

Bài học cho đường sắt Việt Nam từ kinh nghiệm phát triển đường sắt phục vụ du lịch của các nước

■ PGS. TS. NGUYỄN HỒNG THÁI⁽¹⁾

Trường Đại học Giao thông vận tải

■ ThS. LÊ DUY THẮNG⁽²⁾

Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải

Email: ⁽¹⁾nhthai@utc.edu.vn; ⁽²⁾duythang77.tdsi@gmail.com

TÓM TẮT: Bài báo trên cơ sở phân tích kinh nghiệm của một số nước trong việc phát triển đường sắt phục vụ du lịch, nhằm rút ra những bài học kinh nghiệm phù hợp với đường sắt Việt Nam (ĐSVN) hiện nay.

TỪ KHÓA: Đường sắt Việt Nam, phát triển đường sắt.

ABSTRACT: This paper analyzes the experiences of several countries in developing tourism-oriented railways, with the aim of drawing lessons applicable to the current context of Vietnam Railways.

KEYWORDS: Vietnam railways, railway development.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Hiện tại, các tuyến đường sắt chính đều gắn với những tuyến du lịch quốc gia như tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh chạy dọc trục Bắc - Nam, bám sát bờ biển miền Trung, tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai gắn với du lịch sinh thái Sa Pa, tuyến Hà Nội - Hải Phòng gắn với du lịch biển Đồ Sơn, Cát Bà.

Tuy nhiên, thực tế hiện nay, du khách lựa chọn phương tiện đường sắt trong hành trình du lịch còn rất hạn chế do nhiều nguyên nhân như tiếp cận chưa thuận lợi, tiện ích và dịch vụ gia tăng ít, chất lượng hạ tầng và dịch vụ chưa đáp ứng yêu cầu cao của khách du lịch, thời gian chưa nhanh... Do đó, cần nghiên cứu kinh nghiệm phát triển đường sắt các nước để rút ra những bài học kinh nghiệm phù hợp với ĐSVN nhằm khai thác và phát huy lợi về hoạt động vận tải đường sắt phục vụ du lịch để thu hút khách du lịch bằng đường sắt.

2. BÀI HỌC KINH NGHIỆM CỦA MỘT SỐ NƯỚC

2.1. Kinh nghiệm của các nước Liên minh châu Âu

Dịch vụ vận tải đường sắt châu Âu có sự khác biệt với đường sắt các nước khác bởi sự đa dạng giá cước ưu đãi. Các nước châu Âu đã hoàn thiện hệ thống các ưu đãi, áp

dụng giảm giá như: Khi đi du lịch liên vận quốc tế giữa 30 nước của châu Âu và châu Phi (hệ thống giảm giá Inter Rail); tàu tốc hành cao tốc và tốc độ cao trên lãnh thổ các quốc gia châu Âu (Euronight); du lịch tại các nước châu Âu theo tập thể từ 2 người trở lên (Euroilpass); khi đi trên lãnh thổ của một nước, nằm trong phạm vi InterRail (Freedom Pass).

Phổ thông nhất tại châu Âu là đi tàu InterRail Global Pass, được thực hiện trên toàn thể châu Âu. Giá vé đi tàu của loại InterRail Global Pass có các loại thời hạn sử dụng 5, 7, 10, 15, 22 ngày và 1 tháng. Giá vé tùy theo loại thời hạn, chia theo 4 nhóm đối tượng và 2 hạng vé (hạng nhất và hạng 2).

Tại một số nước châu Âu, còn có các mức giá cước có lợi hơn là InterRail One Country Pass, chỉ áp dụng trên phạm vi của một nước nhất định. Đối với người dân châu Âu (trong đó có các nước SNG) có loại vé du lịch EuroDomino, cho phép du lịch một nước trong thời hạn từ 3 đến 8 ngày trong thời hạn 1 tháng, cũng như cho phép giảm giá đi tàu đến nước này. Ví dụ, vé đi tàu 3 ngày tại Hà Lan hiện nay có giá 150 EUR cộng 14 EUR cho mỗi ngày kéo dài.

Ngoài ra, hệ thống phát triển giá vé ưu đãi được áp dụng trên mạng đường sắt Đức. Danh mục các giá vé ưu đãi bao gồm 10 loại: Wochenende Ticket, Gu-ten-Aben-Hcke, Bayern-Nicke, Baden-Wiirttemberg-Itcke, Rail and Fl, Sparpreis, ICE-Familien-Sparpries, Europa-Sparpries, Bahn-Card, InterRail, cho phép phát triển du lịch đường sắt trở thành phổ cập trên toàn nước Đức. Hiện nay, hơn 45% người dân của nước này hiện đã và đang du lịch bằng đường sắt.

Như vậy, bài học từ kinh nghiệm phát triển đường sắt du lịch tại châu Âu là cần đa dạng hệ thống vé phù hợp với nhu cầu, trong đó có khách du lịch, bán vé sớm với giá ưu đãi cũng là biện pháp kích cầu du lịch đường sắt.

2.2. Kinh nghiệm của Trung Quốc

Đường sắt Trung Quốc hiện đang theo đuổi và kiên trì trong việc làm chủ các hình thức vận tải đường sắt mới (đặc biệt là đối với đường sắt cao tốc). Hiện nay, chiều dài chính tuyến đường sắt cao tốc của Trung Quốc đã vượt các nước phát triển trên thế giới. Dẫn đầu là tuyến đường sắt

cao tốc Bắc Kinh - Quảng Châu có chiều dài 2.300 km và tuyến đường sắt cao tốc Bắc Kinh - Thượng Hải có chiều dài 1.318 km. Cùng với nhu cầu đi lại bằng đường sắt cao tốc ngày càng tăng, đường sắt Trung Quốc cũng đưa ra sản phẩm tàu cao tốc mới mang tên "Phục hưng" chạy với vận tốc 350 km/h, giữa Bắc Kinh - Thượng Hải với thời gian 4 giờ và đến năm 2020 có 9 tuyến đường sắt cao tốc kết nối Bắc Kinh, Thiên Tân và Hà Bắc với tổng chiều dài khoảng 1.100 km.

Tại Trung Quốc vào các tháng 7 và tháng 8 là mùa cao điểm về vận chuyển hành khách đi du lịch (tương tự như ở Việt Nam), trong các tháng cao điểm này đường sắt Trung Quốc tổ chức thêm nhiều đoàn tàu du lịch. Theo đó, riêng mùa hè năm 2018, đường sắt Trung Quốc đã tổ chức hơn 200 đoàn tàu du lịch chạy suốt. Trong đó, mỗi Cục Đường sắt đều tự tiến hành điều tra, thu thập thông tin, phân tích và dự báo thị trường để đưa ra phương án tối ưu chạy tàu khách du lịch.

Ngoài ra, các Cục Đường sắt thuộc đường sắt Trung Quốc cũng đưa đặc sắc văn hóa địa phương vào nội dung phục vụ để tạo ra sản phẩm riêng, ví dụ như "Tàu tốc hành Con đường tơ lụa", "Tàu tốc hành phương Nam", "Tàu tốc hành gấu trúc"... Trong đó, Công ty hữu hạn Cục Lan Châu đưa ra sản phẩm "du lịch +", khi chạy các đoàn tàu du lịch do đơn vị mình tổ chức mang tên "Đôn Hoàng", "Kim Trương Dịch" còn đưa thêm các dịch vụ khách sạn, quầy bar, thư viện, nhà hàng, siêu thị vào hành trình...

Như vậy, bài học từ kinh nghiệm phát triển đường sắt du lịch tại Trung Quốc là phải chủ động nắm bắt thị trường du lịch, đưa ra những sản phẩm dịch vụ vận chuyển đường sắt gắn liền với các sản phẩm du lịch của các địa phương.

2.3. Kinh nghiệm của Hàn Quốc

Mặc dù Hàn Quốc không rộng lớn lắm nhưng đã sở hữu một mạng lưới vận tải đường sắt phát triển hiện đại. Tại các nhà ga không có cảnh chạy ngược chạy xuôi như ở một số nước khác, các đoàn tàu luôn luôn đáp ứng nhu cầu của hành khách, cho nên khi hành khách có nhu cầu có thể lựa chọn bất kỳ đoàn tàu nào mà không cần phải lo lắng tới việc hết vé đi tàu.

Hiện nay, đường sắt Hàn Quốc đang phát triển một thẻ đi tàu đặc biệt KR Pass dành cho người nước ngoài, cho phép du lịch không giới hạn trên tất cả các loại tàu trong vòng 1, 3, 5, 7 hoặc 10 ngày. Thẻ du lịch có thể mua vé trên trang web bằng cách trao đổi voucher điện tử tại một nhà ga ở Hàn Quốc, hoặc với các nhà phân phối, cũng như đại diện của các đại lý du lịch.

Vé đi tàu KR Pass được phân làm 3 loại: "Normal" - vé tiêu chuẩn dành cho người lớn; "Saver" - phương án tiết kiệm dùng cho tập thể từ 2 đến 5 người; "Youth" - vé đi tàu thanh niên dành cho những người từ 13 đến 25 người, cũng như dành cho những người có thẻ "ISIC"; trẻ em dưới 4 tuổi đi tàu miễn phí; trẻ em trong độ tuổi từ 4 đến 12 tuổi giảm 50%.

Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc (Korail) thành lập Công ty Phát triển Du lịch Đường sắt Hàn Quốc từ tháng 8/2004. Đây là công ty tổng hợp giải trí văn hóa hàng đầu của Korail, bao gồm 5 công ty con chuyên phụ trách các lĩnh vực khác nhau. Công ty Phát triển Du lịch Đường sắt Hàn Quốc cũng đã đưa ra một số gói tour du lịch bằng đường sắt độc đáo như du lịch bằng xe lửa Jeongseon, tour tham quan chợ truyền thống, tour đi tàu hỏa kết hợp tàu biển, tour đi tàu cao tốc lượn sóng Hàn Quốc và các tour khác. Một trong những tour du lịch hấp dẫn nhất là "Tour Haerang", đây là tour đi bằng tàu hỏa hạng sang, cho bạn tận hưởng một chuyến du lịch bằng đường sắt qua vùng nông thôn một cách thoải mái nhất. Phát triển du lịch bằng đường sắt của Korail hiện được công nhận là công ty hàng đầu về phát triển các tour du lịch bằng đường sắt cao cấp tại Hàn Quốc. Công ty Phát triển Du lịch Đường sắt Hàn Quốc đã xây dựng bốn công viên giải trí tại các điểm đến du lịch đường sắt: Du lịch tàu hỏa kết hợp xe đạp tại Jeongseon, du lịch tàu hỏa kết hợp tàu biển tại Samcheok, du lịch bằng tàu hỏa qua làng cổ bên sông Gokseong Seomjin, du lịch nghỉ dưỡng tại Hwacheon và du lịch bằng tàu hỏa kết hợp ô tô tại Hwacheon. Các tour du lịch bằng tàu hỏa kết hợp xe đạp tại Jeongseon đã trở thành điểm du lịch phổ biến cho du khách tìm kiếm một nơi nghỉ ngơi lãng mạn hoặc một chuyến đi chơi gia đình vui vẻ.

Korail đã phát triển hệ thống tiếp thị và bán hàng hiện đại đối với các mặt hàng bày bán trên tàu để bổ sung cho hoạt động kinh doanh của "Train cafe" trên các tuyến đường sắt cao tốc KTX, Saemaeul và Mugungwha. Sản phẩm được bày bán trên tàu rất đa dạng và Korail chấp nhận các hình thức thanh toán khác nhau cũng như các phương thức linh hoạt khác đối với các sản phẩm bày bán trên.

KORAIL bán thẻ đi tàu "Korail Pass" dành riêng cho khách du lịch quốc tế hoặc cư dân nước ngoài sống tại Hàn Quốc. Những thẻ đặc biệt này cho phép du khách đi lại không hạn chế trên các chuyến tàu do KORAIL quản lý trong một khoảng thời gian do hành khách lựa chọn. Hành khách không bị hạn chế bởi số lần đi tàu hoặc địa điểm đến trong suốt thời gian đó. Mỗi thẻ chỉ có thể sử dụng trong khoảng thời gian được chỉ định (2, 3, 4, 5 ngày). Những người có thẻ Korail Pass có thể sử dụng tất cả các dịch vụ đường sắt do KORAIL cung cấp, bao gồm tàu KTX tốc độ cao và các chuyến tàu du lịch thường xuyên.

Như vậy, bài học từ kinh nghiệm phát triển đường sắt du lịch tại Hàn Quốc là đa dạng và linh hoạt hệ thống vé, chủ động đưa ra những dịch vụ vận chuyển đường sắt gắn liền với các sản phẩm du lịch của các địa phương, kết nối thuận lợi với hệ thống tàu điện ngầm và sân bay.

3. BÀI HỌC KINH NGHIỆM CHO ĐSVN

Qua phân tích và đánh giá thực trạng các chiến lược

phát triển, hỗ trợ du lịch đường sắt của các nước trên thế giới ở trên, có thể thấy ngoài việc đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng đường sắt, các nước trên còn triển khai các biện pháp kích thích du lịch đường sắt như:

- Đa dạng và linh hoạt hệ thống vé phù hợp với các đối tượng khách hàng với nhu cầu khác nhau (phát hành thẻ đi tàu kèm theo các chính sách giá ưu đãi, linh hoạt đặc biệt cho phép hành khách đi du lịch có thể đi bất kỳ đoàn tàu trong một đoạn thời gian trên một vùng lãnh thổ hoặc trên mạng lưới đường sắt cho các đối tượng hành khách), trong đó có khách du lịch, bán vé sớm với giá ưu đãi cũng là biện pháp kích cầu du lịch đường sắt.

- Chủ động nắm bắt thị trường du lịch, đưa ra những sản phẩm dịch vụ vận chuyển đường sắt gắn liền với các sản phẩm du lịch của các địa phương, kết nối thuận lợi với hệ thống tàu điện ngầm và sân bay.

- Đẩy mạnh việc cho thuê đoàn tàu chuyên phục vụ du lịch dài ngày với trang thiết bị, tiện nghi cao cấp, hiện đại, tạo sự thoải mái, thuận tiện nhất cho du khách và có kết nối khách sạn địa phương để hành khách nghỉ ngơi khi đi du lịch bằng đường sắt;

- Thành lập các công ty du lịch trực thuộc để trực tiếp xây dựng các chương trình du lịch trọn gói phục vụ hành khách đi du lịch bằng đường sắt như đường sắt Trung Quốc, Nhật Bản;

- Đa dạng hóa các loại hình phục vụ trên tàu để phục vụ hành khách du lịch: Bán hàng đặc sản địa phương, giới thiệu danh lam thắng cảnh...

Trong thời gian tới, ĐSVN có thể học tập, áp dụng một số biện pháp khuyến khích, phát triển du lịch đường sắt, cụ

thể như sau:

- Xây dựng và phát hành thẻ đi tàu kèm theo các chính sách giá ưu đãi cho phép du khách quốc tế và trong nước có thể đi bất kỳ đoàn tàu trong vòng từ 3 - 10 ngày (tương tự như đường sắt châu Âu, Mỹ, Hàn Quốc, Nhật Bản);

- Đa dạng hóa các loại hình dịch vụ trên tàu nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ gắn với cung cấp dịch vụ đặc sản địa phương nơi hành trình tàu đi qua nhằm bù đắp chi phí, tạo sự thuận lợi, thoải mái cho du khách khi đi tàu;

- Dịch vụ kết nối giao thông, hỗ trợ trung chuyển cho hành khách: Các ga đều có bố trí bãi đỗ xe, ga lớn có điểm dừng xe buýt; có dịch vụ bán vé xe buýt, đặt xe taxi, xe hợp đồng... để phục vụ và hỗ trợ hành khách trung chuyển đến điểm đến;

- Tăng cường sự liên kết kinh doanh giữa đường sắt với các đơn vị du lịch chuyên nghiệp. Các công ty lữ hành cùng góp vốn đầu tư cải tạo một số toa xe đạt chất lượng cao, ký kết hợp đồng thuê nguyên toa theo các khoảng thời gian và đơn giá cố định rồi bán cho khách du lịch cùng với các gói dịch vụ của mình. Liên minh kích cầu du lịch đường sắt cũng được hình thành để cùng phát triển. Các công ty lữ hành tham gia chương trình kích cầu du lịch bằng tàu hỏa được hưởng các chính sách ưu đãi như: Được hỗ trợ về giá, chỗ và các phát sinh khác theo đúng quy định của chương trình để phục vụ khách du lịch; được quảng cáo, giới thiệu tour du lịch khuyến mãi để thu hút khách hàng;

- Liên danh, liên kết với các đơn vị du lịch địa phương để thành lập các tour du lịch trọn gói tới các địa điểm du lịch nổi tiếng trong cả nước phù hợp với lợi thế cạnh tranh của ĐSVN.

Bảng 3.1. Gắn kết với điểm du lịch trên các tuyến ĐSVN

TT	Tuyến	Chức năng của tuyến	Điểm du lịch gắn kết
1	Hà Nội - Sài Gòn	Tuyến đóng vai trò huyết mạch, chủ chốt trong phát triển kinh tế trên trục chính Bắc - Nam. Tuyến dài 1.726 km, là tuyến đường đơn, khổ 1.000 mm, chạy theo trục Bắc - Nam, nối liền các đô thị lớn, các khu công nghiệp và nhiều điểm du lịch nổi tiếng như Thủ đô Hà Nội, Nam Định, Thanh Hóa, Vinh, Đồng Hới, Huế, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Tuy Hòa, Nha Trang, Tháp Chàm, Phan Thiết, Biên Hòa và TP. Hồ Chí Minh.	Các bãi biển và điểm du lịch dọc từ Hà Nội đến TP. Hồ Chí Minh như: Bãi biển Sầm Sơn - tỉnh Thanh Hóa; bãi biển Cửa Lò, quê Bác - tỉnh Nghệ An; bãi biển Nhật Lệ, động Phong Nha - Kẻ Bàng, bãi Đá Nhảy, mộ Đại tướng Võ Nguyên Giáp - tỉnh Quảng Bình; Đại nội Huế, cụm di tích lăng mộ, tâm linh, văn hóa tại TP. Huế, bãi biển Lăng Cô - Thừa Thiên - Huế; bãi biển Mỹ Khê, di tích Hải Vân quan, núi Ngũ Hành Sơn, điểm du lịch Bà Nà, phố cổ Hội An - TP. Đà Nẵng, thánh địa Mỹ Sơn - tỉnh Quảng Nam, đảo Lý Sơn, bãi biển Sa Huỳnh - tỉnh Quảng Ngãi; bãi biển Quy Nhơn, vịnh Eo Gió, đảo Kỳ Co - tỉnh Bình Định; bãi biển Vũng Rô, ghềnh Đá Đĩa - tỉnh Phú Yên; bãi biển Nha Trang, tháp Po Nagar, khu du lịch Vinpearl Land - tỉnh Khánh Hòa; núi Chúa, bãi biển Cà Ná, vịnh Vĩnh Hy - tỉnh Ninh Thuận; bãi biển, đồi cát Mũi Né - tỉnh Bình Thuận; các điểm du lịch tại TP. Hồ Chí Minh.

TT	Tuyến	Chức năng của tuyến	Điểm du lịch gắn kết
2	Hà Nội - Đồng Đăng	Toàn tuyến dài 162 km. Đây là tuyến đường sắt chỉ một và duy nhất có khổ lồng 3 đường ray 1.000 mm và 1.435 mm. Tuyến Hà Nội - Đồng Đăng có điểm đầu là ga Hà Nội và điểm cuối là ga Đồng Đăng với lý trình như sau: Các tỉnh, thành: Hà Nội - Bắc Ninh - Bắc Giang - Lạng Sơn; Tuyến kết nối với tuyến đường sắt Hành Dương - Bằng Tường của Trung Quốc là một phần của hệ thống tuyến đường sắt xuyên lục địa Á - Âu.	Cửa khẩu Đồng Đăng, đền mẫu Đồng Đăng, chợ Lạng Sơn, chùa Tam Thanh, hang Gió, đền Bắc Lệ...
3	Hà Nội - Lào Cai	Tuyến Hà Nội - Lào Cai, chiều dài đường chính tuyến là 293,56 km khổ đường 1.000 mm, có 36 ga (về quản lý hạ tầng thì tính từ ga Yên Viên). Cuối tuyến có cửa khẩu quốc tế nối ĐSVN với đường sắt Trung Quốc tại ga Lào Cai. Tuyến chạy dọc theo sông Hồng và đi qua 5 tỉnh thành Hà Nội, Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai. Ngoài tính chất là tuyến kết nối được với đường sắt Trung Quốc, tuyến còn gắn liền với khu mỏ Apatit Lào Cai và khu du lịch Sa Pa (cách 30 km).	Cửa khẩu Hà Khẩu, điểm du lịch Sa Pa, đỉnh Phan Xi Păng, các điểm du lịch tại tỉnh Yên Bái
4	Hà Nội - Hải Phòng	Tuyến Hà Nội - Hải Phòng: Đi qua 4 tỉnh thành phố là Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng, là tuyến giao thông đường sắt quan trọng nằm trong tam giác phát triển kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh của vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc.	Biển Đồ Sơn, khu du lịch sinh thái Cát Bà, các điểm du lịch tại TP. Hải Phòng

Nguồn: Tổng hợp và đề xuất của tác giả

4. KẾT LUẬN

Trong xu thế phát triển ngày càng mạnh của đường sắt trên thế giới, nhất là tại Trung Quốc và một số quốc gia châu Á, Việt Nam cũng xác định đường sắt là phương thức chủ đạo về lâu dài, trong đó tập trung vào trục dọc Bắc - Nam và một số trục Đông - Tây kết nối từ biển Đông với Trung Quốc, Lào và Campuchia, khách du lịch nội địa và quốc tế là một nguồn có dư địa lớn cần được đường sắt hướng tới và đón đầu.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Bộ Chính trị (2017), *Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16/1/2017 về phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn*.
- [2]. Nguyễn Bá Lâm và Trịnh Xuân Dũng (2014), *Tổng*

quan về du lịch, Trường Đại học Kinh doanh và Công nghệ Hà Nội.

[3]. Nguyễn Văn Đính và Trần Thị Minh Hòa (2006), *Kinh tế Du lịch*, NXB. Đại học Kinh tế Quốc dân.

[4]. *Báo cáo hoạt động kinh doanh của ngành Đường sắt Việt Nam từ 2020 - 2023*.

Ngày nhận bài: 11/9/2024

Ngày nhận bài sửa: 25/9/2024

Ngày chấp nhận đăng: 11/10/2024