

Đánh giá hiện trạng hoạt động các bến xe khách liên tỉnh tại TP. Hồ Chí Minh và đề xuất giải pháp khắc phục

TS. NGUYỄN THỊ BÍCH HẰNG

Trưởng Đại học Giao thông vận tải

Tóm tắt: Các bến xe khách liên tỉnh đóng vai trò rất quan trọng trong hệ thống GTVT của mỗi tỉnh, thành phố. Tuy nhiên, hiện nay tại TP. Hồ Chí Minh, các bến xe khách liên tỉnh thiếu về số lượng, chất lượng, chưa đáp ứng nhu cầu đi lại liên tỉnh của người dân. Nguyên nhân là tổ chức hoạt động của các bến xe thiếu khoa học, vị trí các bến xe chưa phù hợp, thiếu tính kết nối với hệ thống giao thông đối ngoại. Bài báo này đánh giá hiện trạng hoạt động các bến xe khách liên tỉnh tại TP. Hồ Chí Minh và đề xuất giải pháp khắc phục.

Abstract: Interprovincial bus stations play a very important role in the transportation system. Currently, in HoChiMinh city, interprovincial bus stations are both insufficient in quantity and poor in quality. Therefore, they do not meet the interprovincial travel demand which is increasing due to inappropriate location of the bus stations, lack of connection with external transport systems, unscientific organization and operation of bus station. This paper studies evaluating the operational status of interprovincial bus stations in HoChiMinh city and proposes solutions to overcome the current limitations.

1. Đặt vấn đề

Kinh tế xã hội phát triển, điều kiện hạ tầng kỹ thuật đường bộ được cải thiện dẫn đến nhu cầu đi lại bằng đường bộ của người dân giữa các tỉnh, thành phố và đặc biệt là với TP. Hồ Chí Minh ngày càng tăng. Do các ưu điểm như giá thành rẻ, linh hoạt, mạng lưới phục vụ rộng khắp nên vận tải hành khách bằng đường bộ tại TP. Hồ Chí Minh chiếm tỷ trọng vượt trội so với các loại hình vận tải khác. Theo số liệu thống kê của Sở GTVT TP. Hồ Chí Minh, năm 2012, tổng khối lượng vận chuyển hành khách liên tỉnh bằng đường bộ ước đạt 28,3 triệu lượt hành khách, chiếm khoảng 80% khối lượng vận chuyển hành khách của thành phố [1].

Các bến xe liên tỉnh đóng vai trò rất quan trọng trong hệ thống vận tải đường bộ, với chức năng vừa phục vụ hành khách, vừa thực hiện tác nghiệp kỹ thuật cho xe và lái xe để đảm bảo các chuyến đi an toàn, tiện nghi và tin cậy. Trong tổ chức giao thông, bến xe khách liên tỉnh là đầu mối chuyển tiếp giữa giao thông đối ngoại và giao thông đối nội của thành phố. Do vậy, vị trí và hoạt động vận hành của bến xe liên tỉnh ảnh hưởng trực tiếp đến công tác tổ chức giao thông, đảm bảo trật tự ATGT của thành phố.

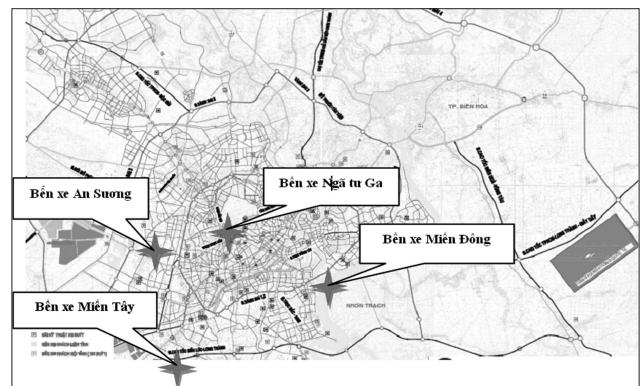
Tuy nhiên, các bến xe khách liên tỉnh tại TP. Hồ Chí Minh hiện nay còn thiếu về số lượng, đồng thời chất lượng phục vụ hành khách cũng như phương tiện chưa cao. Nhu cầu đi lại liên tỉnh bằng đường bộ của hành khách lớn nhưng do thiếu bến bãi nên các tuyến xe liên tỉnh chủ yếu tập trung tại bến xe Miền Đông và

bến xe Miền Tây khiến cho các bến xe luôn trong tình trạng quá tải. Ngoài ra, một số bến xe khách còn phải chia sẻ diện tích để phục vụ vận chuyển hành hóa (bến xe An Suông, bến xe Ngã Tư Ga) nên hoạt động của bến xe càng trở nên khó khăn. Văn minh và chất lượng phục vụ hành khách tại các bến xe còn nhiều hạn chế. Các tiện nghi phục vụ hành khách tối thiểu còn thiếu, hành khách không có được cảm giác an toàn, thoải mái khi vào các bến xe.

Bài báo này đánh giá các ưu, nhược điểm, các thuận lợi và khó khăn trong công tác quản lý điều hành hoạt động vận tải tại các bến xe khách liên tỉnh tại TP. Hồ Chí Minh và đề xuất các giải pháp khắc phục nhằm nâng cao chất lượng phục vụ và hiệu quả hoạt động của các bến xe khách liên tỉnh.

2. Hiện trạng các bến xe khách liên tỉnh TP. Hồ Chí Minh

TP. Hồ Chí Minh là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội của khu vực phía Nam, vì vậy thành phố có sức thu hút rất lớn đối với các tỉnh thành trong cả nước. Ước tính có khoảng 80.000 lượt hành khách/ngày đi lại giữa TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh thành phố khác [1]. Để phục vụ nhu cầu đi lại rất lớn này, diện tích đất tối thiểu cần thiết cho các bến xe khách liên tỉnh của thành phố theo tính toán là khoảng 25ha, trong khi tổng diện tích các bến xe liên tỉnh hiện nay mới đạt khoảng 14ha. Mặt khác, các công trình trong bến xe còn nghèo nàn, quy trình hoạt động chưa khoa học, chưa đáp ứng yêu cầu phục vụ hành khách và tác nghiệp vận tải.



Hình 1: Sơ đồ vị trí các bến xe khách liên tỉnh tại TP. Hồ Chí Minh

Các bến xe đã được xây dựng từ lâu, quỹ đất ngày càng bị thu hẹp do quá trình phát triển đô thị nên các bến xe hiện nay đều trong tình trạng quá tải về số lượng xe lưu đậu và thiếu hụt các công trình phục vụ hành khách và lái xe, phụ xe. Về cảnh quan và mỹ quan các bến xe hiện chưa tương xứng với mức độ phát triển đô thị của thành phố, gây ấn tượng không tốt với hành khách cũng như người dân sống xung quanh.

Bảng 1. Hiện trạng các bến xe khách liên tỉnh TP. Hồ Chí Minh

Yếu tố	Bến xe Ngã Tư Ga	Bến xe An Sương	Bến xe Miền Đông	Bến xe Miền Tây
Vị trí	Nằm trên trục giao thông quốc lộ 1A, tại Quận 12 nên rất thuận lợi cho nhu cầu của khách hàng đi lại trên các tuyến miền Bắc, miền Trung, miền Tây và các tỉnh Tây Nguyên.	Nằm trên Quốc lộ 22, tại xã Bà Điểm, huyện Hóc Môn, là đầu mối GTVT quan trọng ở cửa ngõ phía Tây Bắc thành phố.	Nằm trong trung tâm thành phố, tại P. 26, Quận Bình Thạnh, được bao quanh bởi quốc lộ 13, đường Nguyễn Xí và đường Đinh Bộ Lĩnh.	Nằm trên đường Kinh Dương Vương, quận Bình Tân, là đầu mối giao thông quan trọng nổi TP. Hồ Chí Minh với các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long.
Năng lực phục vụ	Phục vụ 82 tuyến liên tỉnh do 103 doanh nghiệp khai thác với số lượng xe là 344 chiếc và 05 tuyến xe buýt hoạt động, mỗi ngày thực hiện 437 chuyến xuất bến.	Mỗi ngày có khoảng 150 xe khách liên tỉnh xuất bến với khoảng 3.000 lượt hành khách thông qua bến và 1.500 lượt xe buýt xuất bến (tương đương 5.000 lượt khách). Ngoài ra, trong bến hàng ngày có 130 phương tiện lưu đậu, chủ yếu là xe tải.	Trên 250 doanh nghiệp vận tải tham gia hoạt động, với hơn 3.000 đầu xe. Bình quân mỗi ngày, bến xe Miền Đông xuất bến 1.124 lượt xe với khoảng 23.000 khách đi xe, những ngày cao điểm (như lễ, tết) có thể lên đến 2.000 xe và 62.000 khách	Phục vụ 104 tuyến cố định liên tỉnh với 1.664 xe đăng ký hoạt động. Hàng ngày, tổng số chuyến xuất bến là 1.006 chuyến, với 22.000 khách. Ngoài ra, tại bến có 15 tuyến xe buýt hoạt động, tổng số lượt xuất bến: 1.247 chuyến/ngày
Diện tích và hiện trạng sử dụng đất	Diện tích 14.361,8m ² , trong đó 612m ² nhà bến xây dựng kiên cố 2 tầng, 226m ² nhà điều hành xe buýt, 1.000m ² nhà kho tạm, trạm sửa chữa và một số khu dịch vụ như căng-tin, nhà tắm. Trừ khu nhà bến, các công trình còn lại đều là nhà tạm mái tôn.	Diện tích 16.398m ² , trong đó có 2.681m ² nhà kho tạm và tiệm sửa chữa nhỏ. Tuy nhiên, hình dạng bến xe có các góc cạnh gây khó khăn cho việc lưu thông xe trong bến. Mặt tiền bến xe cũng bị chiếm dụng bởi các hộ dân, cản trở việc xe ra vào bến.	Diện tích 62.000m ² . Bến xe thường xuyên xảy ra tình trạng quá tải về người và phương tiện tập trung trong bến. Do mới được đầu tư xây dựng nên nhà bến và các công trình phục vụ tại bến xe Miền Đông khang trang và đầy đủ hơn các bến xe khác.	Diện tích 47.392m ² , được xây dựng từ năm 1973, qua gần 40 năm khai thác, bến xe đã bị xuống cấp và trở nên quá tải.
Tổ chức các khu chức năng bến xe	Tổ chức khai thác vận tải trong bến xe còn nhiều bất cập do bố trí các khu chức năng trong bến chưa hợp lý. Các khu chức năng nằm rải rác, thiếu gắn kết nên gây cản trở các tác nghiệp vận chuyển hành khách, hàng hóa. Hành khách khi di chuyển trong bến buộc phải lưu thông cùng các phương tiện vận tải do giao thông trong bến bố trí chưa mạch lạc, chưa có khu vực dành riêng cho hành khách đi bộ cũng như các xe đón trả khách.	Bến xe An Sương tiến thân là bến xe tải Hóc Môn nên thiết kế của bến chỉ có 1 cổng ra vào, không có đường nội bộ, cây xanh, nhà chờ... như các bến xe liên tỉnh khác nên không thể phục vụ tốt hành khách đi xe khách liên tỉnh. Mỹ quan, cảnh quan của bến còn hạn chế, chưa tương xứng với vai trò, vị trí của bến xe trong hệ thống vận tải nói riêng và của TP. Hồ Chí Minh nói chung.	Công tác tổ chức khai thác tại bến xe Miền Đông tương đối khoa học. Tuy nhiên, do phải phục vụ số lượng hành khách và số xe xuất bến hàng ngày quá lớn nên chất lượng hoạt động của bến chưa cao. Theo tính toán, để phục vụ khối lượng hành khách và xe như hiện nay, diện tích tối thiểu của bến xe phải đạt 10ha. Vì vậy, TP. Hồ Chí Minh đang tiến hành di chuyển bến xe Miền Đông ra khu vực giáp ranh giữa quận 9 và tỉnh Bình Dương và tăng diện tích bến lên 16ha.	Do diện tích hạn chế nên tác nghiệp đón và trả khách không tập trung mà tách thành 2 khu vực riêng biệt, gây ra trở ngại đáng kể cho hành khách. Mặt khác, việc bố trí dây ki-ốt của doanh nghiệp bán vé chưa hợp lý nên các xe buýt về bến phải thực hiện quay đầu xe trên đường Kinh Dương Vương, làm tăng áp lực giao thông cho khu vực. Nên bố trí lại mặt bằng và phân luồng giao thông để việc khai thác vận tải và phục vụ hành khách được thuận lợi hơn.

Số liệu và các đánh giá trên cho thấy, các bến xe liên tỉnh tại TP. Hồ Chí Minh có các hạn chế cơ bản sau:

- Diện tích chưa đáp ứng khối lượng hành khách và phương tiện vận tải phải phục vụ.
- Các công trình phục vụ trong bến xe vừa thiếu vừa bố trí chưa khoa học, không phù hợp với quy trình công nghệ khai thác của bến xe khách nên ảnh hưởng đáng kể đến hoạt động của bến xe.
- Hầu hết các bến xe đều chưa đạt chuẩn bến xe khách liên tỉnh theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách [2].
- Tổ chức giao thông trong nội bộ bến xe và kết nối với các trục giao thông bên ngoài chưa hợp lý nên thường gây ùn tắc giao thông tại khu vực xung quanh các bến xe.

3. Đề xuất giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động các bến xe khách liên tỉnh TP. Hồ Chí Minh

Để đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách liên tỉnh, đồng thời giảm thiểu các tác động tiêu cực đến tình hình giao thông thành phố, các bến xe khách liên tỉnh cần có sự điều chỉnh về vị trí, diện tích, bố trí tổng mặt bằng các khu chức năng trong bến xe cho phù hợp với nhu cầu đi lại của người dân, phù hợp với quy trình tác nghiệp vận tải và thuận lợi kết nối giao thông đối nội, đối ngoại và với các phương thức vận tải hành khách khác.

3.1. Điều chỉnh vị trí và diện tích các bến xe khách liên tỉnh

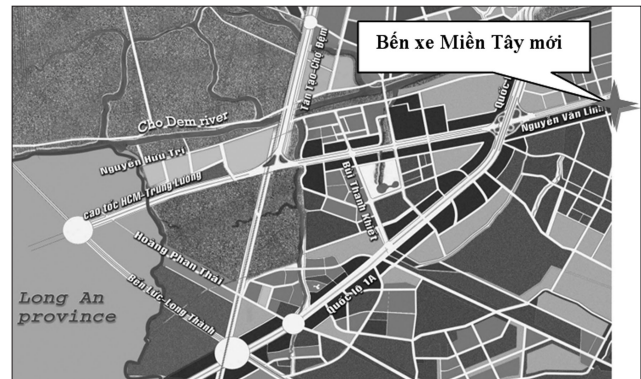
Bến xe khách liên tỉnh có ảnh hưởng mang tính quyết định tới việc quy hoạch các trục vận tải chính của thành phố. Do vậy, việc lựa chọn địa điểm xây dựng bến xe khách liên tỉnh phụ thuộc vào định hướng phát triển chung của hệ thống GTVT và khối lượng hành khách dự kiến.

Các bến xe liên tỉnh có quy mô lớn nên được bố trí tại các cửa ngõ ra - vào thành phố vì nếu đặt ở khu vực trung tâm sẽ ảnh hưởng tiêu cực tới đời sống của người dân. Có 3 lý do để di chuyển các bến xe liên tỉnh ra khỏi trung tâm thành phố: *Thứ nhất*, xe liên tỉnh chạy trong thành phố sẽ làm tăng mật độ giao thông tại khu vực trung tâm; *Thứ hai*, tăng ô nhiễm môi trường; *Thứ ba*, kéo dài thời gian chạy của xe, tức là giảm hiệu suất sử dụng xe khách liên tỉnh. Mặt khác, hiện nay quỹ đất tại khu vực trung tâm hầu như đã được sử dụng hết nên việc mở rộng diện tích cho các bến xe là rất khó khăn, trong khi đó tại các quận ngoại thành việc này dễ dàng giải quyết hơn.

Vị trí được lựa chọn cần thỏa mãn các yêu cầu như: Phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch sử dụng đất của thành phố; thuận lợi kết nối giao thông đối nội (vào trung tâm thành phố) và giao thông đối ngoại (đi các tỉnh thành khác); tận dụng được các công trình hạ tầng giao thông hiện có và giảm thiểu tác động đến môi trường và xã hội; đảm bảo quỹ đất cho bến xe và giảm chi phí xây dựng, kết nối giao thông của bến.

Căn cứ vào các tiêu chí nêu trên, trong thời gian vừa qua, tác giả đã tập trung nghiên cứu lựa chọn địa điểm cho bến xe Miền Tây mới. Địa điểm đã được các sở GTVT, sở Quy hoạch - Kiến trúc, sở Tài nguyên - Môi trường thẩm định và thống nhất trình UBND thành phố phê duyệt tại khu E, Phú Mỹ Hưng, huyện Bình Chánh. Đây là điểm đầu mối kết nối các tuyến đường

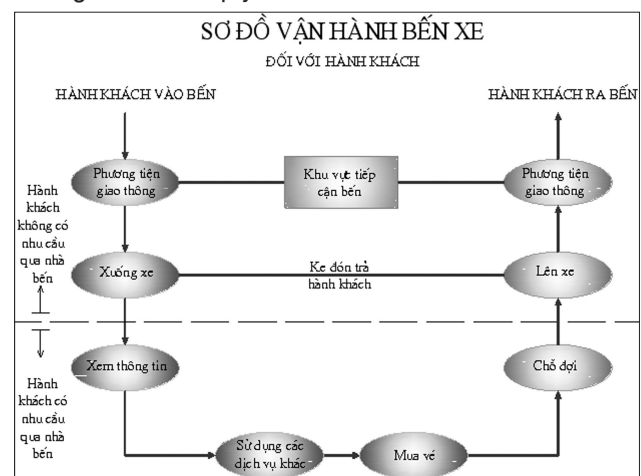
bộ huyết mạch từ TP. Hồ Chí Minh đi các tỉnh miền Tây Nam Bộ (Quốc lộ 1A và đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương) và đường trục chính của thành phố (đại lộ Nguyễn Văn Linh, đại lộ Võ Văn Kiệt - Mai Chí Thọ). Vị trí dự kiến bố trí bến xe Miền Tây mới cũng nằm trên ranh giới giữa khu vực nội đô và ngoại thành, vừa giảm thiểu tác động đến giao thông khu vực trung tâm vừa thuận lợi cho hành khách. Mặt khác, bến xe Miền Tây trong tương lai cũng là nơi tập trung các tuyến vận tải hành khách đô thị khối lượng lớn của thành phố như tuyến BRT1, BRT 2, BRT 3 và tuyến Monorail số 3A. Diện tích bến xe cũng được điều chỉnh tăng từ 4,7ha lên 16ha.



Hình 2: Sơ đồ vị trí bến xe Miền Tây mới

3.2. Chuẩn hóa công tác quy hoạch tổng mặt bằng và thiết kế xây dựng bến xe khách liên tỉnh

Nhiệm vụ chính của bến xe là phục vụ hành khách trong thời gian hành khách lưu lại bến chờ chuyển tuyến hoặc trung chuyển sang phương thức vận tải khác và tác nghiệp kỹ thuật đầu cuối cho phương tiện vận tải trước khi xuất bến và sau khi về bến. Các hoạt động này được thực hiện theo quy trình công nghệ khai thác để đảm bảo phục vụ tốt hành khách và phương tiện trong thời gian lưu lại bến. Công tác quy hoạch tổng mặt bằng, thiết kế xây dựng bến xe cần phù hợp với quy trình khai thác: Căn cứ vào quy trình khai thác để xác định các khu chức năng cần thiết và bố trí các khu chức năng thành một hệ thống thống nhất gắn kết với quy trình khai thác.



Hình 3: Sơ đồ vận hành khai thác bến xe khách

Hành khách đến bến xe có thể bằng các phương tiện giao thông cá nhân (xe đạp, xe máy, ô tô cá nhân), hoặc bằng các phương tiện giao thông công cộng như xe buýt, xe ôm, xe taxi, tàu điện ngầm. Tương tự, khi hành khách rời khỏi bến họ cũng có thể

sử dụng nhiều loại phương tiện giao thông khác nhau. Vì vậy, bến xe cần bố trí để thuận lợi cho các phương tiện giao thông này tiếp cận bến, an toàn cho hành khách khi lên xuống xe và nhanh chóng chuyển tiếp vào khu vực bên trong bến. Trong thời gian hành khách chờ đợi tại bến để xuất phát hoặc trung chuyển sang xe khác cần có các tiện nghi cần thiết đảm bảo sự an toàn, thoải mái cho hành khách. Ngoài ra, trong trường hợp hành khách chuyển tiếp từ phương tiện giao thông cá nhân sang phương tiện giao thông công cộng sẽ phát sinh nhu cầu gửi xe tại bến, đòi hỏi bến xe cần có diện tích đáng kể dành để đậu xe máy và xe ô tô cá nhân.

Các xe buýt vào bến ngoài việc đón trả khách còn cần có bãi lưu đậu trong thời gian chờ đợi giữa các chuyến xe, cần kiểm tra tình trạng kỹ thuật, bơm dầu, rửa xe và sửa chữa các hư hỏng nhỏ. Mọi hoạt động của xe trong bến cần thông qua bộ phận điều hành vận tải tại bến xe.

Như vậy, để phù hợp với quy trình khai thác của bến xe (Hình 3), cơ sở vật chất kỹ thuật của bến không thể thiếu các hạng mục công trình sau:

- Quảng trường và khu vực tiếp cận bến xe: Bao gồm cả lối dành cho xe buýt nội đô vào bến, diện tích dành cho xe con, taxi chờ, đón khách.
- Nhà bến: Phục vụ hành khách tra cứu thông tin, mua vé, chờ đợi xe xuất bến.
- Ke hành khách và vị trí đón trả khách.
- Đường nội bộ và bãi đỗ xe qua đêm và chờ vào vị trí đón trả khách.
- Khu hậu cần kỹ thuật vận tải: Bố trí thiết bị kiểm tra xe, rửa xe và tiếp nhiên liệu.
- Các công trình hạ tầng tương ứng với hệ thống công trình và thiết bị của bến xe.

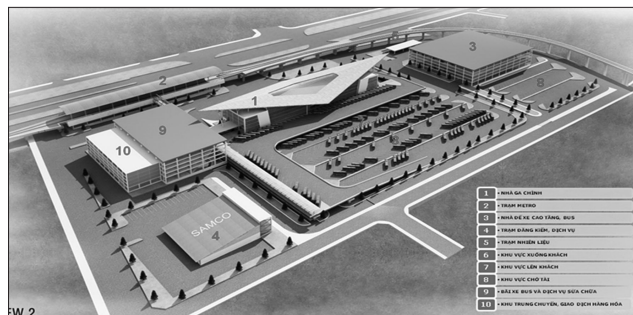
Khi quyết định sơ đồ tổng thể của bến xe cần lưu ý đáp ứng các yêu cầu nêu tại Quy chuẩn quốc gia về bến xe khách liên tỉnh ban hành năm 2012 [2] và đảm bảo các điều kiện sau [3]:

+ Tách biệt hoàn toàn khu vực giao thông nội bộ của bến và giao thông bên ngoài.

+ Loại trừ các giao cắt giữa người đi bộ và phương tiện giao thông.

+ Tách giữa dòng hành khách đi và đến.

Hình 4 là ví dụ về sơ đồ bố trí tổng mặt bằng bến xe Miền Đông mới đáp ứng các tiêu chí trên.



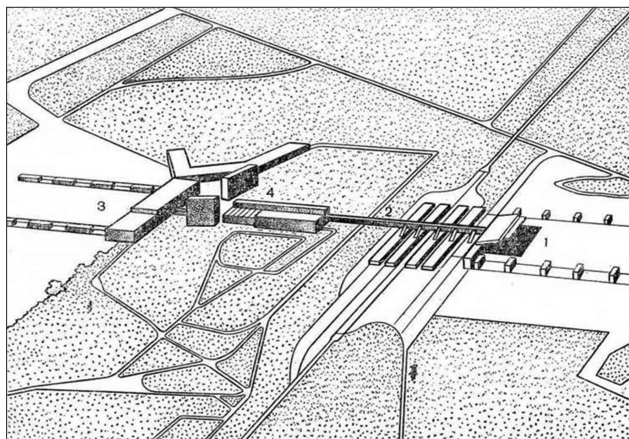
Hình 4: Sơ đồ bố trí tổng mặt bằng bến xe Miền Đông mới

3.3. Xây dựng bến xe khách liên tỉnh theo mô hình các khu phức hợp văn minh và hiện đại

Để tăng hiệu quả và chất lượng hoạt động cho các bến xe khách liên tỉnh, tại các thành phố lớn các bến xe nên được xây dựng và khai thác như một khu phức hợp dịch vụ - thương mại - vận tải nhằm tăng tính hấp

dẫn và tiện nghi cho bến xe. Đồng thời, các khu thương mại dịch vụ là bộ phận kinh doanh nhằm mang lại lợi nhuận bù đắp chi phí đầu tư và khai thác cho bến xe. Khu thương mại dịch vụ bao gồm các trung tâm thương mại, phòng dịch vụ cho thuê, các khu vui chơi, giải trí và tăng hầm giữ xe. Để tăng tính hấp dẫn thương mại cần trang bị thiết bị hiện đại (thang máy, thang cuốn, hệ thống nâng xe tự động...), nội thất trang nhã, lịch sự và hệ thống điều khiển tín hiệu tự động, giao thông thông minh trong quản lý và điều hành hoạt động của bến xe.

Một xu hướng cũng cần được xem xét khi phát triển các bến xe khách liên tỉnh trong tương lai là hình thành các khu liên hợp giữa bến xe ô tô khách với ga tàu hỏa và ga hàng không. Khu phức hợp cho phép kết nối các phương thức vận tải với nhau, đảm bảo tiện nghi tối đa cho hành khách. Ví dụ, trong mô hình bến xe kết hợp nhà ga đường sắt tại thủ đô Berlin của Cộng hòa liên bang Đức (Hình 5), bến xe khách được kết nối với ga tàu hỏa bằng lối đi ngắn nhất, giúp hành khách đến bằng tàu hỏa có thể nhanh chóng di chuyển tới các bến xe ô tô khách liên tỉnh và nội tỉnh [3].



Hình 5: Sơ đồ tổng mặt bằng bến xe ô tô kết hợp nhà ga đường sắt tại thành phố Berlin

3.4. Cải tạo, nâng cấp các bến xe khách liên tỉnh hiện hữu để cải thiện điều kiện phục vụ của bến xe

Việc cải tạo, nâng cấp các bến xe hiện hữu được thực hiện trên cơ sở bố trí khoa học các khu chức năng trong bến; nâng cao hệ số sử dụng đất bằng cách sử dụng tầng hầm hoặc bãi đậu xe cao tầng; tổ chức lại giao thông trong bến cũng như kết nối với hệ thống đường phố một cách hợp lý tránh gây ùn tắc giao thông nội bộ cũng như các khu vực lân cận.

Ví dụ, xem xét cụ thể trường hợp của bến xe Ngã Tư Ga, hiện nay do phân khu chức năng trong bến chưa hợp lý, công tác tổ chức giao thông trong bến không hợp lý nên hạn chế khả năng phục vụ của bến xe (Hình 6). Tác giả đề xuất, khi cải tạo, có thể tận dụng nhà bến cũ, đồng thời mở rộng thêm để tập trung toàn bộ các khu dịch vụ nhỏ, lẻ hiện nằm rải rác trong bến xe về phụ vực này. Bố trí cổng ra, cổng vào cho xe khách riêng biệt và tách khu vực xe tải ra phía cổng sau của bến. Sau khi bố trí lại, mặt bằng bến xe trở lên thông thoáng, diện tích đậu xe tăng, khu vực phục vụ hành khách khang trang, tiện lợi cho hành khách hơn trước (Hình 6).

(Xem tiếp trang 48)

được thống nhất và xuyên suốt từ khi nhận đến khi giao trả hàng, nhưng đồng thời MTO vẫn giảm nhẹ được trách nhiệm trong chặng vận tải biển khi MTO có thỏa thuận cụ thể bằng hợp đồng riêng với người chuyên chở hàng bằng đường biển. Bằng hợp đồng riêng đó, MTO được hưởng những miễn trừ trong hàng hải đối với chủ hàng nhưng được quyền truy đòi những thiệt hại xảy ra với hàng do lỗi của người vận chuyển đường biển gây nên.

Cơ sở trách nhiệm của MTO dựa trên nguyên tắc “được coi là có lỗi” nghĩa là MTO phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất, hư hại khi hàng hóa còn đang nằm trong phạm vi và thời hạn trách nhiệm của MTO, trừ khi MTO chứng minh được mình hoặc đại lý, người làm công cho mình không có lỗi.

Mức giới hạn trách nhiệm của MTO đối với tổn thất là 666,67SDR/kiện hoặc 2SDR/kg theo Quy tắc URM đang được áp dụng rộng rãi. Mức giới hạn trách nhiệm này không quá nặng với MTO và cũng được chủ hàng nhiều nước vẫn đang chấp nhận hiện nay. Nếu quá trình vận tải đa phương thức không bao gồm chặng vận tải biển thì mức trách nhiệm của MTO đối với tổn thất không quá 8,33SDR/kg như đang được áp dụng hiện hành. Trường hợp tổn thất mà khoanh vùng được trong chặng vận tải biển thì MTO được hưởng các chế độ miễn trách, nhưng MTO phải chứng minh tổn thất là hậu quả do các trường hợp miễn trừ gây nên. Bằng quy định này, chủ hàng có thể dự đoán trước được mức giới hạn trách nhiệm cũng như những rủi ro miễn trừ để có biện pháp chia sẻ rủi ro thông qua việc bảo hiểm cho hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

3. Kết luận

Vận tải đa phương thức cùng với container sẽ vẫn là hình thức vận tải chiếm ưu thế trong tương lai. Việc áp dụng nhiều chế độ trách nhiệm của MTO và những biến tướng của nó tại nhiều nước và vùng lãnh thổ khác nhau trên thế giới đang làm hạn chế tính ưu việt của hình thức vận tải này. Việc tìm ra giải pháp thống nhất về một chế độ trách nhiệm của MTO là một điều cực kỳ khó khăn không chỉ ở Việt Nam mà còn cả đối với quốc tế. Tuy vậy, từ thực tiễn, chế độ trách nhiệm mới dựa trên chế độ trách nhiệm thống nhất có tính tới sự hài hòa nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên đang là cách mà nhiều nước đang thử nghiệm áp dụng. Mặc dù còn có chỗ phức tạp, nhiều thủ tục, song ở chế độ này phần nào cũng đã hài hòa được quyền lợi và nghĩa vụ của các bên, làm minh bạch được trách nhiệm của MTO, giúp người thuê vận chuyển có thể dự báo trước được chi phí cũng như các chế độ pháp lý điều chỉnh các bên, là cơ sở thúc đẩy vận tải đa phương thức phát triển trong tương lai. □

Tài liệu tham khảo

- [1]. Nghị định 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ.
- [2]. ASEAN (2005), *Framework Agreement on Multimodal Transport*, Lao.
- [3]. Erasmus University Rotterdam, (2004), *Intermodal Transport Liability*, Rotterdam.
- [4]. Jasenko Marin (2010), *The harmonization of liability regimes concerning loss of goods during multimodal transport*, Zagreb, Croatia.
- [5]. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, 1992.
- [6]. UN (1980), *United Nations Convention on*

International Multimodal Transport of Goods, Geneva.

- [7]. UNCTAD, (2003), *The Feasibility of an international legal instrument*, Geneva.
- [8]. UNCTAD, (2003), *Report on Multimodal Transport*, Geneva.
- [9]. UNCTAD (2004), *Implementation of Multimodal Transport Rules*, Geneva.

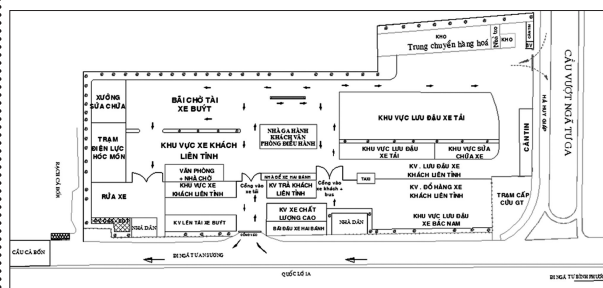
Ngày nhận bài: 26/3/2014

Ngày chấp nhận đăng: 20/4/2014

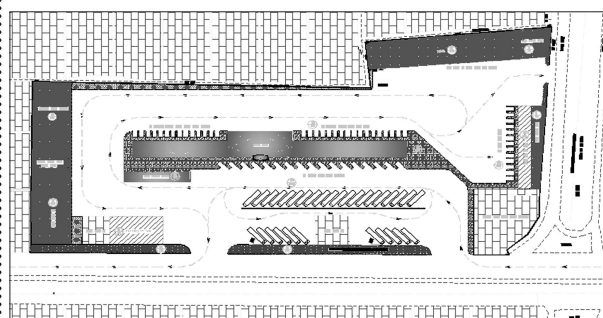
**Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Văn Sơn
TS. Nguyễn Hữu Hùng**

ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG...

(Tiếp theo trang 58)



Hình 6: Sơ đồ tổng mặt bằng bến xe Ngã Tư Ga trước khi cải tạo



Hình 7: Tổng mặt bằng bến xe Ngã Tư Ga quy hoạch lại (tác giả đề xuất)

4. Kết luận

Trên cơ sở phân tích hiện trạng các bến xe liên tỉnh hiện nay của TP. Hồ Chí Minh cho thấy các hạn chế trong tổ chức hoạt động của các bến xe khách liên tỉnh hiện nay. Để đạt được mục tiêu đến năm 2020 thành phố có được hệ thống hạ tầng phục vụ vận tải hành khách liên tỉnh văn minh, hiện đại và tiện ích cần nhanh chóng thực hiện đồng bộ các giải pháp trên ☐

Tài liệu tham khảo

- [1]. Báo cáo tổng kết khối vận tải đường bộ năm 2012 và đề xuất phương hướng nhiệm vụ thực hiện năm 2013 của Sở GTVT TP. Hồ Chí Minh.
- [2]. Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách, QCVN 45: 2012/BGTVT của Bộ GTVT.
- [3]. Юрий Абрамович Гольденберг, АВТОВОКЗАЛЫ и ПАССАЖИРСКИЕ АВТОСТАНЦИИ, Издательство «Транспорт», Москва, Б-174, Басманный туп., 6а, 1999.

Ngày nhận bài: 24/4/2014

Ngày chấp nhân đăng: 5/5/2014

Người phản biện: TS. Phạm Phú Cường
TS. Vũ Thế Sơn