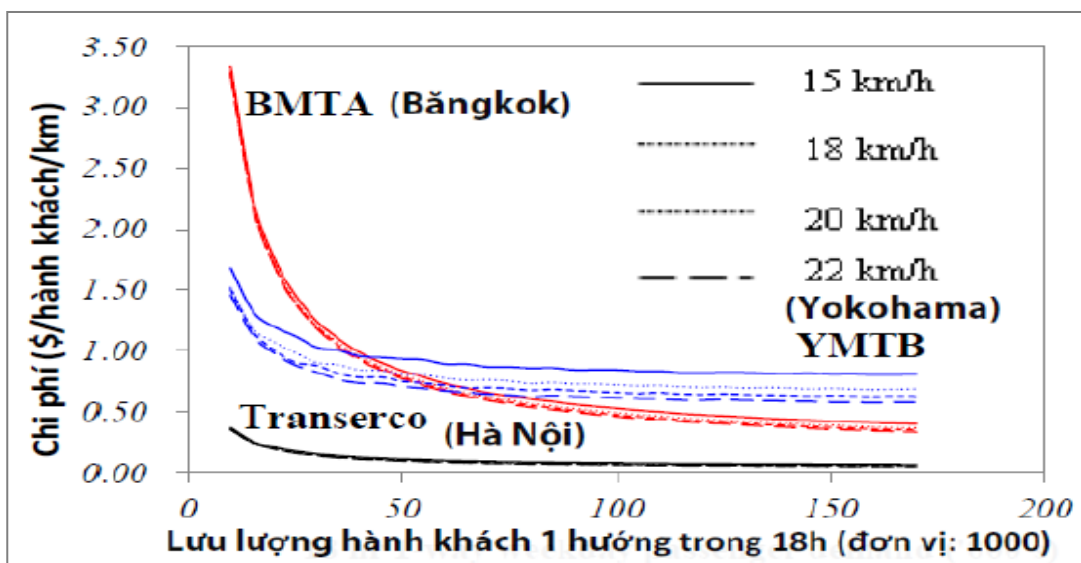


Nguồn: Dữ liệu Hà Nội (2012)

Dữ liệu Bangkok và Yokohama: Phyo Thet Thet Htun(2009)

Hình 9: So sánh cấu phần chi phí VTHCC tại một số thành phố Châu Á

- Thực tế và lý thuyết đều cho thấy lưu lượng hành khách vận chuyển có ảnh hưởng đến chi phí vận tải. Khi lưu lượng hành khách đạt đến một ngưỡng nào đó thì chi phí vận tải/hành khách-km có xu hướng ổn định. Trong trường hợp đó thì sự gia tăng về sản lượng sẽ dẫn tới tăng doanh thu và giảm trợ giá. Trường hợp của Hà Nội, nếu sản lượng đạt từ con số 75,000 hành khách/hướng/ngày (18 giờ) trở lên thì chi phí/hành khách-km sẽ duy trì ở mức thấp và ổn định. Cũng ở mức sản lượng này, chi phí/hành khách-km ở thành phố Yokohama cũng duy trì ổn định nhưng cao gấp 3.5 lần so với Hà Nội. Trong khi đó, lưu lượng hành khách 1 hướng/ngày ở Bangkok càng cao thì chi phí/hành khách-km có xu hướng càng giảm.



Nguồn: Phyo Thet Thet Htun(2009)

Hình 10: Sự biến đổi chi phí/hành khách – km theo lưu lượng tại một số đô thị điển hình

## 4 Kết luận và đề xuất

Từ những phân tích trên, ta có thể rút ra một số kết luận như sau:

- Chi phí vận tải hành khách công cộng gia tăng đáng kể trong khoảng giai đoạn 2005 – 2010 ở cả Hà Nội và Tp. HCM. Nguyên nhân chính là do lạm phát cao làm tăng giá cả các thành phần đầu vào của hoạt động vận doanh như xăng dầu và nhân công. Hai thành phần này chiếm trên 70% tổng chi phí vận tải hành khách. Vì vậy hoạt động quản lý nhà nước thông qua việc xây dựng và thực hiện các chính sách vĩ mô bình ổn giá thị trường là điều hết sức quan trọng đối với các DN trong đó có các DN vận tải.
- Ở khía cạnh quản lý khai thác, Hà Nội thành công hơn Thành phố Hồ Chí Minh qua việc duy trì mức đơn giá trên hành khách và đơn giá trên xe-km thấp hơn nhiều so với Thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, về mặt xu hướng, hoạt động VTHKCC ở Thành phố Hồ Chí Minh có xu hướng tốt dần lên do chi phí/hành khách bình quân hàng năm tăng 8.2%. Trong khi đó tỷ lệ này ở Hà Nội lên tới 12.5%.

Một số kiến nghị:

- Theo nghiệm từ một số nước phát triển chỉ ra rằng giải pháp cắt giảm chi phí nhân công tương đối khả thi. Ví dụ như Đức, việc áp dụng các giải pháp hàng loạt các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động khiến chi phí tiền lương giảm từ 48% năm 1998 xuống còn 38% năm 2007 (Topp, 2006, VDV, 2001-2008). Doanh thu từ bán vé bù đắp khoảng 77% chi phí vận hành

### Các giải pháp cắt giảm chi phí nhân công tại Đức

- Tái cơ cấu mô hình tổ chức quản lý
- Cắt giảm trợ cấp đối với người lao động
- Tăng giờ làm việc
- Ổn định tiền lương
- Thỏa thuận hợp tác với các tổ chức khác để chia sẻ nhân công, phương tiện, và cơ sở hạ tầng
- Cắt giảm các tuyến không hiệu quả và dịch chuyển sang các dịch vụ mang lại lợi nhuận

Ở các đô thị lớn của Việt Nam, đối với hình thức VTHKCC đòi hỏi nhiều nhân công như xe buýt, đặc biệt là đội ngũ lái phụ xe thì chi phí vận tải sẽ phải chịu sức ép của tăng giá thành sản xuất do lương nhân công tăng. Do đó, ngay từ bây giờ chúng ta cần phải nghiên cứu xây dựng hệ thống bán vé và kiểm soát vé tự động có thể góp phần giảm số lượng nhân công phụ xe và từ đó giảm chi phí tiền lương.

Ngoài ra, việc sát nhập một số doanh nghiệp vận hành VTHKCC bằng xe buýt quy mô nhỏ, năng lực tài chính thấp sẽ giúp giảm chi phí quản lý điều hành (do giảm đội ngũ nhân sự quản lý điều hành) cũng như tận dụng hệ thống cơ sở hạ tầng chung (xưởng bảo dưỡng sửa chữa, điểm đầu cuối) từ đó khiến cho chi phí vận hành giảm. Việc sát nhập này trước tiên có thể áp dụng thí điểm ở Tổng công ty vận tải (Transerco), đơn vị quản lý năm xí nghiệp kinh doanh buýt. Việc sát nhập có thể thực hiện được do các đơn vị này đều là công ty con của Transerco do đó quy trình thủ tục tương đối dễ dàng.

- Để giảm sự phụ thuộc vào nhiên liệu, hệ thống VTHKCC nên sử dụng các phương tiện thân thiện môi trường như phương tiện CNG. Bảng dưới đây so sánh hiệu quả giữa việc



sử dụng phương tiện khí ga và phương tiện sử dụng nhiên liệu dầu Diesel tại một tuyến buýt thí điểm trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh. Kết quả cho thấy nếu sử dụng phương tiện khí ga, chi phí nhiên liệu giảm 23% so với sử dụng phương tiện dầu Diesel tại thời điểm tính toán năm 2012.

**Bảng 2: So sánh hiệu quả sử dụng nhiên liệu trên tuyến số 1**

Chỉ tiêu	Tuyến số 1 (Bến Thành – Chợ Lớn)
<b>Tổng số km hoạt động/năm (km)</b>	1.155.919
<b>Tiêu thụ nhiên liệu/năm</b>	
- Dầu Diesel (lit)	427.690
- Ga CNG (kg)	457.282
<b>Chi phí nhiên liệu/năm (VND)</b>	
- Dầu Diesel	8.724.876.612
- Ga CNG	6.715.179.656
<b>Chi phí nhiên liệu tiết kiệm được/năm (VND)</b>	<b>2.009.696.956</b>
<b>Tỷ lệ chi phí nhiên liệu tiết kiệm (%)</b>	<b>23%</b>

Nguồn: Trung tâm khoa học công nghệ và môi trường GTVT (2012)

- Thực thi chính sách phí tắc nghẽn giao thông khu vực trung tâm thành phố và sử dụng khoản tiền thu được đó hình thành quỹ đầu tư phát triển VTHKCC để ổn định hoạt động của VTHKCC. Để thu hút nhiều hành khách sử dụng GTCC hơn nữa, nhất thiết phải duy trì đầu tư nhà nước vào nâng cấp CSHT và chất lượng dịch vụ VTHKCC. Chi phí vận tải sẽ tiếp tục còn gia tăng, thậm chí gia tăng nhanh chóng trong tương lai. Vì thế, việc thành lập quỹ đầu tư phát triển GTCC là điều hết sức cấp bách và có tính chiến lược.

## 5 Tài liệu tham khảo

1. Th.S Hoàng Thị Kim Chi, Tham luận “Đơn giá, trợ giá xe buýt và các vấn đề phát sinh”, Viện nghiên cứu Phát triển TP.HCM, 2013. Hội thảo chuyên đề “Vấn đề trợ giá xe buýt – Tồn tại và các giải pháp định hướng”.
2. T.S Trần Hữu Minh (2013), bài trình bày “Chi phí Vận tải trong nền kinh tế Việt Nam” trong khóa tập huấn “Nâng cao năng lực quản lý VTHKCC và Giao thông đô thị”, do Bộ GTVT phối hợp với Cơ quan hợp tác quốc tế Đức (GIZ) và Viện đào tạo phát triển đô thị bền vững, Trường Đại học GTVT thực hiện.
3. Công ty Xe khách Sài Gòn (2013), tham luận tại hội thảo “Hội thảo chuyên đề : “Vấn đề trợ giá xe buýt – Tồn tại và các giải pháp định hướng”. Tổ chức tại Viện Nghiên cứu Phát triển TP.HCM, 2013.

4. Công ty Xe khách Sài Gòn (2012), Báo cáo đánh giá dự án thí điểm thực hiện xe buýt khí ga thiên nhiên CNG cho VTHKCC thành phố Hồ Chí Minh, 2012.
5. Trung tâm tư vấn phát triển GTVT - Tranconcen (2011), Đề án phát triển VTHKCC tại Hà Nội, báo cáo dự thảo.
6. Trung tâm tư vấn phát triển GTVT - Tranconcen (2008),
7. Trung tâm quản lý và điều hành giao thông đô thị Hà Nội (2012), Số liệu thống kê năm 2005-2010, chi phí 2012.
8. Trung tâm quản lý và điều hành VTHKCC thành phố Hồ Chí Minh (2013), số liệu thống kê từ năm 2002-2010.
9. 2000 National Transit Summaries and Trends,  
<http://www.ntdprogram.gov/ntdprogram/pubs/NTST/00NTST.pdf>
10. 2012 Public Transportation Fact Book (2012), Hiệp hội vận tải Mỹ
11. Cronjé (2013), Model for Logistics Decision Support.
12. Jonas Butkevicius, Aldona Jarasuniene (2008), The comparison of cost regional passenger transportation in Lithuania railway and road transport, RelStat'08, 15-18 October 2008, Riga, Latvia.
13. Gordon K Neilson (2004), Study of Urban Public Transport Conditions in Hanoi, báo cáo dự thảo, World Bank.
14. Htun, P.T.T., Nakamura, F., Okamura, T. and Wang, R. (2011) "A Study on Cost Structure of Urban Bus Operators in Asian Countries", Journal of International City Planning, International Symposium on City Planning 2011.
15. Preston, J., James, T. (2000), Analysis of demand for bus services. Final report, Transport Studies Unit, University of Oxford.
16. Rodrigue (2013), Geography of Transport Systems, ISBN 978-0-415-82254-1,  
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c3en.html>