

ĐỀ XUẤT PHƯƠNG TIỆN THAY THẾ XE CÔNG NÔNG VÀ XE TỰ CHẾ 3, 4 BÁNH

PROPOSING MEANS TO REPLACE FARM AND HOME-MADE VEHICLES WITH 3, 4 WHEELS

Vũ Văn Tấn

TÓM TẮT

Theo Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/06/2007 của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm kiểm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông thì từ ngày 01 tháng 01 năm 2008 đình chỉ lưu hành ô tô hết niên hạn sử dụng, xe công nông, xe tự chế 3, 4 bánh. Mục tiêu đến năm 2020 sẽ loại bỏ hết dạng phương tiện này trên toàn quốc. Vào thời điểm năm 2008 cả nước có tới 15.777 xe công nông cần phải loại bỏ, tuy nhiên đến hết năm 2010 cả nước mới hỗ trợ phương tiện thay thế cho 6.017 xe công nông, như vậy còn tồn tại trên 9.760 xe công nông chưa được thay thế, chưa kể đến số lượng công nông và xe tự chế 3, 4 bánh mới phát sinh. Cho đến nay, Nghị quyết trên vẫn chưa được thực hiện triệt để ở hầu hết các tỉnh thành, đặc biệt khu vực làng nghề, vùng núi, cao nguyên, trung du. Có ba nguyên nhân cơ bản dẫn đến việc chậm thực hiện Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP là: Số lượng, chủng loại, công năng của phương tiện thay thế chưa đảm bảo, giá cả của phương tiện thay thế còn cao và lộ trình thay thế chưa triệt để. Bài báo này tập trung phân tích vai trò của các loại xe công nông, xe tự chế 3, 4 bánh và đánh giá một số loại ô tô được lựa chọn thay thế. Trên cơ sở đó đề xuất phương án lựa chọn, thiết kế phương tiện thay thế phù hợp hơn.

Từ khóa: Xe công nông, xe tự chế, Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP, ô tô tải, máy kéo vận chuyển.

ABSTRACT

According to the resolution No. 32/2007/NQ-CP dated 29/06/2007 of the government about a number of urgent solutions to curb traffic accidents and traffic jams, from 01/01/2008, the expiry vehicles, farm, home-made vehicles with 3, 4 wheels are not used in all provinces. The goal is to eliminate all of this type of vehicles nationwide by 2020. In 2008, there were 15.777 farm vehicles needed to remove, but to the end of 2010, we only supported alternative vehicles for 6.017 farm vehicles so there are more 9.760 vehicles which have not been replaced, not to mention the number of farm vehicles and home-made vehicles with 3, 4 wheels produced from 2008 to present. There are three basic causes leading to slow implementation of the resolution No. 32/2007/NQ-CP: The number and the types of alternative vehicles don't guarantee, the price of alternative vehicles are high and the alternative process is not reasonable. The article focuses on analysing the role of farm, home-made vehicles with 3, 4 wheels and evaluating a number of vehicles chosen to replace. On that basis, the article proposes the method to choose and design the alternative vehicles which are more consistent.

Keywords: Farm vehicle, home-made vehicle, Resolution No. 32/2007/NQ-CP, truck, agricultural vehicle.

Khoa Cơ khí, Trường Đại học Giao thông Vận tải

Email: vvtan@utc.edu.vn

Ngày nhận bài: 10/10/2019

Ngày nhận bài sửa sau phản biện: 25/11/2019

Ngày chấp nhận đăng: 20/02/2020

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Đã trên 10 năm kể từ ngày ban hành Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/06/2007 của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm kiểm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông [1] thì việc đình chỉ lưu hành ô tô hết niên hạn sử dụng, xe công nông, xe tự chế 3, 4 bánh vẫn đang được tiến hành trên toàn quốc, nhưng tốc độ thực hiện còn chậm. Ở các thành phố, thị xã, thị trấn thì nghị quyết này được thực hiện khá triệt để do có sự vào cuộc quyết liệt của lực lượng cảnh sát giao thông và chính quyền địa phương. Tuy nhiên, ở các khu vực làng nghề, vùng núi, cao nguyên, trung du... thì dường như nghị quyết chưa thực sự đi vào cuộc sống, thậm chí một số nơi có dấu hiệu gia tăng việc sử dụng các loại phương tiện này. Theo số liệu của Phòng Cảnh sát giao thông đường bộ đường sắt, Công an TP. HCM, hiện tại thành phố có 2.990 xe chở hàng 4 bánh có gắn động cơ. Trong số này, theo Cục Đăng kiểm Việt Nam, chỉ có 9 xe chở hàng 4 bánh có gắn động cơ mang biển số TP HCM được cấp giấy chứng nhận kiểm định còn thời hạn hiệu lực. Theo phòng Cảnh sát giao thông, Công an tỉnh Bình Định, năm 2016 toàn tỉnh có hơn 2.300 phương tiện tự chế, xe công nông, máy cày kéo rơ-moóc. Đến năm 2018, con số này đã tăng lên hơn 3.000 xe. Hầu như tất cả các địa phương trong tỉnh Bình Định đều xuất hiện loại phương tiện này.

Từ năm 2012 đến năm 2014, Bộ Giao thông vận tải và Cục Đăng kiểm Việt Nam đã tổ chức nhiều hội nghị, hội thảo để đánh giá hiệu quả sau 5 năm thực hiện Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP trên toàn quốc [2-6]. Các báo cáo thống kê đều cho rằng, tình hình thay thế xe công nông và xe tự chế 3, 4 bánh còn rất chậm. Năm 2017, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức hội thảo "Công tác quản lý máy kéo nhỏ, xe máy phục vụ sản xuất nông nghiệp, lâm nghiệp trên địa bàn các tỉnh Tây Nguyên" để đánh giá tình hình và tìm giải pháp triệt để thực thi Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ở vùng kinh tế đặc thù này [7]. Chỉ còn một năm nữa là đến thời điểm mục tiêu nghị quyết phải được thực hiện triệt để, tuy nhiên cho đến nay, lượng phương tiện này còn rất nhiều ở khắp các vùng miền trên toàn quốc, hàng năm vẫn có hàng trăm vụ tai nạn giao thông liên quan đến loại phương tiện này và tình hình không hề có dấu hiệu giảm sút.

Để khuyến khích người dân hạn chế sử dụng loại phương tiện mất an toàn này, Chính phủ đã chỉ hàng nghìn

tỉ đồng để hỗ trợ việc chuyển đổi phương tiện theo nhiều hình thức khác nhau, chẳng hạn như hỗ trợ mua mới, hỗ trợ bảo dưỡng... tuy nhiên hiệu quả của chủ trương này mới dừng ở một số địa phương [3]. Rất nhiều chủ phương tiện cần thay thế không hài lòng với sự lựa chọn được khuyến cáo từ cơ quan chức năng, còn đối với người dân thì dường như giá cả, hiệu quả của loại phương tiện này vẫn chiếm được sự quan tâm của họ so với các phương tiện thay thế.

Kết quả điều tra, khảo sát cho thấy có ba nguyên nhân cơ bản dẫn đến việc chậm thực hiện triệt để nghị quyết trên là do số lượng, chủng loại, công năng của phương tiện thay thế chưa đảm bảo, giá cả của phương tiện thay thế còn cao và lộ trình thay thế chưa hợp lý, quyết liệt [8,9].

Do vậy, để có thể sớm thực hiện Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP vào năm 2020 nhằm nâng cao an toàn giao thông và bảo vệ môi trường thì việc cấp bánh là phải chế tạo các phương tiện thay thế có vai trò thực sự phù hợp với từng vùng miền nhưng phải đảm bảo giá hợp lý nhất có thể (phải gần ngang bằng với xe công nông, xe tự chế 3, 4 bánh) và đảm bảo an toàn giao thông, an toàn môi trường. Đồng hành với quá trình sản xuất phương tiện thay thế thì cần phổ biến, tuyên truyền rộng rãi để mọi người dân có nhu cầu và đủ điều kiện có thể tiếp cận được phương tiện thay thế.

2. VAI TRÒ CỦA XE CÔNG NÔNG, XE TỰ CHẾ BA, BỐN BÁNH

Năm 2020 là hạn cuối cùng loại bỏ các loại phương tiện công nông và xe tự chế 3, 4 bánh theo Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/06/2007 của Chính phủ [1]. Số lượng, chủng loại của ô tô thay thế còn ít trong khi vai trò của các phương tiện này, đặc biệt ở các vùng làng nghề, nông thôn, đồng bằng, trung du và miền núi là rất quan trọng. Sự tồn tại của xe công nông, ba gác, bất chấp quy định của luật pháp có hai nguyên nhân căn bản.

Đầu tiên là yếu tố phù hợp với đời sống dân sinh, là lựa chọn tốt trong phân khúc vận tải hàng hóa quy mô nhỏ của thị trường. Với kích thước nhỏ gọn cho phép công nông di chuyển được sâu trong các khu dân cư, đồng ruộng, nương rẫy... Ngoài vận chuyển hàng hóa, xe công nông còn được sử dụng vào các mục đích khác như: dẫn bơm nước, máy xay sắn, máy thu hoạch, máy chế biến nông sản... Xe ba gác ở đô thị và công nông ở nông thôn giống nhau ở yếu tố đầu tiên. Nếu như xe ba gác là lựa chọn đáp ứng tốt nhất các tiêu chí vận tải đô thị như gọn gàng, có thể đi vào các ngõ ngách nhỏ, chở được hàng hóa công kênh và giá rẻ thì công nông cũng được người dân nông thôn lựa chọn vì những lý do tương tự.

Ở yếu tố thứ hai liên quan đến người sử dụng, thì loại phương tiện này cũng là lựa chọn tối ưu nhất. Nếu như xe ba gác ở đô thị là công việc mưu sinh tốt nhất của người tàn tật, thương binh, thì công nông ở nông thôn cũng là lựa chọn đầu tư tốt nhất của những người làm dịch vụ nông nghiệp. Ngoài ra, đối tượng khách hàng sử dụng các phương tiện này còn có thói quen với mức độ chấp nhận vi phạm pháp luật của họ rất cao.



Hình 1. Vai trò xe công nông trong vận tải hàng hóa



Hình 2. Vai trò xe tự chế 3, 4 bánh trong vận tải hàng hóa



Hình 3. Tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường do xe công nông gây ra

Vai trò của loại phương tiện này vẫn được đánh giá khá cao trong việc phát triển kinh tế. Tuy nhiên, do các phương tiện được chế tạo mang tính thủ công, thiếu đồng bộ và không được kiểm tra chất lượng thường xuyên nên xe công nông và xe tự chế 3, 4 bánh là loại phương tiện gây ra nhiều tai nạn và ô nhiễm môi trường nhất [6]. Điều này đã đặt ra yêu cầu cấp bách trong việc thực hiện triệt để mục tiêu Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP đến năm 2020 sẽ xóa bỏ hoàn toàn sự tồn tại của loại phương tiện này.

3. HIỆN TRẠNG PHƯƠNG TIỆN THAY THẾ XE CÔNG NÔNG, XE TỰ CHẾ BA, BỐN BÁNH

Theo Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP, xe công nông và xe tự chế 3, 4 bánh sẽ được hỗ trợ thay thế bằng phương tiện an toàn hơn, cụ thể là được cấp sổ đăng kiểm kiểm định chất lượng an toàn phương tiện và môi trường như các ô tô thông thường. Chính phủ đã giao cho Tổng công ty công nghiệp ô tô Việt Nam (Cụ thể là công ty TMT) nghiên cứu phương tiện thay thế cho loại phương tiện này.

3.1. Phương tiện thay thế cho xe tự chế 3, 4 bánh

Từ quý 4 năm 2013, tại khu vực nông thôn và thành thị trên toàn quốc đã bắt đầu xuất hiện loại xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ là: EXOTIC-300 của công ty T&T Motor.



Hình 4. Xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ EXOTIC-300

Đây là loại xe đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý áp dụng thí điểm theo những quy định Bộ Giao thông vận tải đã ban hành, bao gồm các quy định về kiểm tra chất lượng, kiểu dáng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. Cụ thể, xe chở hàng bốn bánh sẽ có thiết kế giống xe như xe tải nhỏ, nhưng dùng động cơ một xi-lanh 300cc với mức tiêu hao xăng 5,5 lít/100km và chỉ phải đóng phí đường bộ là 150.000 đồng/năm. Ngoài ra, loại xe này sẽ không cần đăng kiểm hàng năm và những vi phạm giao thông liên quan đến xe đều áp dụng như với một xi-lanh thông thường. Đây là loại xe được dùng để thay thế cho các loại xe ba bánh vận chuyển hàng hoá ở khu vực nông thôn và thành thị, giá của xe trong tầm khoảng 100 triệu đồng.

Tuy nhiên kể từ thời điểm ra mắt thị trường, thì doanh số của dòng sản phẩm này rất thất thường và không thực sự chiếm lĩnh được vị trí như kỳ vọng ban đầu. Với loại xe chở hàng bốn bánh còn tồn tại nhược điểm sau:

- Hiện nay cả nước đang hướng đến kiểm tra chất lượng kỹ thuật cả xe máy nên với loại xe chở hàng bốn bánh tham gia giao thông mà không cần đăng kiểm hàng năm là không an toàn. Sau một thời gian sử dụng, chất lượng của phương tiện suy giảm thì mức độ an toàn của loại phương tiện thay thế này có lẽ không khác mấy so với xe tự chế 3, 4 bánh.

- Xe bốn bánh chở hàng dùng để thay thế xe tự chế 3, 4 bánh nên với mức giá khoảng 100 triệu là còn cao. Bởi hầu hết các chủ phương tiện sử dụng xe tự chế 3, 4 bánh là người có thu nhập thấp, coi đây là phương tiện đáp ứng thu nhập trong cuộc sống hàng ngày. Nếu đầu tư quá lớn sẽ làm nguy cơ nợ lớn và khó thu hồi vốn, điều này dẫn đến sự e dè của khách hàng.

3.2. Phương tiện thay thế cho xe công nông

Phương tiện dùng thay thế xe công nông hiện nay chủ yếu là các loại ô tô tải tự đổ, ô tô tải có trọng tải từ 650kg đến 5000kg do các hãng ô tô trong nước lắp ráp và nhập khẩu từ Trung Quốc, như Công ty ô tô Cửu Long (TMT), Công ty ô tô Chiến Thắng, Công ty ô tô Hoa Mai và một số hãng ô tô mới khác. Tuy nhiên do ảnh hưởng của Nghị định số 116/NĐ-CP đã chặn đáng kể các dòng xe tải từ Trung Quốc thâm nhập thị trường trong nước. Một số loại ô tô, thông số kỹ thuật và giá bán được thể hiện trong bảng 1.

Qua khảo sát một số loại ô tô dùng thay thế xe công nông trong bảng 1, ta có một số nhận xét sau:

- Về chủng loại ô tô (ô tô tải, ô tô tải tự đổ, trọng lượng hàng chuyên chở từ 650kg đến 5000kg) tương đối đầy đủ và hợp lý. Chủng loại đa dạng và mức độ bao phủ rộng trong phạm vi tới 5 tấn đã đem lại cho khách hàng nhiều lựa chọn.

- Giá bán với các ô tô có tải trọng từ 650kg đến khoảng 2500kg có giá khoảng 200.000.000VNĐ, còn ô tô có tải trọng từ 2500kg đến 5000kg có giá khoảng trên 300.000.000VNĐ. Với mức giá trên sẽ gây khó khăn rất lớn đối với việc thay thế xe công nông vì giá của xe công nông vào thời điểm năm 2008 khoảng 60.000.000VNĐ đến 120.000.000VNĐ, hiện nay giá mua cũ của công nông chỉ rơi vào vài chục triệu đồng. Mặc dù việc chuyển đổi phương tiện thay thế đã được nhà nước hỗ trợ kinh phí nhưng với giá cả chênh lệch quá lớn và đối tượng chủ yếu là người nông dân có thu nhập không cao thì việc hạ giá thành các ô tô thay thế là điều rất cần thiết.

- Tất cả các loại ô tô được khuyến cáo thay thế cho xe công nông hiện nay đều thiếu một vai trò cơ bản đó là trích công suất động cơ để dẫn động các máy móc nông nghiệp khác. Điều này vô cùng quan trọng với các phương tiện dùng ở vùng trung du, vùng núi và Tây Nguyên.

- Một yếu tố rất quan trọng khác đó là mức độ duy trì chất lượng của phương tiện còn chưa cao. Sau một thời gian sử dụng, các phương tiện thay thế đã thể hiện rõ sự xuống cấp. Rất nhiều chủ phương tiện ở nông thôn, vùng núi, trung du đã trốn công tác đăng kiểm vì để đạt được tiêu chuẩn đăng kiểm thì các phương tiện phải sửa chữa rất nhiều và chi phí cho công tác duy trì này làm gánh nặng cho chủ sở hữu.

Bảng 1. Một số ô tô được sử dụng thay thế xe công nông [10-12]

THÔNG SỐ LOẠI Ô TÔ		Loại phương tiện	Kích thước bao (DxRxC) (mm)	Trọng lượng			Vận tốc lớn nhất (Km/h)	Độ dốc lớn nhất (%)	Động cơ			Giá bán (VNĐ)
				Trọng lượng bản thân (KG)	Trọng tải (KG)	Trọng lượng toàn bộ (KG)			Loại động cơ	Nemax/nN	Memax/nM	
CUU LONG -ZIBO	Ben 2,35 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	4895x2010x2300	3475	2350	6020	76	52,3	Diesel	52/3200	210/2000	363.000.000
	Ben 1,2 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	4280x1690x2060	2315	1200	3645	76	48,8	Diesel	38/3000	131/2000	232.545.000
	Ben 650 kg	Ô tô tải (tự đổ)	3990x1560x1980	1920	650	2700	82	47,3	Diesel	38/3000	131/2000	215.340.000
	Tải thùng 1,2 Tấn	Ô tô tải	5100x1690x2140	1685	1200	3015	81	32,8	Diesel	38/3000	131/2000	197.580.000
	Tải thùng 950 kg	Ô tô tải	4850x1640x1970	1360	950	2440	81	40,8	Diesel	38/3000	131/2000	
CUU LONG - QZ	Ben 5 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5820x2300x2700	5545	4950	10690	76	52,1	Diesel	90/2800	350/1600-1900	
	Ben 3,45 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5820x2280x2730	5380	3450	9025	79	53,9	Diesel	81/3000	294/1800-2100	347.750.000
	Ben 2,5 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5280x2080x2410	3880	2500	6575	76,67	51,3	Diesel	66/3200	230/2000-2200	343.200.000
	Ben 800 kg	Ô tô tải (tự đổ)	4540x1730x2310	2300	800	3230	68	23	Diesel	30/3000	104/2240	
CUU LONG - DFAC	Ben 950 kg	Ô tô tải (tự đổ)	4050x1550x2000	2035	950	3115	77	50,3	Diesel	38/3000	131/2000	
	Thùng 4.95 Tấn	Ô tô tải	7070x2180x3620	3350	4700	8245	72	20,1	Diesel	70/3200	235/1900	302.810.000
	Thùng 3.45 Tấn	Ô tô tải	7040x2180x2320	3000	3450	6645	77	22,2	Diesel	70/3200	235/1900	302.810.000
	Thùng 2.5 Tấn	Ô tô tải	6240x1940x2245	2460	2500	5155	82	24,9	Diesel	60/3200	206/2000-2200	231.000.000
	Thùng 1.5 Tấn	Ô tô tải	5430x1940x2265	2125	1500	3820	74	26,3	Diesel	42/3200	145/2000	
	Thùng 950 kg	Ô tô tải	4390x1550x2000	1550	950	2630	74	41,8	Diesel	38/3000	131/2000	
CUU LONG 7550D2B	Ben 4,6 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5645x2325x2650	5200	4600	9995	78	42,5	Diesel	75/3000	268/1600-1900	328.000.000
CUU LONG 7550DQ	Ben 4,75 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5480x2300x2540	5020	4750	9965	80,4	47,31	Diesel	75/3000	268/1900	
CUU LONG KC8550D	Ben 4,95 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5840x2400x2610	5385	4950	10530	78	57	Diesel	85/3000	320/2000	442.000.000
CUU LONG KC8550D2	Ben 4,95 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5820x2400x2690	5545	4950	10690	75	47,4	Diesel	85/3000	320/2000	442.000.000

Bảng 1. Một số ô tô được sử dụng thay thế xe công nông [10-12] (tiếp theo)

THÔNG SỐ LOẠI Ô TÔ		Loại phương tiện	Kích thước bao (DxRxC) (mm)	Trọng lượng			Vận tốc lớn nhất (Km/h)	Độ dốc lớn nhất (%)	Động cơ			Giá bán (VNĐ)
				Trọng lượng bản thân (KG)	Trọng tải (KG)	Trọng lượng toàn bộ (KG)			Loại động cơ	Nemax/nN	Memax/nM	
CHIẾN THẮNG	CT0.98T3/KM Thùng 800 kg	Ô tô tải	4520x1690x2450	1680	800	2610			Diesel	38/ 3000		
	CT5.00D1 Ben 5 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5880x2310x2610	5660	5000	10855			Diesel	90/2800		380.000.000
	CT2D4 Ben 2 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5180x2105x2400	4170	2000	6365			Diesel	81/3200		280.000.000
	CT3.45D1 Ben 3,45 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5570x2300x2555	4940	3450	8585			Diesel	85/3000		331.000.000
	CT4.95D1/4x4 Ben 4,95 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5870x2310x2695	5750	4950	10895			Diesel	85/3000		382.000.000
HOA MAI	HD3450A.4x4-E2TD Ben 3,45 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5920x2200x2660	5420	3450	9065	70	34,97	Diesel	81/2800	324/1800-2100	238.000.000
	HD2500A.4x4-E2TD Ben 2,5 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5410x2020x2400	3935	2500	6630	75	31,4	Diesel	62/3000	230/1800	268.000.000
	HD1800A-E2TD Ben 1,8 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	4850x2000x2270	3385	1800	5375	68	43,8	Diesel	62/3000	230/1800	210.000.000
	HD990A-E2TD Ben 0,99 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	4710x1760x2300	2920	990	4040	67	60,5	Diesel	62/3000	230/1800	199.000.000
	HD4950.4x4 Ben 4,95 Tấn	Ô tô tải (tự đổ)	5890x2240x2730	6070	4950	11020		52	Diesel	90/2800	350/1600-1900	340.000.000

4. ĐỀ XUẤT PHƯƠNG TIỆN THAY THẾ XE CÔNG NÔNG, XE TỰ CHẾ BA, BỐN BÁNH

4.1. Về góc độ kỹ thuật

Phương tiện thay thế gồm hai dạng cơ bản: Các loại xe vận chuyển và Máy kéo vận chuyển.

4.1.1. Các loại xe vận chuyển

+) Sử dụng các mẫu xe hiện có của một số hãng sản xuất lắp ráp trong nước như: Công ty ô tô Cửu Long (TMT), Công ty ô tô Chiến Thắng, Công ty ô tô Hoa Mai... Hạn chế nhập khẩu nguyên chiếc để giảm giá thành ô tô.

+) Đề xuất sản xuất lắp ráp trong nước: Nhập đồng bộ khung, Hệ thống truyền lực và Động cơ từ các dòng xe tải có tải trọng từ 500kg đến 5000kg. Còn phần cabin, thùng, vỏ, hệ thống nâng hạ ... được nội địa hóa.

+) Với các ô tô có cùng mức tải trọng phải chế tạo hai dạng cơ bản:

- Với loại ô tô có phạm vi hoạt động cho vùng đồng bằng và ven đô sử dụng loại hệ thống truyền lực với hộp số cơ khí, cầu sau chủ động có công thức bánh xe 4x2.

- Với loại ô tô có phạm vi hoạt động cho vùng núi, trung du và Tây Nguyên sử dụng thêm hộp số phụ với công thức bánh xe 4x4, kết hợp bộ phận trích công suất.

+) Chất lượng phương tiện cần được nâng cao, các hãng ô tô phải có sự kết hợp để việc cung cấp phụ tùng thay thế được dễ dàng và giá cả hợp lý nhất.

4.1.2. Máy kéo vận chuyển

Hiện nay ở các nước phát triển người ta cho phép máy kéo vận chuyển (hình 5) tham gia giao thông như Mỹ, Pháp, Ý... Với dạng vận chuyển này có thể kết hợp máy kéo nông nghiệp với móc dùng để chở cả sản phẩm nông nghiệp hay các máy công cụ khác. Vai trò của máy kéo vận chuyển đặc biệt quan trọng khi hình thức canh tác tập chung trên những cánh đồng mẫu lớn được triển khai đồng bộ. Ở Việt Nam hiện nay cũng tồn tại dạng vận tải này nhưng các phương tiện móc chủ yếu được chế tạo thủ công và mức độ an toàn chuyển động chưa cao. Ngoài ra các tiêu chuẩn và tình trạng chất lượng của máy kéo vận chuyển chưa thực sự được quan tâm như là một hình thức vận tải thông thường.



Hình 5. Sử dụng máy kéo vận chuyển hàng

Dựa trên tính phổ cập và vai trò trong nền kinh tế của các nước khác trên thế giới, tác giả đề xuất cho phép máy kéo vận chuyển được tiếp tục sử dụng nhưng phải đảm bảo yêu cầu sau:

+) Xây dựng và ban hành các quy định về chất lượng phương tiện, về khả năng chuyên chở và các quy định về phạm vi sử dụng, an toàn chuyển động. Có biện pháp kỹ thuật để kiểm tra chất lượng phương tiện định kỳ.

+) Về kết cấu máy vận chuyển cần lưu ý:

- Móc: Khuyến khích móc có hệ thống tự đổ (có thể đổ sau hoặc cả hai bên). Bắt buộc phải có hệ thống phanh ở tất cả các bánh xe trên móc và hệ thống phanh của móc được kết nối đồng bộ với phanh chân trên máy kéo.

- Máy kéo: Sử dụng các loại máy kéo có công suất từ 22Hp đến 54Hp. Và là loại máy kéo có thiết bị trích công suất được dẫn động ra phía sau.

4.2. Về góc độ kinh tế

Người sử dụng chính của các phương tiện thay thế xe công nông và xe tự chế 3, 4 bánh là những người có thu nhập chưa cao. Do vậy giá của các phương tiện thay thế phải rẻ nhất có thể và tính đồng bộ các trang thiết bị để sửa chữa thay thế phải ở trạng thái tối ưu. Ngoài ra chi phí bảo dưỡng sửa chữa và khấu hao của phương tiện cũng phải giảm.

5. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Thời hạn năm 2020 phải loại bỏ hết xe công nông và xe tự chế 3, 4 bánh đang đến rất gần theo mục tiêu của Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/06/2007. Tuy nhiên tình

trạng sử dụng loại phương tiện này vẫn còn khá phổ biến ở một số địa phương. Bài báo đã phân tích vai trò, đặc điểm của các loại phương tiện dùng để thay thế xe công nông và xe tự chế 3, 4 bánh. Đối với các xe vận chuyển cần thiết phải phù hợp với từng vùng địa lý và phát huy công năng đa dạng, còn với máy kéo vận chuyển phải được tiêu chuẩn hóa và kiểm tra tính an toàn kỹ thuật.

Để nghị quyết này sớm thực hiện triệt để và đảm bảo đúng mục đích thì các nhà quản lý, các cơ quan có thẩm quyền, các công ty ô tô và các nhà khoa học cần thúc đẩy nhanh chóng việc hoàn thiện chế tạo ra phương tiện thay thế xe công nông và xe tự chế 3, 4 bánh sao cho thỏa mãn: Thay thế được hoàn toàn vai trò của công nông và xe tự chế 3, 4 bánh; Đảm bảo an toàn giao thông và bảo vệ môi trường; Giá cả hợp lý hơn nữa để người dân có thể sở hữu phương tiện dễ và vừa đỡ tốn tiền ngân sách của nhà nước để hỗ trợ thay thế.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/06/2007 của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm kiểm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.
- [2]. Báo cáo hội nghị tổng kết công tác quản lý và hỗ trợ thay thế xe thuộc diện bị đình chỉ tham gia giao thông theo quy định tại Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/06/2007 của Chính phủ.
- [3]. Báo cáo hội nghị tổng kết thực hiện quản lý xe công nông, xe cơ giới ba bánh, xe thô sơ ba, bốn bánh. Bộ Giao thông Vận tải, ngày 6 tháng 12 năm 2013.
- [4]. Báo cáo kết quả đánh giá công tác quản lý và hỗ trợ thay thế xe công nông, xe lôi máy, xe cơ giới ba bánh, xe thô sơ ba, bốn bánh thuộc diện bị đình chỉ tham gia giao thông để Thủ tướng Chính phủ xem xét giải quyết. Văn bản số 14232/BGTVT-VT ngày 27 tháng 12 năm 2013.
- [5]. Báo cáo hội nghị tổng kết thực hiện công tác quản lý và hỗ trợ thay thế xe công nông, xe cơ giới ba gác, xe thô sơ 3-4 bánh thuộc diện bị đình chỉ tham gia giao thông. Tổng cục Đường bộ Việt Nam, ngày 6 tháng 12 năm 2013.
- [6]. Đào Mạnh Hùng và Vũ Văn Tấn, 2014. *Phương tiện thay thế xe công nông*. Hội thảo khoa học về đóng tàu, vận tải thủy, công nghiệp dầu khí biển và thiết bị, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, đường sắt. Cục Đăng kiểm Việt Nam.
- [7]. Hội thảo về công tác quản lý máy kéo nhỏ, xe máy phục vụ sản xuất nông nghiệp, lâm nghiệp trên địa bàn các tỉnh Tây Nguyên. Bộ GTVT năm 2017.
- [8]. Nghị định số 46/2016/NĐ-CP về quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt.
- [9]. Nguyễn Văn Bang và Vũ Văn Tấn, 2012. *Nghiên cứu đưa các yếu tố kỹ thuật vào quá trình điều tra, xử lý các vụ tai nạn giao thông đường bộ*. Hội nghị Quốc tế về An toàn giao thông ở Việt Nam.
- [10]. <http://www.cuulongmotor.com>
- [11]. <http://otohoamai.com>
- [12]. <http://otochienthang.com.vn>

AUTHOR INFORMATION

Vu Van Tan

Faculty of Mechanical Engineering, University of Transport and Communications