

QUẢN LÝ, GIÁM SÁT CỦA NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI NGÀNH GIAO THÔNG CÔNG CỘNG Ở CHLB ĐỨC VÀ GỢI MỞ CHÍNH SÁCH CHO VIỆT NAM

Ths. Chử Thị Nhuận
Viện Nghiên cứu Châu Âu
Ths. Đỗ Thị Duyên
Học viện Ngân hàng

Tóm tắt: Để CHLB Đức có được một hệ thống giao thông tốt như hiện nay, có thể nói có đóng góp không nhỏ của sự quản lý, giám sát của Nhà nước. Một trong những giải pháp mà chính phủ Đức đưa ra để cải thiện tình hình giao thông đô thị đó là nâng cao chất lượng đáp ứng của giao thông công cộng. Đây là một trong những vấn đề phức tạp nhất, đồng thời cũng là một thách thức lớn ở tất cả các đô thị hiện nay. Bài viết tập trung nghiên cứu mô hình quản lý, giám sát của nhà nước đối với ngành giao thông công cộng ở CHLB Đức, từ đó đưa ra một số khuyến nghị cho ngành giao thông công cộng ở nước ta hiện nay.

Từ khóa: *Giao thông công cộng, quản lý, giám sát, chính sách.*

1. Khái quát chung về hệ thống giao thông công cộng ở CHLB Đức

"Giao thông công cộng" (GTCC) được chọn để mô tả khái quát về các loại hình phương tiện GTCC cơ bản. Định nghĩa loại hình GTCC có thể dựa vào các loại hình phương tiện giao thông, khả năng chuyên chở hành khách và môi trường hoạt động¹.

Trên thế giới hiện nay, hệ thống giao thông công cộng rất đa dạng, tùy thuộc vào hoàn cảnh, điều kiện kinh tế mà mỗi nước trang bị cho mình những phương tiện chuyên

trở khác nhau phục vụ cho nhu cầu đi lại của người dân.

Tại CHLB Đức, hệ thống giao thông công cộng chủ yếu hiện nay bao gồm các loại phương tiện: xe buýt, xe điện, tàu hỏa và tàu điện ngầm.

- *Hệ thống tàu điện ngầm:* Người dân Đức biết đến tàu điện ngầm từ năm 1902. Và Berlin tự hào là một trong những thành phố có mạng lưới tàu điện ngầm lâu đời nhất, rộng nhất ở châu Âu.

Người Đức không có thói quen sử dụng phương tiện giao thông cá nhân, bởi vì hệ thống tàu điện ngầm ở đây rất thuận tiện, rẻ

¹ <http://ashui.com/mag/index.php/tuongtac/nhin-ra-the-gioi/99-nhin-ra-the-gioi/4766-giao-thong-cong-cong-va-cac-thanh-pho-lon-tim-kiem-su-hai-hoa.html>

và luôn luôn đúng giờ. Ngày nay, Berlin có 9 tuyến đường tàu điện ngầm (tiếng Đức gọi tàu điện ngầm là U-Bahn, từ U1-U9) nối liền toàn thành phố. Nhờ vào hệ thống giao thông này cùng những nhà ga tàu hỏa chính, các sân bay hiện đại, Berlin đã phát triển thành một trong những nút giao thông quan trọng của châu Âu².

- *Hệ thống xe buýt*: Người dân Đức có thể sử dụng xe buýt để đi lại. Điểm đặc biệt của các tuyến xe buýt ở đây là sự đúng giờ, ngay cả vào giờ cao điểm. Các xe buýt được thiết kế để “thân thiện” với con người ở mức độ cao nhất. Khi xe dừng lại để hành khách lên xuống, phía bên cửa xe tự động hạ thấp xuống để hành khách già yếu hoặc tàn tật có thể dễ dàng lên xuống. Hành khách mua vé ngay tại các điểm bán vé tự động ở các trạm xe buýt. Nếu không, họ có thể mua trực tiếp từ tài xế. Tài xế xe buýt luôn ngồi một chỗ ở vô lăng, đảm nhiệm luôn các việc bán vé, kiểm soát vé và thu tiền bằng một máy bán vé nhỏ xíu đặt bên phải họ. Hệ thống xe buýt của Berlin gồm 160 tuyến ngày, 57 tuyến đêm. Tổng chiều dài của tất cả các tuyến là 1.901 km với số lượt hành khách mỗi năm là 369 triệu³.

Ngoài U-Bahn rất hiện đại kết nối với hệ thống đường sắt xuyên quốc gia (DB), trên mặt đất còn có thêm hệ thống tàu điện

nổi (S-Bahn, Tram), nhờ đó bạn có thể dễ dàng di chuyển bằng phương tiện công cộng tới bất kỳ một địa điểm nào trong thành phố. Dài thì đi tàu điện ngầm, ngắn hơn thì đi xe buýt hoặc tàu điện nổi. Thủ đô Berlin có hẳn một cặp đường vành đai (ring) đường sắt. Trên đường vành đai này, cứ trung bình vài phút lại có một chuyến chạy xuôi và một chuyến chạy ngược (S41 và S42) đổ ở tất cả các ga. Nối vào các ga trên đường vành đai này là chẳng chịt các tuyến tàu điện ngầm xuyên tâm. Cách bố trí khoa học trên giúp việc đi lại đến bất kỳ đâu trong thành phố cũng hết sức tiện lợi, nhanh chóng.

Để có được một hệ thống giao thông công cộng hoạt động rất hiệu quả và thuận tiện cho người dân Đức như vậy một phần là do ý thức của người dân. Không có cảnh chen lấn xô đẩy khi lên xuống phương tiện, và người dân rất tự giác trong việc mua vé. Ngoài ra còn phải kể đến hoạt động quản lý, giám sát tương đối hiệu quả của Nhà nước đối với ngành giao thông công cộng.

2. Giám sát của nhà nước CHLB Đức đối với ngành giao thông công cộng

Nhà nước của bất kỳ chế độ nào cũng bao gồm hai chức năng cơ bản: chức năng quản lý (hay còn gọi là chức năng cai trị) và chức năng phục vụ (hay còn gọi là chức năng cung cấp dịch vụ cho xã hội). Hai chức năng này thâm nhập vào nhau, trong đó chức năng phục vụ là chủ yếu, chức năng quản lý xét đến cùng cũng nhằm phục vụ. Với chức năng

² <http://www.tintucvietduc.de/kham-pha-nc-c-sao-chep-main-memu/du-lch-c/9-h-thng-giao-thong-cong-cng-nim-t-hao-ca-ngi-c.html>

³ Nt.

phục vụ, Nhà nước có trách nhiệm cung ứng các dịch vụ công thiết yếu cho xã hội. Bên cạnh đó, với chức năng quản lý, Nhà nước phải thực hiện vai trò quản lý và điều tiết xã hội nói chung, trong đó có vấn đề dịch vụ công. Nhà nước bằng quyền lực của mình, thông qua các công cụ quản lý vĩ mô như pháp luật, quy hoạch, kế hoạch, chính sách, để quản lý và điều tiết hoạt động cung ứng dịch vụ công, qua đó làm tăng hiệu quả cung ứng dịch vụ công trong toàn xã hội⁴.

Việc cung ứng các dịch vụ công cộng nói chung thuộc trách nhiệm của Nhà nước, nhưng trên thực tế ở một số lĩnh vực, các tổ chức, cá nhân tham gia cung ứng dịch vụ công đem lại hiệu quả cao hơn so với các cơ quan của Nhà nước. Nhưng xét cho cùng, Nhà nước vẫn là người chịu trách nhiệm cuối cùng trước xã hội về số lượng cũng như chất lượng dịch vụ công, kể cả các dịch vụ công được thực hiện bởi các công ty tư nhân hay các tổ chức kinh tế-xã hội. Trong khi đó, đối với các công ty tư nhân, các tổ chức, cá nhân đảm nhận các dịch vụ công, lợi ích của chính bản thân họ không phải bao giờ cũng thống nhất với lợi ích của Nhà nước, của xã hội. Vì vậy, Nhà nước phải tạo ra cơ chế để các tác nhân bên ngoài Nhà nước, khi đảm nhận các dịch vụ công, thực hiện mục tiêu xã hội; Xây dựng hệ thống chỉ tiêu chất lượng dịch vụ công để đánh giá hoạt động của các đơn vị

cung cấp, giám sát và kiểm tra hoạt động của các cơ sở này.

Với đường lối “Kinh tế thị trường xã hội”, với phương châm “Ít nhà nước như có thể, nhiều nhà nước như cần thiết” (So wenig Staat wie möglich, so viel Staat wie nötig), nhà nước Đức không can thiệp vào việc hình thành giá cả và lương bổng mà chỉ tạo điều kiện khung cho các quá trình kinh tế phát triển sao cho có hiệu quả cao và đảm bảo công bằng và ổn định xã hội⁵. Ngay cả trong lĩnh vực giao thông công cộng, nếu như các năm đầu của thập kỷ 90, chính quyền Liên bang còn can thiệp và quản lý trực tiếp vào hệ thống giao thông công cộng, đặc biệt là việc quản lý hệ thống đường sắt, thì vào những năm cuối của thập kỷ 90, sự phân quyền trong quản lý và hỗ trợ ngân sách trong lĩnh vực giao thông công cộng tại Đức đã được thể chế hoá và thực hiện mức độ phân cấp ngày càng mạnh hơn⁶. Nhà nước không trực tiếp đứng ra cung ứng hết các dịch vụ, mà có những chính sách thích hợp thu hút được các doanh nghiệp tư nhân cùng tham gia vào lĩnh vực này, cụ thể đó là chính sách tự do hoá và tư nhân hoá trong ngành giao thông công cộng.

Có thể nói, các chỉ thị của EU là điểm khởi đầu cho việc tổ chức lại đối với ngành

⁴ Những tiến triển 20 năm qua trên thế giới trong quan niệm và thực tiễn về dịch vụ công và cung ứng dịch vụ công.

⁵ http://www.viega.vn/index.php?option=com_content&view=article&id=72:thong-tin-c-bn-v-chlb-c&catid=42:tin-t-b-ngoai-giao&Itemid=76

⁶ http://www.Spia.vt.edu/SPIA/docs/ralphbu/papers/trr_transit.pdf

giao thông công cộng tại Đức⁷. Trên cơ sở nội luật hoá Quy định (EEC) số 1893/91 ngày 20/6/1991 (sửa đổi Quy định (EEC) số 1191/69 Đạo luật về nghĩa vụ của các nước thành viên liên quan đến dịch vụ vận tải bằng đường sắt, đường bộ và đường thủy nội địa), Cộng hoà Liên bang Đức đã sửa đổi Luật Giao thông vận tải hành khách (Personenbeförderungsgesetz/PBefG) năm 1993. Theo đạo luật này, giao thông công cộng đô thị được mở cửa cho cạnh tranh theo hướng: Chính quyền địa phương có thể trực tiếp trao các hợp đồng dịch vụ cộng cộng hoặc có thể lựa chọn các công ty cung cấp dịch vụ thông qua hình thức đấu thầu cạnh tranh (được gọi là mô hình cạnh tranh quy định)⁸. Theo đó, với cấu trúc Liên bang, các bang ("Bundesländer") chịu trách nhiệm chính thức đối với hệ thống giao thông công cộng. Mục đích là để có sự kết hợp chặt chẽ, trách nhiệm giữa việc lập kế hoạch, tổ chức, giám sát và tài trợ cho toàn bộ hệ thống giao thông công cộng đô thị để cung cấp cho hành khách những dịch vụ thống nhất (BMVBW 1999: 29).

Cùng với chủ trương tự do hoá và tư nhân hoá trong lĩnh vực giao thông công cộng, kết quả là có sự phân chia trách nhiệm trong lĩnh vực dịch vụ vận tải bên mua

(chính quyền các bang "ferderal states") và bên cung cấp dịch vụ là các (công ty vận tải). Điều này làm thay đổi rõ vai trò truyền thống của các công ty vận tải và các cơ quan công quyền (Bracher và Trapp 2003: 9). Do trước khi tự do hoá không có sự phân chia trách nhiệm giữa "bên mua" và "cung cấp dịch vụ" (Bracher và Trapp 2003: 9), chủ sở hữu công chỉ đơn giản là trả tiền thâm hụt của các công ty vận tải⁹. Như vậy, với chủ trương tự do hoá trong lĩnh vực vận tải giao thông công cộng, nhà nước Đức không trực tiếp đứng ra cung cấp hết các dịch vụ vận tải công cộng mà thu hút các doanh nghiệp tư nhân cùng tham gia vào lĩnh vực này. Và vai trò của Nhà nước lúc này là thông qua các cơ quan chức năng quản lý, giám sát các doanh nghiệp đó hoạt động theo đúng chủ trương chính sách mà Nhà nước đặt ra. Các cơ quan chính chịu trách nhiệm quản lý, giám sát đối với lĩnh vực giao thông công cộng ở CHLB Đức:

- Bộ Giao thông vận tải và Xây dựng nhà ở Liên bang (BMVBW)

Chức năng chính của BMVBW là xây dựng và phát triển tổng thể khung pháp lý trong lĩnh vực giao thông công cộng và đảm bảo đầu tư của Nhà nước về cơ sở hạ tầng như: xây mới, nâng cấp, thay thế mạng lưới đường sắt, đường bộ, phân ánh trách nhiệm chung của Chính phủ (Điều 87e(4) GG). Bộ cũng quy định Văn phòng Đường sắt Liên

⁷ *Liberalisation, privatisation and regulation in the German local public transport sector*. Torsten Brandt, Wirtschafts - und Sozialwissenschaftliches Institut (WSI). http://www.boeckler.de/pdf/wsi_pj_pi_q_oepnv.pdf, tải

ngày 12/3/2013.

⁸ Nt.

⁹ Nt.

bang (EBA) đảm nhiệm việc giám sát, hướng dẫn, tuy nhiên, Bộ không can thiệp trực tiếp trong việc ra quyết định của EBA¹⁰.

- Cơ quan Giao thông công cộng bang (Bundesländer/Public Transport Authorities)

Các bang (Bundesländer) chịu trách nhiệm quản lý, giám sát các tuyến đường sắt không liên bang và tổ chức vận chuyển trong toàn bộ khu vực. Thẩm quyền của Cơ quan Giao thông công cộng của Bundesländer (PTA) được quy định tại đoạn 1 điều 5 Quy định (EEC) số 1191/69. Theo đó, trách nhiệm đối với việc phân bổ các PTA được trao cho các Bundesländer, § 1 đoạn 2 Regionalisierungsgesetz (Regionalisation Act). Regionalisierungsgesetz (Đạo luật Regionalisation).

- Cơ quan Đường sắt Liên bang (EBA)

Cơ quan Đường sắt Liên bang Đức là một cơ quan độc lập, là một phần của Liên bang Giao thông vận tải, Xây dựng và Quản lý phát triển đô thị. Nó chịu sự giám sát và pháp lý của Bộ Liên bang về Giao thông vận tải, Xây dựng và Phát triển đô thị.

EBA chịu trách nhiệm về giám sát và đảm bảo an toàn cho hệ thống đường sắt. Hơn 2/3 các tuyến đường sắt ở Đức chịu sự giám sát của Cơ quan Đường sắt Liên bang. Một số tuyến đường sắt khu vực được giám

sát bởi các quốc gia liên bang. Ngoài ra Văn phòng Đường sắt Liên bang còn có chức năng phê duyệt kế hoạch, cấp phép cho các công ty đường sắt, kiểm soát sự an toàn của thiết bị kỹ thuật hoặc các vấn đề liên quan đến lập kế hoạch và cấp kinh phí cho cơ sở hạ tầng đường sắt.

Cơ quan Quản lý Liên bang (Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen)

Luật Đường sắt sửa đổi có hiệu lực tháng 4 năm 2005, quy định thành lập một cơ quan quản lý mới. Tất cả các chức năng quản lý liên quan đến mạng lưới ngành công nghiệp sẽ được gộp lại trong một cơ quan liên ngành mới đổi tên thành Cơ quan Liên bang về mạng điện, khí đốt, bưu chính, viễn thông và đường sắt. Tất cả các trách nhiệm pháp lý trước đây của EBA sẽ được chuyển giao cho cơ quan mới. Cơ quan này sẽ chịu trách nhiệm về việc tuân thủ các quy tắc và quy định quản lý việc truy cập vào hệ cơ sở hạ tầng đường sắt.

Văn phòng Cartel Liên bang (Bundeskartellamt) - BKartA

Là một cơ quan liên bang độc lập, chịu trách nhiệm trước Bộ Kinh tế Liên bang. Nhiệm vụ chính của Bundeskartellamt là thực hiện Đạo luật Chống cạnh tranh (GWB), có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 1958.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/rail/countries/de/doc/erail7-germany.pdf>.

Trong lĩnh vực giao thông công cộng, các BKartA có chức năng kiểm soát và ngăn ngừa hành vi chống cạnh tranh trong lĩnh vực giao thông công cộng đường sắt, giao thông công cộng đô thị, giám sát các hành vi lạm dụng vị trí thống lĩnh trên thị trường của các doanh nghiệp, bảo đảm sự cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp.

Ngoài các cơ quan chuyên ngành có chức năng quản lý, giám sát trong lĩnh vực vận tải công cộng, ngay tại các doanh nghiệp vận tải cũng thành lập những hiệp hội vận tải để quản lý, giám sát sự hoạt động của các doanh nghiệp đó, ví dụ như các "Aufgabenträger"¹¹

Bên cạnh việc thông qua các cơ quan chức năng của Nhà nước để quản lý, giám sát hoạt động của các doanh nghiệp trong lĩnh vực giao thông công cộng, chính phủ CHLB Đức còn đặt ra một loạt những biện pháp đối với ngành giao thông vận tải sao cho đảm bảo cho việc đi lại thân thiện với khí hậu và môi trường. Trong đó: Phải giảm thiểu tiếng ồn và giảm phát thải khí thải độc hại do giao thông gây ra; Nâng cao chất lượng môi trường sống tại các đô thị; Đảm bảo sự sống lâu dài ở các đô thị và khu vực nông thôn; Đảm bảo sự đi lại với mức giá hợp lý cho toàn thể nhân dân, đồng thời duy trì một hạ tầng giao thông có năng lực cao

cho địa bàn kinh tế Đức¹². Thúc đẩy vận chuyển hành khách công cộng nội đô và thắt chặt sử dụng phương tiện cơ giới tư nhân bằng cách sử dụng phương tiện giao thông cụ thể ở nơi có thể phát huy ưu thế tốt nhất; Khuyến khích sử dụng nhiên liệu và các động cơ thay thế (đặc biệt là sử dụng động cơ điện).

Các phương tiện vận tải hành khách công cộng và xe đạp cũng được khuyến khích tăng cường sử dụng. Ngoài ra, việc áp dụng các biện pháp thắt chặt sử dụng phương tiện giao thông cá nhân trong nội thị (khu bảo vệ môi trường, quản lý khu vực đỗ xe...), an toàn giao thông cũng được nâng cao qua việc cải thiện cơ sở hạ tầng và phương tiện xe cộ.

Đối với vấn đề quy hoạch, cần phải có những đề án khác nhau cho khu vực đô thị và khu vực nông thôn.

Về tổ chức, đại diện của Bộ Liên bang về Giao thông, Xây dựng và Phát triển đô thị CHLB Đức khẳng định phải cải thiện sự phối hợp giữa các cơ quan chức năng nhà nước và các doanh nghiệp vận tải. Cụ thể, vận chuyển hành khách công cộng nội đô thuộc thẩm quyền của các bang và địa phương; Liên bang đặt ra khuôn khổ pháp lý và trật tự cũng như giúp trợ cấp tài chính. Tại CHLB Đức có khoảng 3.000 doanh nghiệp vận tải công và tư nhân hoạt động vận tải

¹¹ Aufgabenträger là Hiệp hội Vận tải, được hình thành bởi sự hợp tác của các công ty vận tải khác nhau.

¹² <http://www.vntec.vn/vthkcc-noi-do-voi-giao-thong-do-thi-ben-vung-tai-duc/>

hành khách công cộng nội đô. Các doanh nghiệp này liên kết với nhau trong khoảng 100 liên hiệp vận tải. Các doanh nghiệp chức năng thuộc sở hữu địa phương thành lập ra các hiệp hội mục đích (các công ty theo luật công)¹³

Về vốn, các bang và địa phương nhận được kinh phí từ ngân sách Liên bang cho việc nâng cấp cơ sở hạ tầng vận tải hành khách công cộng nội đô và cho hoạt động của giao thông đường sắt nội đô. Tuy nhiên, để được nhận ngân sách hỗ trợ từ GFVG, các bang phải lập kế hoạch ngân sách với việc chứng minh sự hiệu quả của vận tải công tại địa phương phối hợp với các mục tiêu phát triển không gian, giải quyết các nhu cầu về an sinh đặc biệt là cho người già, người tàn tật,... Như vậy, việc vận hành và sử dụng quỹ trợ cấp cho việc đầu tư phát triển hệ thống giao thông công cộng đều do chính quyền địa phương đảm nhận, chính quyền Liên bang chịu trách nhiệm điều phối, cung cấp và giám sát việc thực hiện ngân sách tại chính quyền địa phương¹⁴

Chức năng Ban UI 31 Vận tải hành khách, Hệ thống giao thông công cộng, Giao thông phương tiện bánh hơi thuộc Bộ Liên bang về Giao thông, Xây dựng và Phát triển

đô thị CHLB Đức Niels Hartwig cũng khẳng định: Để có được sự tăng trưởng hấp dẫn trong vận tải khách công cộng nội đô, điều cần thiết là phải kết hợp các biện pháp đầu tư và chi phí đầu tư với nhau. Vấn đề là không những cần nâng cấp, mở rộng và duy trì cơ sở hạ tầng mà còn phải tối ưu hóa hoạt động vận hành. Bên cạnh đó, cũng cần phải tối ưu hóa sự hợp tác và phối hợp thống nhất giữa các cơ quan chức năng nhà nước với các doanh nghiệp vận tải; Cần phải phấn đấu để cải thiện sự hợp tác giữa các cơ quan nhà nước với nhau.

Các doanh nghiệp vận tải cũng rất cần thiết thành lập các hiệp hội vận tải để có thể cung cấp cho hành khách những dịch vụ thống nhất và kết nối với nhau (chỉ với một vé mà hành khách có thể đi từ nơi xuất phát đến điểm cuối cùng – từ cửa đến cửa)¹⁵

Như vậy, để có được một hệ thống giao thông công cộng hoạt động tốt như hiện nay, bên cạnh sự quản lý, giám sát của Nhà nước được phân định rõ ràng, các biện pháp như: Nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông; Hiện đại hóa phương tiện vận tải công cộng; Tối ưu hóa công tác quản lý giám sát hệ thống giao thông; Cải thiện công tác thông tin hành khách; Đơn giản hóa hệ thống cước phí; Áp dụng vé điện tử và có các biện pháp mạnh hạn chế phương tiện giao thông cá nhân trong khu vực nội đô... đã tạo nên sự thành

¹³ Related Posts, <http://www.vntec.vn/vthkcc-noi-do-voi-giao-thong-do-thi-ben-vung-tai-duc/>

¹⁴ Ralph Buehler, PhD. "Promoting Public Transportation: A comparison of Passengers and Policies in Germany and the U.S". http://www.spia.vt.edu/SPIA/docs/ralphbu/papers/trs_transit.pdf

¹⁵ <http://www.vntec.vn/vthkcc-noi-do-voi-giao-thong-do-thi-ben-vung-tai-duc/>

công mạnh mẽ trong lĩnh vực vận tải công cộng ở CHLB Đức.

Để đánh giá về thành công trong lĩnh vực giao thông công cộng tại Đức, trước hết phải nói đến việc thu hút người dân sử dụng các phương tiện công cộng tại Đức. Theo một vài thống kê cho thấy, khả năng tiếp cận và sử dụng các dịch vụ vận tải công cộng tại Đức rất đơn giản, nhưng hiệu quả vận tải hành khách lại cao. Bên cạnh đó, lĩnh vực giao thông công cộng của Đức còn thành công ở những khía cạnh sau¹⁶:

Chính sách hỗ trợ và giám sát việc triển khai những khoản hỗ trợ của chính phủ Đức vào lĩnh vực này được đánh giá là có hiệu quả;

Sự phân cấp quản lý và giám sát thực hiện của Chính phủ rõ ràng, hiệu quả;

Chính sách mở cửa trong lĩnh vực vận tải công cộng được thực hiện hiệu quả;

Chất lượng của các phương tiện vận tải công cộng tốt;

Công tác điều phối, liên kết giữa các công ty cung ứng dịch vụ vận tải công cộng được thực hiện tốt, hệ thống dịch vụ như giá vé, lịch trình, thời gian vận chuyển... hợp lý;

Phối hợp đa phương thức vận chuyển kết hợp với đi bộ và đi xe đạp;

Quy hoạch sử dụng đất hợp lý và các chính sách hạn chế sử dụng ô tô riêng, quản lý khu vực đỗ xe làm cho việc sử dụng xe riêng kém hấp dẫn, từ đó khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

3. Gợi mở chính sách cho Việt Nam

Hiện nay, Hà Nội đã có những bước cải thiện đáng kể về giao thông vận tải, đặc biệt là trong vấn đề đầu tư, nâng cấp, cải tạo và mở rộng mạng lưới đường, điều khiển giao thông trên đường... Tuy vậy, nhìn một cách tổng thể, giao thông vận tải Hà Nội vẫn còn kém phát triển, chưa tương xứng với yêu cầu đặt ra và lạc hậu nhiều so với thủ đô các nước trong khu vực. Nổi bật nhất là sự yếu kém của hệ thống giao thông công cộng. Việc đi lại hàng ngày của người dân hiện nay chủ yếu vẫn là sử dụng các loại phương tiện cá nhân. Tình trạng trên đã và sẽ tiếp tục gây ách tắc giao thông, cho dù thành phố có tăng cường đầu tư để mở rộng và nâng cấp đường phố và cơ sở hạ tầng đến đâu đi chăng nữa. Để khắc phục tình trạng đó, thành phố đã và đang chủ trương tập trung phát triển hệ thống giao thông công cộng. Tuy nhiên, để hệ thống giao thông công cộng hoạt động có hiệu quả và chất lượng phục vụ người dân ngày càng cao thì không thể thiếu được chức năng kiểm tra, giám sát và điều hành của Nhà nước. Đặc biệt, trong thời gian tới, khi lượng tham gia giao thông tăng lên, vấn đề kiểm tra, giám sát càng khó khăn phức tạp hơn. Điều đó đòi hỏi một yêu cầu cao hơn,

¹⁶ Ralph Buehler, PhD. "Promoting Public Transportation: A comparison of Passengers and Policies in Germany and the U.S". http://www.spia.vt.edu/SPIA/docs/ralphbu/papers/trs_transit.pdf

một sự phối hợp chặt chẽ hơn giữa Sở Giao thông công chính, Trung tâm Quản lý và Điều hành và các đơn vị tham gia vận tải hành khách công cộng.

Qua nghiên cứu mô hình giám sát của Nhà nước đối với ngành giao thông công cộng ở CHLB Đức có thể đưa ra một vài gợi ý như sau cho Việt Nam để cải thiện tình hình giao thông công cộng:

Về vấn đề đầu tư của Nhà nước vào lĩnh vực giao thông công cộng.

Thực trạng giao thông công cộng của nước ta hiện nay vẫn chủ yếu là xe buýt, với khoảng 1.000 xe hoạt động trên 79 tuyến, đáp ứng chưa đến 10% nhu cầu di lại. Trong khi đó, vận tải bằng đường sắt hiện chủ yếu phục vụ đi lại đường dài, giao cắt rất nhiều với đường bộ, gây nên nhiều bất tiện cho người đi đường. Cũng có nhiều dự án nghiên cứu và gần đây nhất có dự án đề xuất xây dựng hệ thống 5 tuyến tàu điện ngầm sang trọng, với hy vọng rằng khi 5 tuyến tàu điện ngầm này được xây dựng xong thì mọi chuyện sẽ được giải quyết triệt để. 70% người dân thành phố sẽ bỏ xe máy, chuyển sang sử dụng tàu điện ngầm và xe buýt¹⁷.

Tuy nhiên, theo kinh nghiệm của Đức cũng như nhiều nước, hệ thống tàu điện ngầm rất xa xỉ, mất nhiều thời gian để xây

dựng với số tiền đầu tư khổng lồ và luôn luôn phải bù lỗ trong suốt quá trình khai thác. Phải nhìn vào thực tế của từng quốc gia mà đầu tư, quy hoạch lựa chọn hệ thống giao thông công cộng cho phù hợp với hoàn cảnh và điều kiện kinh tế của từng nước. Ta không thể phủ nhận sự tiện lợi, giá trị mà loại hình phương tiện tàu điện ngầm mang lại cho ngành giao thông công cộng ở CHLB Đức và nhiều thành phố khác. Tuy nhiên, với điều kiện kinh tế, cũng như cơ sở hạ tầng giao thông của nước ta hiện nay, Nhà nước nên tập trung đầu tư các phương thức vận tải khối lượng lớn như đường sắt đô thị, xe buýt nhanh, bên cạnh hệ thống xe buýt thông thường hiện đang sử dụng và hệ thống hỗ trợ với các phương tiện giao thông nhỏ, trong đó đường sắt đô thị đóng vai trò là “xương sống”. Để làm được điều này, Nhà nước cần tăng cường hơn nữa sự quản lý, giám sát trong lĩnh vực đầu tư cơ sở, hạ tầng, phương tiện giao thông công cộng sao cho hiệu quả, chống thất thoát lãng phí.

Đẩy mạnh hơn nữa chính sách xã hội hoá dịch vụ giao thông công cộng.

Nhà nước cần có những chính sách khuyến khích, tạo điều kiện để các tổ chức, cá nhân khác ngoài Nhà nước cùng tham gia vào quá trình cung ứng các dịch vụ giao thông công cộng. Bên cạnh đó Nhà nước còn phải tạo ra và duy trì được sự cạnh tranh giữa các tổ chức cung ứng dịch vụ, tức là muốn thúc đẩy sự cạnh tranh cung ứng dịch

¹⁷ Nguyễn Ngọc Quang (Trường ĐH Giao thông vận tải), <http://ashui.com/mag/index.php/tuongtac/phanbien/55-phanbien/2023-nhung-khuyen-nghi-cho-quy-hoach-giao-thong-ha-noi.html>

vụ, cơ quan nhà nước không đơn thuần là điều tiết mà còn khuyến khích và tạo động lực thị trường.

Bên cạnh vấn đề quy hoạch, đầu tư cơ sở hạ tầng, phương tiện, xã hội hoá việc cung ứng dịch vụ giao thông công cộng, cần nâng cao chất lượng phương tiện, thái độ phục vụ của các công ty cung cấp dịch vụ vận tải công, đề vận tải hành khách công cộng thực sự thu hút người dân sử dụng rộng rãi.

- *Tăng cường kiểm soát sự gia tăng phương tiện vận tải cá nhân, giải quyết ùn tắc giao thông và an toàn giao thông đô thị.*

- *Coi giao thông công cộng là một hoạt động phúc lợi xã hội được Nhà nước đặc biệt quan tâm, có chế độ trợ giá, giá vé ở mức người lao động có thể chịu được (ở CHLB Đức giá vé 1 tháng tương đương 2 - 3% thu nhập). Cung cấp giao thông công cộng chất lượng cao cho dân cư, chú ý đến người khuyết tật.*

- *Có chính sách quản lý, giám sát, phối hợp cụ thể giữa các phương tiện giao thông công cộng với nhau. Sử dụng nhiều phương tiện giao thông khác nhau: xe đạp, xe buýt, xe buýt nhanh, đường sắt đô thị để đến được đích thay vì sử dụng một phương tiện duy nhất. Khuyến khích sử dụng xe đạp đối với các chuyến đi gần, đồng thời sử dụng làm phương tiện trung chuyển trong giao thông thành phố. Tại các trạm đỗ xe buýt lớn, ga đường sắt nhẹ, cần bố trí chỗ gửi xe đạp để phục vụ mục đích trung chuyển. Tổ chức chỗ gửi xe như trên sẽ bớt khó khăn cho những khu vực ven đô, các nhóm dân cư ở sâu, khó tiếp cận với các điểm đỗ xe buýt, ga của phương tiện giao thông công cộng sức chờ lớn.*

- *Các doanh nghiệp vận tải cũng rất cần thiết thành lập các hiệp hội vận tải để quản lý, giám sát các hoạt động của các công ty cung ứng dịch vụ vận tải để có thể cung cấp cho hành khách những dịch vụ thống nhất và kết nối với nhau.*

- *Cần tuyên truyền, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông.*