

Tăng cường quản lý nhà nước về vận tải đa phương thức trong hoạt động logistics tại Việt Nam

■ TS. LÊ THU HUYỀN

Trường Đại học Giao thông vận tải

■ ThS. PHAN THỊ THU HIỀN

Tổng cục Đường bộ Việt Nam

TÓM TẮT: Vận tải hàng hóa hiện nay được phát triển gồm nhiều phương thức từ đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không và đường ống, mỗi phương thức vận tải đều có những ưu và nhược điểm, hiệu quả khác nhau đối với những yêu cầu vận tải khác nhau. Vận tải đa phương thức (VTĐPT) là sự kết hợp các phương thức vận tải khác nhau nhằm tận dụng những lợi thế của từng phương thức, với mục tiêu đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng đa dạng và phong phú trong điều kiện thị trường tự do cạnh tranh. Mặc dù có nhiều lợi thế để phát triển, nhưng Việt Nam đến nay vẫn gặp nhiều khó khăn trong hoạt động logistics và VTĐPT. Bài báo nghiên cứu hiện trạng quản lý nhà nước về VTĐPT của Việt Nam trong hoạt động logistics với các mặt thuận lợi và khó khăn, từ đó đề xuất các giải pháp nhằm tăng cường vai trò quản lý nhà nước trong điều hành, kết nối các phương thức vận tải, tận dụng các lợi thế của VTĐPT.

TỪ KHÓA: Vận tải đa phương thức, quản lý nhà nước, logistics.

ABSTRACT: Currently, transport system includes several means of transport such as road transport, rail transport, inland water transport, sea transport, air transport, and pipelines transport. Each mean of transport has different advantages and disadvantages, and effective scope of operation. Multimodal transport connects different transport modes in order to take full use of each mode's advantages, with the goal of meeting various and diverse transportation demand in the free competition market. Despite many development competing advantages, Vietnam is currently facing with difficulties in logistics and multimodal transport activities. This article research on the current situation of Vietnam state management over multimodal transport in logistics, then propose solutions to enhance State management in managing, operating, integrating transport modes, taking advantages of multimodal transport.

KEYWORDS: Multimodal transport, state management, logistics.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Tại Việt Nam, hoạt động giao nhận vận tải hàng hóa bằng VTĐPT trong logistics nhằm đáp ứng một cách tối ưu cho quá trình dịch vụ vận tải góp phần gắn kết chặt chẽ với quá trình sản xuất và lưu thông trong chuỗi cung ứng.

Theo định nghĩa, vận tải là những hoạt động liên quan đến sự vận chuyển các sản phẩm và nguyên liệu trong không gian. Logistics cần hoạt động vận tải từ đầu chuỗi cung ứng và kết thúc bằng việc vận chuyển thành phẩm đến tay người tiêu dùng. Có thể thấy, vận tải đóng vai trò thiết yếu trong toàn bộ chuỗi hoạt động logistics từ "điểm xuất phát đầu tiên" đến người tiêu dùng cuối cùng. Xuyên suốt toàn bộ chuỗi logistics, chúng ta đều thấy sự hiện diện quan trọng của mắt xích vận tải để tạo sự kết nối toàn bộ hoạt động logistics.

Việt Nam là quốc gia có lợi thế về vị trí địa lý, tuy nhiên đến nay, việc khai thác và tổ chức VTĐPT trong chuỗi dịch vụ logistics vẫn còn nhiều hạn chế. Chi phí logistics vẫn rất cao ở hầu hết các ngành nghề. Quản lý nhà nước về vận tải với mục tiêu phát huy thế mạnh của từng phương thức vận tải và phát triển hợp lý các phương thức vận tải, tăng cường kết nối giữa các phương thức để phát triển VTĐPT, nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm chi phí vận tải hạ giá thành sản phẩm cho nền kinh tế trong điều kiện hội nhập và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

2. NỘI DUNG

2.1. Khái niệm và vai trò của VTĐPT trong logistics

Về khái niệm, VTĐPT là loại hình vận tải, hàng hóa được vận chuyển bằng hai hay nhiều phương thức vận tải khác nhau, trên cơ sở một chứng từ vận tải, một chế độ trách nhiệm về hàng hóa trong suốt hành trình chuyên chở hàng hóa. VTĐPT bao gồm VTĐPT quốc tế là VTĐPT từ nơi người kinh doanh VTĐPT tiếp nhận hàng hóa ở Việt Nam đến một địa điểm được chỉ định giao trả hàng ở nước khác và ngược lại; VTĐPT nội địa là VTĐPT được thực hiện trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam.

Ở những thập kỷ tiền công nghiệp trước đây, người ta ít đề cập đến chiến lược vận tải, hệ thống VTĐPT hoàn chỉnh. Song từ khi container hóa và toàn cầu hóa ra đời, chúng ta được nghe và tiếp cận với hoạt động này thường xuyên hơn.

Ngày nay, hoạt động VTĐPT là một nội dung quan trọng trong hoạt động logistics, có tác động chủ yếu và hiếm đa phần trong toàn bộ chuỗi logistics. Trên thế giới, không có quốc gia nào thiếu Bộ GTVT hoặc bộ chuyên ngành chịu trách nhiệm kết cấu hạ tầng quốc gia. Những nước giàu và phát triển đều có kết cấu hạ tầng hoàn chỉnh (gồm: đường cao tốc, cảng biển, đường sắt, đường bộ, đường sông và hàng không...). Các tập đoàn vận tải đa quốc gia hay công ty chuyên nghiệp quốc gia bắt đầu nghiên cứu tổng quát tình hình phát triển GTVT, giá cước hàng hóa và hành khách của thị trường đối tượng, đồng thời cũng nghiên cứu các phương thức vận chuyển, tuyến đường kinh doanh mang lại hiệu quả cao nhất... Việc vận dụng logistics phổ biến trong lưu thông phân phối không ngoài mục đích hạ giá thành từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng.

Có thể nói, việc phát triển hiệu quả và đẩy mạnh phát triển VTĐPT tham gia vào chuỗi cung ứng góp phần to lớn vào nền kinh tế quốc dân nói chung và hoạt động logistics nói riêng, cụ thể:

- Đóng vai trò thiết yếu trong toàn bộ chuỗi dịch vụ logistics từ “điểm xuất phát đầu tiên” tới “người tiêu dùng cuối cùng” như mắt xích kết nối các khâu trong chuỗi;
- Là cầu nối, hỗ trợ cho các hoạt động thương mại phát triển một cách nhanh chóng;
- Thúc đẩy loại hình logistics 3PL, 4PL, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ logistics;
- Giúp giảm chi phí logistics và tăng khả năng just-in-time, từ đó nâng cao khả năng cạnh tranh về giá thành và chất lượng;
- Phương thức vận chuyển ảnh hưởng đến yêu cầu hàng tồn kho: Hệ thống vận chuyển tốc độ cao hoặc với chi phí cao sẽ tương đương với lượng hàng tồn kho ít hơn, trong khi hệ thống vận chuyển tốc độ chậm và rẻ hơn sẽ đáp ứng số lượng hàng tồn kho lớn hơn;
- Mở rộng mạng lưới vận tải và đạt hiệu quả kinh tế cao do sử dụng các phương thức vận tải có khả năng chuyên chở khối lượng hàng hóa sản phẩm lớn; việc lựa chọn tốc độ của các phương thức vận chuyển sẽ ảnh hưởng đến lịch trình giao hàng hoặc cách đóng gói hàng hóa. Quy tắc phân loại phương tiện vận chuyển và phương thức vận chuyển có khả năng ảnh hưởng đến bao bì sản phẩm;
- Giúp các đơn vị sản xuất và thương mại tiếp cận nhanh chóng hơn với thị trường (đặc biệt là thị trường quốc tế) thông qua mạng lưới vận chuyển hàng hóa kết nối;
- Nâng cao kết nối đa phương thức trong vận tải nội địa và quốc tế, giúp hình thành mạng lưới trung tâm phân phối nhiều cấp (cảng cạn, kho, bãi hàng hóa) và các tuyến vận tải thu, gom hàng hóa trong các đô thị lớn và các vùng kinh tế trọng điểm.
- Tạo sự hợp tác giữa chính phủ và doanh nghiệp, giảm thiểu những chứng từ không cần thiết, nhờ đó các thủ tục trong hoạt động vận tải trở nên đơn giản hơn và các doanh nghiệp cũng ít gặp rào cản trong hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu.
- Thông qua mạng lưới vận tải kết nối nhanh chóng và dễ dàng, các doanh nghiệp sản xuất và thương mại tiếp cận nhanh hơn với thị trường, đặc biệt là thị trường quốc tế, từ

đó thúc đẩy nền kinh tế trong nước vươn xa, khuyến khích thương mại quốc tế phát triển và tăng trưởng kinh tế.

2.2. Hiện trạng quản lý nhà nước về VTĐPT ở Việt Nam

2.2.1. Thuận lợi trong quản lý nhà nước về VTĐPT

Trong những năm trở lại đây, VTĐPT và dịch vụ logistics đang được sự quan tâm đặc biệt của các cấp, các ngành trên cả nước nhất là những địa phương có vị trí địa lý thuận lợi, cửa ngõ giao thương.

Hệ thống luật pháp dẫn đi vào ổn định và ngày càng phù hợp với những quy định của quốc tế. Các văn bản pháp luật đã dẫn hoàn thiện tạo cơ sở cho công tác quản lý nhà nước đối với VTĐPT trong hoạt động logistics.

Nhà nước tiến hành ký kết nhiều hiệp định song phương và đa phương, mở ra nhiều cơ hội cho các doanh nghiệp trong việc tìm các đối tác nước ngoài, nhất là các đối tác lớn như Nhật Bản, Hàn Quốc, Mỹ và EU. Chính sách kinh tế hướng ngoại của chính phủ trong những năm gần đây như tham gia khối ASEAN, APEC, là thành viên của WTO... sẽ thúc đẩy thương mại hàng hóa, thu hút đầu tư nước ngoài làm cho lượng hàng hóa thông qua Việt Nam tăng nhanh, góp phần ổn định thị trường, đẩy mạnh hoạt động logistics và VTĐPT. Nhà nước tạo điều kiện cho các công ty giao nhận vận tải mở rộng thị trường cũng như nâng cao sản lượng khai thác, tạo tiền đề và động lực cho việc phát triển dịch vụ VTĐPT trong hoạt động logistics.

Những thay đổi nhận thức về quản lý nhà nước đối với VTĐPT và dịch vụ logistics đã thu hút được các tập đoàn dịch vụ logistics lớn trong nước và quốc tế tham gia vào thị trường, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics trong nước học hỏi kinh nghiệm, mở rộng thị trường liên doanh liên kết với các doanh nghiệp nước ngoài.

Các cấp quản lý nhà nước quan tâm tới hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ VTĐPT và logistics, ngày càng nâng cấp và hoàn thiện, hiện đại hơn nhằm phục vụ tốt cho nhu cầu ngày một tăng. Các dự án nâng cấp, cải tạo và xây dựng cảng mới cũng như hệ thống đường cao tốc, đường ven biển, đường sắt xuyên Á. Các thể chế tiếp tục củng cố, tạo thuận lợi như thủ tục hải quan, cải cách hành chính, đẩy nhanh tiến trình hội nhập sâu khu vực và thế giới, tạo thuận lợi cho quản lý nhà nước đối với dịch vụ VTĐPT - logistics, đóng góp cho công cuộc phát triển dịch vụ logistics ở một số địa phương trọng điểm như Hải Phòng, Quảng Ninh... trở thành một trong những trung tâm trong vận tải quốc tế.

Nhà nước đã có định hướng thay đổi phương thức đào tạo nguồn nhân lực cho quản lý nhà nước và dịch vụ logistics của một số trường đại học, cao đẳng nhằm góp phần cung cấp nguồn nhân lực phục vụ trong ngành, có trình độ kinh nghiệm và mang tính chuyên nghiệp ngày càng cao.

2.2.2. Khó khăn, hạn chế trong quản lý nhà nước về VTĐPT

Khó khăn lớn nhất và dễ nhận thấy nhất trước hết là Việt Nam hiện là nước đang phát triển có trình độ kinh tế chưa phát triển, quản lý nhà nước còn nhiều yếu kém và bất cập, doanh nghiệp và đội ngũ doanh nhân còn nhỏ bé, sức cạnh tranh của hàng hóa, dịch vụ còn nhiều hạn chế, hệ thống chính sách kinh tế, thương mại chưa hoàn

chinh..., cho nên sẽ gặp khó khăn lớn trong cạnh tranh cả ở trong nước cả trên trường quốc tế, cạnh tranh sẽ diễn ra gay gắt hơn, với nhiều đối thủ hơn, trên bình diện sâu, rộng hơn.

Sự bất ổn định về chính trị trên thế giới cũng như những vấn đề phát sinh bất ngờ (như thiên tai, dịch bệnh...) dẫn đến bất ổn về kinh tế của các nước trên thế giới và các đối tác làm ăn của Việt Nam như Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc... đòi hỏi phải có chính sách hợp lý hơn đối với từng quốc gia. Mất ổn định trong giá cước vận chuyển do giá nguyên liệu thay đổi trong khi giá cước thuê tàu lại khó có thể điều chỉnh tạo cho các doanh nghiệp VTĐPT và dịch vụ logistics kinh doanh ít hiệu quả.

Thể chế, chính sách của Nhà nước với VTĐPT và dịch vụ logistics chưa rõ ràng, không đồng bộ, bất cập, chưa tạo điều kiện hỗ trợ dịch vụ VTĐPT non trẻ phát triển. Chi phí kinh doanh không chính thức cao.

Đặc biệt, các vấn đề liên quan đến mô hình tổ chức, hệ thống văn bản pháp luật về quản lý nhà nước đối với VTĐPT trong hoạt động logistics, các vấn đề kết nối hệ thống (cả hạ tầng cứng về cơ sở hạ tầng và hạ tầng mềm về cơ chế chính sách, thủ tục...) đang là những vấn đề nổi cộm, cấp thiết cần giải quyết để tạo sự thông thoáng, tạo đà cho phát triển hệ thống một cách cơ bản, thống nhất và hiệu quả.

2.3. Giải pháp tăng cường quản lý nhà nước về VTĐPT

Để giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông phát triển dịch vụ logistics đem lại giá trị gia tăng cao, góp phần tăng sức cạnh tranh cho nền kinh tế, đòi hỏi tăng cường hơn nữa công tác quản lý nhà nước về VTĐPT trong hoạt động logistics.

Mục tiêu là hoàn chỉnh hệ thống quản lý nhà nước nhằm phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế của VTĐPT và dịch vụ logistics. Lấy sự phát triển VTĐPT và dịch vụ logistics là động lực, là "hạt nhân" tạo sự chuyển biến cơ bản và toàn diện để xây dựng Việt Nam hiện đại, trở thành trung tâm mạnh về khoa học công nghệ, trung tâm chuyển giao công nghệ về kinh tế, đóng góp ngày càng lớn vào phát triển của khu vực và trên thế giới.

- Quản lý nhà nước cần thực hiện các nhiệm vụ cụ thể như sau:

1) Tạo hành lang pháp lý, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật nhằm phát triển VTĐPT và dịch vụ logistics với tốc độ nhanh hơn so với tốc độ tăng trưởng của khu vực dịch vụ nói chung;

2) Xây dựng, nâng cấp các trụ sở, văn phòng giao dịch, nơi tổ chức, điều hành các hoạt động VTĐPT và dịch vụ logistics của các doanh nghiệp nhằm thu hút các nhà đầu tư lớn của nước ngoài.

3) Hoạch định chính sách nhằm thực hiện mục tiêu phát triển dịch vụ logistics ở các cảng quốc tế của Việt Nam ngang tầm khu vực, từng bước tham gia vào chuỗi logistics cảng biển khu vực và thế giới; hướng đến những chính sách tiên phong có tầm nhìn để tạo ra lợi thế cạnh tranh trong thu hút đầu tư nước ngoài như mô hình Khu thương mại tự do, Khu kinh tế mở tại các Trung tâm logistics lớn

của cả nước như TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng; cần chú trọng phát triển trước tiên hệ thống hạ tầng logistics và dịch vụ logistics chất lượng cao tại ba đặc khu kinh tế đã được hoạch định phát triển.

4) Tạo môi trường cho các cảng cửa ngõ quốc gia, các trung tâm logistics lớn như Hải Phòng, Quảng Ninh... đạt được các mục tiêu:

- Có cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA);

- Tạo cửa ra cho hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam vận tải trên các tuyến biển xa và thu hút một phần hàng trung chuyển quốc tế và khu vực;

- Cải tạo, đầu tư có chiều sâu để nâng cao năng lực dịch vụ logistics các cảng, trung tâm logistics, khai thác hiệu quả cơ sở hạ tầng, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa vận tải biển toàn khu vực nhanh và hiệu quả;

- Chính sách về mặt hiện đại hóa trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa, đặc biệt là hàng container tại các đầu mối vận tải sức chứa lớn (cảng biển, cảng sông, ga đường sắt) là cực kì quan trọng với Việt Nam trong việc áp dụng VTĐPT;

- Chú trọng các phương thức vận tải trong lục địa như đường thủy nội địa, đường bộ, đường sắt, đóng vai trò vận chuyển chặng đầu, chặng cuối nhằm phát huy và tận dụng thế mạnh của các phương thức vận tải trong tăng cường mức độ phục vụ khách hàng và tiết kiệm chi phí, hướng tới các giải pháp vận tải xanh, bền vững, thân thiện môi trường;

- Bên cạnh sự tập trung cho VTĐPT ở Việt Nam thì cũng cần phát triển đa dạng các loại hình vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải, đảm bảo chất lượng, nhanh chóng, an toàn, tiện lợi, tiết kiệm chi phí xã hội để tham gia vào chuỗi VTĐPT.

5) Hoàn thiện chính sách và định hướng khuyến khích phát triển nền tảng công nghệ trong VTĐPT và logistics. Sàn giao dịch vận tải được xem là một trong những giải pháp áp dụng công nghệ để kết nối các nhà cung cấp dịch vụ với các chủ hàng. Ngoài ra, hiện tại cũng đã có nhiều nhà cung cấp dịch vụ vận tải cung cấp nền tảng công nghệ để kết nối các bên trong quá trình vận tải, trong tương lai, sự phát triển này có thể áp dụng sang VTĐPT, vận tải quốc tế nên Chính phủ cần xem xét kịch bản số hóa trong quá trình khai thác VTĐPT. Ở cấp vĩ mô, phát triển cơ chế một cửa quốc gia tích hợp với cơ chế một cửa ASEAN là yêu cầu quan trọng.

6) Tạo môi trường pháp lý thống nhất và hoàn thiện để khuyến khích các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực VTĐPT.

- Ban hành Luật về kinh doanh VTĐPT và các nghị định hướng dẫn thực hiện, trước mắt là cần chỉnh sửa hệ thống văn bản dưới luật trong các nghị định về VTĐPT;

- Tăng cường quản lý nhà nước đối với các doanh nghiệp kinh doanh VTĐPT thông qua việc tăng cường kiểm tra giám sát các doanh nghiệp kinh doanh VTĐPT; cần có chế tài buộc các công ty kinh doanh dịch vụ giao nhận kho vận nói chung và VTĐPT nói riêng phải xin giấy phép kinh doanh VTĐPT, đăng kí mẫu vận đơn VTĐPT;

- Có những chính sách khuyến khích cụ thể về thuế cho doanh nghiệp vận tải trong nước kinh doanh VTĐPT như giảm thuế suất thuế GTGT từ 10% xuống 5% để khuyến khích các doanh nghiệp vận tải nội địa nâng cao khả năng

cạnh tranh của mình trong việc cung cấp dịch vụ VTĐPT;
 - Chú trọng các chính sách cụ thể để khuyến khích các doanh nghiệp dịch vụ VTĐPT trong hoạt động logistics như khuyến khích đầu tư vốn phát triển kết cấu hạ tầng GTVT cho VTĐPT, vận tải container và ứng dụng công nghệ cao trong hoạt động khai thác VTĐPT, logistics;
 - Ban hành chính sách cho phép các nhà kinh doanh VTĐPT của Việt Nam liên doanh với các nhà kinh doanh VTĐPT có tiềm năng của nước ngoài để tìm thị trường cho dịch vụ VTĐPT;
 - Chính phủ xem xét chính sách dành quỹ đất cho quy hoạch phát triển hạ tầng logistics, tránh chuyển đổi đất nông nghiệp thành bất động sản thu hẹp không gian hoạt động của các hạ tầng logistics.

3. KẾT LUẬN

Nhà nước với vai trò định hướng phát triển thông qua chiến lược và quy hoạch, tổ chức điều hành hoạt động, thiết lập môi trường pháp lý thuận lợi, môi trường chính sách cởi mở lành mạnh, thực hiện hỗ trợ vận tải đường bộ, đảm bảo cơ sở vật chất kỹ thuật của ngành, tiến hành các hoạt động kiểm soát hữu hiệu cùng việc sử dụng phương thức quản lý hiệu quả đã, đang và sẽ không ngừng tạo động lực cho VTĐPT phát triển.

Thực tế hiện nay ở Việt Nam, việc phát triển các loại hình vận tải hàng hóa chưa thật sự đồng bộ. Vận chuyển hàng hóa tập trung quá nhiều vào đường bộ. Hành lang vận tải Bắc - Nam là một ví dụ điển hình, có tới gần 80% lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ. Trong khi đó, các phương thức vận tải khác như đường sắt, tuy có mặt trên thị trường dịch vụ vận tải hơn một thế kỷ nhưng vai trò đối với vận chuyển hàng hóa rất hạn chế (khoảng 2%). Vận chuyển đơn phương thức, không kết nối đồng bộ giữa các phương thức vận tải đang làm gia tăng giá thành sản xuất và chi phí xuất nhập khẩu. Tăng cường kết nối VTĐPT chính là hoạt động xương sống của dịch vụ logistics.

Với tầm quan trọng của quản lý nhà nước trong nền kinh tế, quản lý nhà nước về VTĐPT trong hoạt động logistics là nhiệm vụ quyết định có ý nghĩa đối với các hoạt động từ đầu vào đến đầu ra của chuỗi cung ứng, logistics và vận tải hàng hóa trong tổng thể nền kinh tế đất nước; tăng cường quản lý nhà nước về VTĐPT có thể coi là chìa khóa quan trọng trong giai đoạn này.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về VTĐPT.
- [2]. Nghị định số 89/2011/NĐ-CP ngày 10/10/2010 của Chính phủ sửa đổi bổ sung NĐ 87/2009/NĐ-CP về VTĐPT.
- [3]. Nghị định số 44/2018/NĐ-CP ngày 16/10/2018 của Chính phủ sửa đổi bổ sung NĐ 89/2011/NĐ-CP về VTĐPT.
- [4]. Đỗ Hoàng Toàn, Mai Văn Bưu (2008), *Giáo trình quản lý nhà nước về kinh tế*, NXB. Trường Đại học Kinh tế quốc dân.
- [5]. Lê Thu Huyền (2018), *Integrated multimodal transport and logistics: strategy for Hanoi - Lao Cai transportation corridors* (tích hợp VTĐPT và logistics: Chiến

lược cho hành lang vận tải Hà Nội - Lào Cai), Hội nghị Future Sustainable Transport and Resilient Cities 2018 (Phát triển hệ thống GTVT bền vững ứng phó biến đổi khí hậu), ISBN: 978-604-76-1710-4.

Ngày nhận bài: 28/5/2022

Ngày chấp nhận đăng: 21/6/2022

**Người phản biện: TS. An Minh Ngọc
TS. Nguyễn Thanh Tú**