

NGHIÊN CỨU SỰ ĐỒNG THUẬN CỦA NGƯỜI DÂN ĐỐI VỚI THU PHÍ ÙN TẮC GIAO THÔNG TẠI VIỆT NAM: TRƯỜNG HỢP THÀNH PHỐ HÀ NỘI

● ĐINH THỊ THANH BÌNH - VŨ ĐỨC BẢO OANH

TÓM TẮT:

Mục tiêu của bài báo là nghiên cứu quan điểm của người dân đối với thu phí, từ đó đưa ra các khuyến nghị về chính sách thu phí. Thu phí ùn tắc đối với phương tiện cơ giới đường bộ là giải pháp kinh tế nhằm giảm số lượng phương tiện giao thông đi vào một số khu vực có nguy cơ ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường. Việc thu phí ùn tắc giao thông có thể tác động đến hành vi của người tham gia giao thông, gia tăng tỷ lệ chuyển đổi phương tiện giao thông cơ giới cá nhân sang phương tiện thân thiện và hiệu quả hơn như xe buýt và phương tiện vận tải công cộng khác.

Từ khóa: phí ùn tắc giao thông, thu phí, giao thông, chính sách thu phí.

1. Đặt vấn đề

Thu phí xe cơ giới đường bộ vào trung tâm thành phố là một biện pháp kinh tế để giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường được áp dụng tại một số thành phố lớn trên thế giới, như: London, Stockholm, Singapore, Milan, Gothenburg, Brazil,... Tại các thành phố lớn nước ta, vấn đề ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường từ hoạt động giao thông vận tải đang ngày càng nghiêm trọng. Vì vậy, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 48/NQ-CP năm 2022, trong đó có nhiệm vụ nghiên cứu xây dựng Đề án Phân vùng hạn chế hoạt động của xe máy và nghiên cứu xây dựng, triển khai Đề án Thu phí phương tiện cơ giới vào một số khu vực trên địa bàn thành phố có nguy cơ ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường để hạn chế số lượng xe cơ

giới đi vào. Thành phố Hà Nội cũng đã xác định Đề án “Thu phí phương tiện cơ giới vào một số khu vực trên địa bàn thành phố có nguy cơ ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường để hạn chế số lượng xe cơ giới đi vào” là một trong các nhiệm vụ nhằm kéo giảm ùn tắc giao thông. Hiện nay, Đề án vẫn đang trong giai đoạn nghiên cứu và tiếp tục cập nhật.

Nghiên cứu này trả lời câu hỏi “sự đồng thuận của người dân đối với thu phí ùn tắc giao thông ở mức độ nào?, nhân tố nào ảnh hưởng đến sự đồng thuận này?”, từ đó đề xuất một số khuyến nghị cho các nhà hoạch định chính sách nhằm triển khai chính sách thu phí thành công.

2. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

Bài học kinh nghiệm trên thế giới từ các thành phố triển khai thu phí ùn tắc giao thông thành công,

như: Singapore, London, Stockholm đã chỉ ra rằng sự đồng thuận của người dân tác động rất lớn đến thành công của chính sách thu phí. Các yếu tố và điều kiện như: xác định được thời điểm triển khai thu phí phù hợp; có kế hoạch sử dụng các khoản thu rõ ràng, minh bạch làm cho cộng đồng tin tưởng ủng hộ; đảm bảo quyền lựa chọn phương án đi lại bằng phương tiện vận tải công cộng thay thế phương tiện cá nhân; cải thiện kết nối vận tải công cộng và vận tải cá nhân; có chính sách ưu tiên đối với các đối tượng bị tác động lớn (người thu nhập thấp; người dân sinh sống trong khu vực thu phí; người lao động hàng ngày phải vào ra khu vực trung tâm...) cũng tác động đến sự ủng hộ của cộng đồng và từ đó ảnh hưởng đến thành công khi triển khai chính sách thu phí.

Những thành phố chưa triển khai thu phí thành công như Hongkong do xác định thời điểm triển khai thu phí không phù hợp - vào năm 1992 là thời gian khủng hoảng kinh tế dẫn đến giảm nhu cầu sử dụng xe ô tô cá nhân, giảm lưu lượng xe ô tô vào thành phố, làm cho việc vận hành hệ thống thu phí tự động ERP không bù đắp được chi phí. Tại New York, mặc dù thu phí ùn tắc đã được nghiên cứu từ năm 1911, trải qua các năm 1973, 1980, 1987, 2007, 2015, 2017, nhưng các kế hoạch thu phí đều không được thông qua, do cơ quan lập pháp bang New York phản đối. Người dân New York cũng phản đối rất mạnh mẽ với lý do phí thu được có thể không được đầu tư hợp lý để phát triển vận tải công cộng, mức phí thu quá cao và nhiều khu vực chưa thể tiếp cận được dịch vụ vận tải công cộng. Đến năm 2017 và 2018, ùn tắc giao thông tại đây trở nên nghiêm trọng tạo áp lực lên chính phủ tiểu bang phải tìm cách giải quyết. Đến tháng 3/2019, kế hoạch thu phí ùn tắc giao thông cuối cùng đã được thông qua.

Từ các bài học kinh nghiệm nói trên cho thấy tại Việt Nam, việc nghiên cứu sự đồng thuận của người dân đối với thu phí ùn tắc giao thông rất quan trọng. Để trả lời câu hỏi này, một cuộc khảo sát quan điểm của người dân bằng bảng hỏi trực tuyến đã được nhóm nghiên cứu thuộc Trung tâm Tư vấn phát triển

giao thông vận tải triển khai. Đối tượng khảo sát là người dân thành phố Hà Nội và khu vực lân cận có chuyển đi từ bên ngoài vành đai 3 vào trung tâm thành phố. Các thông tin thu thập gồm đặc điểm chuyển đi, thu nhập bình quân, sự ủng hộ thu phí, mức phí phù hợp và ý định thay đổi phương tiện/khung giờ đi lại nếu triển khai thu phí. Kịch bản thu phí được lấy theo dự thảo báo cáo tóm tắt đề án “Thu phí phương tiện cơ giới vào một số khu vực trên địa bàn thành phố có nguy cơ ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường để hạn chế số lượng xe cơ giới đi vào” của thành phố Hà Nội với kịch bản thu phí theo vành đai khép kín, giới hạn bởi các đường “Vành đai 3 - Cầu Thanh Trì - Pháp Vân - Mai Dịch - Phạm Văn Đồng - Trục Tây Thăng Long - Võ Chí Công - Cầu Nhật Tân - Hoàng Sa - Trường Sa - Lý Sơn - Nguyễn Văn Linh - Vành đai 3”, chỉ thu theo hướng từ ngoài vào hướng trung tâm thành phố và thu vào khung giờ cao điểm sáng (6h30-9h30 sáng) và cao điểm chiều (16h30-18h30), các khung giờ từ 9h30-16h30 mức phí thu giảm 50% và thời gian còn lại trong ngày không thu phí.

Khảo sát được thực hiện từ tháng 9/2022 - tháng 5/2023 thu về 1.300 phiếu hợp lệ. Số liệu được xử lý bằng phần mềm thống kê SAS để có số liệu mô tả sơ bộ về một số quan điểm của người dân đối với thu phí. Để phân tích nhân tố tác động đến sự đồng thuận của người dân đối với chính sách thu phí, nghiên cứu sử dụng mô hình hồi quy logit với biến phụ thuộc là sự đồng thuận của người dân đối với thu phí (giá trị 0/1). Các biến độc lập của mô hình gồm: (1) Tần suất chuyển đi hàng ngày ; (2) Thu nhập bình quân một tháng ; (3) Thời điểm xe từ ngoài vào đến vành đai thu phí (1- Các giờ cao điểm áp dụng thu phí hoàn toàn, 2- Các giờ ngoài cao điểm ban ngày giảm phí, 3- Các giờ ngoài cao điểm ban đêm miễn phí); (4) Các điều kiện kèm theo khi triển khai thu phí (gồm: không điều kiện nào, điều kiện hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật về thu phí, Điều kiện đảm bảo kết nối giao thông cá nhân và công cộng như giao thông tĩnh và bãi đỗ xe trung chuyển Park&Ride..., điều kiện công nghệ thu phí nhanh gọn thuận tiện, điều kiện

có phương án sử dụng tiền phí thu minh bạch, điều kiện có chính sách giảm phí đối với nhóm cư dân đi lại thường xuyên và yếu thế, điều kiện đảm bảo năng lực vận tải hành khách công cộng đáp ứng nhu cầu người dân để chuyển đổi phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng). Phần mềm R được sử dụng để phân tích nhân tố.

3. Kết quả nghiên cứu

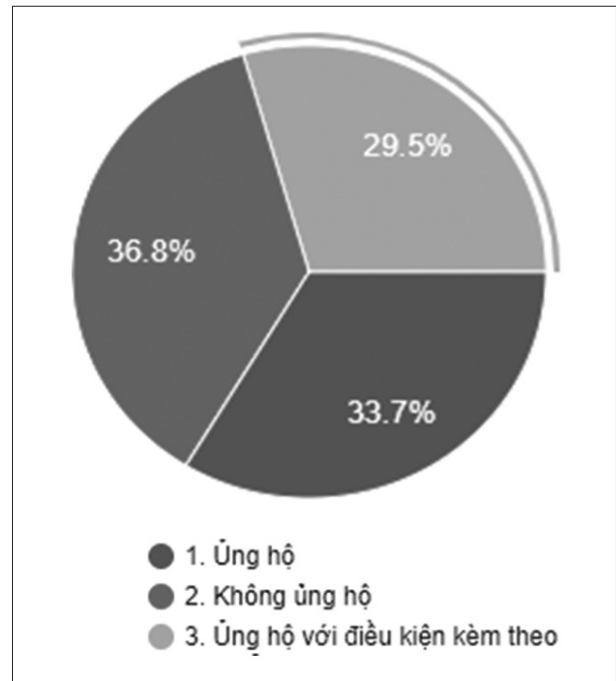
3.1. Kết quả xử lý số liệu sơ bộ

Khảo sát cho thấy 43,2% số người trả lời là viên chức/nhân viên văn phòng, 21,3% là lái xe taxi hoặc xe công nghệ, 14,4% là lao động tự do, 10,7% là sinh viên/học sinh, 6,7% là người kinh doanh. Trung bình mỗi ngày, 1 người có 1,01 chuyến đi từ bên ngoài vào nội thành, trong đó 67,7% chuyến đi với mục đích đi làm và 35,1% sử dụng xe ô tô con/xe taxi và 32,8% sử dụng xe máy làm phương tiện chính cho chuyến đi. Trong số 1.600 người trả lời phỏng vấn, có 56,5% số người đi lại thường xuyên một vài lần trong ngày, đây là nhóm đối tượng bị ảnh hưởng nhiều nhất từ chính sách thu phí. Về thu nhập bình quân, 44% số người trả lời có thu nhập 5 - 10 triệu đồng/người/tháng, 20,3% có thu nhập 10-15 triệu đồng/người/tháng. (Hình 1)

Về sự đồng thuận đối với chính sách thu phí: có 73,2% số người được hỏi ủng hộ chính sách thu phí, trong đó 33,7% hoàn toàn ủng hộ và 29,5% ủng hộ với điều kiện kèm theo, là (i) điều kiện về văn bản pháp luật và các quy định liên quan, (ii) công nghệ thu phí nhanh gọn, thuận tiện, chính xác, dễ sử dụng, (iii) hệ thống vận tải hành khách công cộng đủ năng lực đáp ứng phần lớn nhu cầu đi lại để chuyển đổi phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng, (iv) các điều kiện về hạ tầng giao thông, tiếp cận giao thông, quản lý đỗ xe và trung chuyển giữa vận tải cá nhân sang vận tải công cộng, (vii) sử dụng tiền thu phí minh bạch, (viii) ưu đãi giảm phí đối với người thường xuyên đi lại từ bên ngoài vào nội thành. (Hình 2)

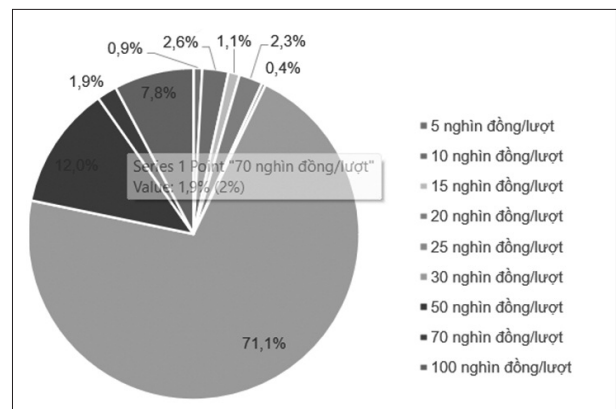
Về mức phí chi trả: Đối với tất cả các đối tượng được hỏi, mức phí trung bình đề xuất là 29,3 nghìn đồng/ lượt đối với xe ô tô cá nhân. Tính riêng nhóm người ủng hộ thu phí (có điều kiện và không

Hình 1: Ý kiến của người dân đối với thu phí ùn tắc giao thông



Nguồn: Nhóm tác giả thực hiện

Hình 2: Mức phí có thể chi trả cho một lượt vào (nhóm ủng hộ chính sách thu phí)



Nguồn: Nhóm tác giả thực hiện

điều kiện), mức phí bình quân đề xuất là 37,5 nghìn đồng/ lượt đối với xe ô tô cá nhân. Mức phí 30 nghìn đồng/lượt được đa số người được phỏng vấn đề xuất (chiếm 71,1% số người ủng hộ thu phí). Chỉ có 4,5% số người ủng hộ thu phí đề xuất mức phí 5 nghìn đồng/lượt, đây là nhóm có thu nhập thấp dưới 5 triệu đồng (18,9%) và thu nhập

trung bình từ 5-10 triệu đồng (48,6%). Chỉ có 7,8% đề xuất mức phí 100 nghìn đồng/lượt, thuộc nhóm người có thu nhập trung bình từ 5-10 triệu đồng/người/tháng (46,9%) và trung bình cao từ 10-15 triệu đồng/người/tháng (31,3%).

3.2. Kết quả phân tích nhân tố ảnh hưởng đến sự đồng thuận của người dân đối với thu phí

Sử dụng phần mềm R để phân tích nhân tố mô hình logit thu được kết quả như Bảng 1.

Như vậy, các nhân tố tác động đến sự ủng hộ của người dân đối với chính sách thu phí gồm:

- Nhân tố số 4 “Các điều kiện kèm theo khi triển khai thu phí” tác động lớn đến sự đồng thuận của người dân. Nói cách khác, để có được sự đồng thuận của cộng đồng thì khi triển khai thu phí phải bắt buộc có các điều kiện kèm theo. Trong đó:

+ Điều kiện “Có phương án sử dụng tiền phí thu minh bạch” ảnh hưởng nhẹ đến sự đồng thuận của người dân với chính sách thu phí.

+ Những điều kiện còn lại không ảnh hưởng rõ

rệt đến sự đồng thuận của người dân đối với chính sách thu phí ùn tắc giao thông.

- Nhân tố số 5 “Mức phí có thể chi trả” cũng ảnh hưởng nhiều đến sự đồng thuận của người dân. Mức phí có thể chi trả càng cao thì sự đồng thuận với thu phí càng nhiều, điều này có thể giải thích do những người đề xuất mức phí càng cao thì càng có nhận thức tốt về trách nhiệm của người tham gia giao thông, cũng như sẵn sàng thay đổi phương tiện hoặc thời gian chuyển đi không cần thiết để góp phần giảm ùn tắc giao thông cho thành phố.

- Nhân tố số 1 “Tần suất đi vào nội thành trong ngày” và số 2 “Thu nhập bình quân tháng” không ảnh hưởng rõ rệt đến sự đồng thuận. Tần suất đi vào càng nhiều, sự đồng thuận càng giảm; thu nhập càng thấp thì đồng thuận với thu phí càng cao, điều này có thể giải thích rằng người thu nhập không cao thường sử dụng xe máy, phương tiện công cộng để đi lại hàng ngày nên việc thu phí xe ô tô cá nhân không ảnh hưởng nhiều đến họ.

Bảng 1. Phân tích nhân tố mô hình logit

Các biến độc lập	Hệ số góc	p(z)
1. Tần suất đi vào nội thành trong ngày	-8.921e-02	
2. Thu nhập bình quân tháng	-2.693e-02	
3. Thời điểm xe đến vành đai thu phí	7.744e-02	
4. Các điều kiện kèm theo khi triển khai thu phí:		
- Không điều kiện	-7.956e+00	***
- Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật	1.491e+01	
- Đảm bảo các điều kiện về kết nối giao thông cá nhân và cộng (giao thông tĩnh, bãi đỗ xe P&R, kết nối dịch vụ, vé và thanh toán)	1.476e+01	
- Điều kiện về công nghệ thu phí nhanh gọn thuận tiện	1.491e+01	
- Sử dụng tiền phí thu minh bạch	2.850e+00	*
- Chính sách giảm phí đối với những người đi lại thường xuyên và nhóm dân cư yếu thế	1.476e+01	
- Đảm bảo năng lực vận tải hành khách công cộng đáp ứng nhu cầu người dân để chuyển đổi phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng	1.491e+01	
5. Mức phí có thể chi trả	5.915e-02	***

Ghi chú: *** $p < 0.01$; ** $p < 0.05$; * $p < 0.1$

Nguồn: Nhóm tác giả thực hiện

- Nhân tố số 3 “Thời điểm xe đến vành đai thu phí” cũng không ảnh hưởng rõ rệt đến sự đồng thuận, các chuyến đi vào giờ ngoài cao điểm ban đêm (không thu phí) và ngoài cao điểm ban ngày (giảm phí) thì mức độ đồng thuận với chính sách thu phí càng cao.

3.3. Một số đề xuất

(i) Chính sách thu phí ùn tắc giao thông được sự ủng hộ của đa số người trả lời phỏng vấn. Trong đó, tỷ lệ ủng hộ kèm theo điều kiện tương đương số người ủng hộ không điều kiện. Đây chính là thuận lợi về mặt đồng thuận của cộng đồng đối với chính sách thu phí ùn tắc giao thông.

(ii) Để chính sách thu phí được sự ủng hộ của toàn bộ cộng đồng thì bắt buộc phải đảm bảo các điều kiện kèm theo trước khi triển khai thu phí như nói trên, trong đó lưu ý điều kiện “có phương án sử dụng mức phí thu minh bạch”.

(iii) Mức phí có thể chỉ trả tác động nhiều đến sự đồng thuận của người dân. Phân tích nhân tố số 5 cho thấy nhận thức của người dân rất quan trọng, vì vậy cần có các giải pháp nâng cao nhận thức cộng đồng về chính sách thu phí.

(iv) Kết quả khảo sát cho thấy phần lớn người trả lời phỏng vấn đề xuất mức phí 30 nghìn đồng/lượt đối với xe ô tô cá nhân, do đó đơn vị hoạch định chính sách nên căn cứ mức này để xác định mức phí thu hợp lý. Cần có một nghiên cứu về mức phí phù hợp, vừa mang lại hiệu quả giảm ùn tắc giao thông, vừa đảm bảo lượng phương tiện cá

nhân lưu thông hợp lý trên đường để khai thác hết năng lực phục vụ của hạ tầng.

(v) Kết quả khảo sát cũng cho thấy nếu triển khai thu phí, trên 55% số hành khách sẽ chuyển sang đi xe máy. Do đó, để tăng hiệu quả của chính sách thu phí, cần có các biện pháp “kéo” hành khách từ xe cá nhân (xe máy, xe ô tô con) sang sử dụng phương tiện công cộng như xe buýt, đường sắt đô thị, cũng như đồng thời triển khai các biện pháp quản lý nhu cầu giao thông khác nhằm “đẩy” người dân giảm dần sử dụng phương tiện cá nhân cho việc đi lại hàng ngày.

4. Kết luận

Bài báo đã tóm tắt kết quả khảo sát trực tuyến quan điểm người dân và xác định được một số nhân tố ảnh hưởng đến sự đồng thuận của người dân đối với chính sách thu phí ùn tắc giao thông. Bài báo cũng đưa ra một số khuyến nghị cho các nhà hoạch định chính sách về mức phí và các điều kiện để việc thu phí được sự đồng thuận cao của người dân.

Tồn tại của nghiên cứu này là khảo sát trực tuyến nên trong bảng hỏi không có nhiều câu hỏi và câu hỏi đơn giản phù hợp trả lời nhanh, do đó thông tin thu được vẫn mang tính khái quát chứ chưa mang tính nghiên cứu chuyên sâu phức tạp. Ngoài ra, số lượng người trả lời phỏng vấn còn chưa nhiều như mong muốn và nhóm nghiên cứu sẽ tiếp tục mở rộng quy mô khảo sát để kết quả nghiên cứu thuyết phục hơn nữa ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Trung tâm Tư vấn phát triển Giao thông vận tải (2023). Số liệu khảo sát quan điểm người dân đối với kịch bản thu phí ùn tắc giao thông tại thành phố Hà Nội.
2. Trung tâm Tư vấn phát triển Giao thông vận tải (2020). Dự thảo báo cáo tóm tắt Đề án “Thu phí phương tiện cơ giới vào một số khu vực trên địa bàn thành phố có nguy cơ ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường để hạn chế số lượng xe cơ giới đi vào” là một trong các nhiệm vụ của Thành phố, Trung tâm Tư vấn phát triển Giao thông vận tải.

Ngày nhận bài: 26/3/2024

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 17/4/2024

Ngày chấp nhận đăng bài: 28/4/2024

Thông tin tác giả:

1. ĐINH THỊ THANH BÌNH^{1*}

2. VŨ ĐỨC BẢO OANH¹

¹Trường Đại học Giao thông vận tải

*Email: dinhthanhbinh@utc.edu.vn

**PEOPLE'S CONSENSUS
ON CONGESTION TOLLS IN VIETNAM:
CASE STUDY IN HANOI**

● DINH THI THANH BINH¹

● VU DUC BAO OANH¹

¹University of Transport and Communications

ABSTRACT:

The study analyzed people's views on toll collection in Hanoi, thereby making recommendations on toll collection policy. Collecting congestion fees for road vehicles is an economic solution to reduce the number of vehicles entering some areas at risk of traffic congestion and environmental pollution. This policy can influence the behavior of road users and facilitate the shift from personal vehicles to more efficient and friendly road vehicles, such as buses and other public transport vehicles.

Keywords: congestion charging fee, traffic situation in Hanoi, fee policy.