

LỢI ÍCH CHI PHÍ CỦA VIỆC TRỢ GIÁ XE BUÝT TẠI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

● NGUYỄN DANH KHÔI

TÓM TẮT:

Hệ thống giao thông là huyết mạch của phát triển kinh tế - xã hội luôn được TP. Đà Nẵng chú trọng phát triển trong thời gian qua. Trợ giá cho xe buýt cũng là một hình thức được TP. Đà Nẵng sử dụng với mục tiêu giảm bớt tình trạng kẹt xe, giảm ô nhiễm và tiết kiệm chi phí. Việc phân tích được tiến hành dựa trên tính toán những lợi ích về ngoại tác của việc sử dụng xe buýt, từ đó đưa ra kết luận về sự đúng đắn của việc trợ giá. Bằng việc sử dụng kết quả tính toán chi phí vận hành, chi phí thời gian, chi phí ô nhiễm và chi phí an toàn của mỗi hành khách đối với việc sử dụng các loại phương tiện khác nhau; kết quả nghiên cứu cho thấy rằng hệ thống xe buýt thực sự có tác động tích cực đến quá trình phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố, và trợ giá là chính sách phù hợp trong thời điểm hiện tại. Từ đó, tác giả đưa ra 2 nhóm khuyến nghị chính sách: về phương pháp trợ giá và về tổ chức thực hiện. Thay đổi phương pháp trợ giá từ cách thức trực tiếp như hiện nay sang các biện pháp trợ giá gián tiếp là phương pháp khả dĩ giúp nâng cao hiệu quả hoạt động của hoạt động xe buýt cũng như giảm gánh nặng cho ngân sách Thành phố. Bên cạnh đó, việc điều chỉnh lộ trình, chiều dài tuyến, sắp xếp sử dụng các phương tiện phù hợp với điều kiện giao thông TP. Đà Nẵng cũng là điều cần thiết để có thể thúc đẩy hệ thống xe buýt phát triển và thu hút được sự tham gia của người dân.

Từ khóa: Xe buýt, trợ giá, chi phí giao thông, TP. Đà Nẵng.

1. Giới thiệu

Sau 15 năm đổi mới và phát triển, bên cạnh những thành tựu trong tăng trưởng kinh tế - xã hội, hệ thống giao thông đô thị của TP. Đà Nẵng đang hàng ngày phải đối mặt với sự bùng nổ nhu cầu đi lại cũng như sức ép của quá trình cơ giới hóa phương tiện của người dân. Phương tiện giao thông công cộng là một trong những công cụ phổ biến của các quốc gia để giảm tải chi phí cũng như

tạo ra lợi ích cho mọi người trong xã hội. Những vấn đề giao thông đã và đang ngày càng trở lên trầm trọng, đặc biệt là vấn đề ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường. Những năm gần đây, TP. Đà Nẵng với nhịp độ tăng trưởng kinh tế 7-8%/năm, nhu cầu đi lại tăng lên một cách nhanh chóng, mật độ giao thông trên đường ngày càng cao, trong khi đó việc mở rộng và xây dựng hệ thống giao thông tốn kém và khó

thực hiện. Để giải quyết tốt nhu cầu đi lại của người dân thành phố, thì cần thiết phải phát triển mạng lưới vận tải hành khách bằng xe buýt. Sau gần 5 năm triển khai hệ thống xe buýt trợ giá, dự án vẫn chưa đạt hiệu quả cao để đáp ứng kỳ vọng đề ra. Nghiên cứu tiến hành phân tích chính sách trợ giá xe buýt tại TP. Đà Nẵng để làm rõ những lợi ích mà chính sách trên mang lại cho xã hội, đồng thời chỉ ra được các mặt hạn chế cũng như gánh nặng cho ngân sách thành phố.

2. Tổng quan nghiên cứu

Một trong những nghiên cứu về vấn đề trợ giá cho xe buýt đó là nghiên cứu của Louise Butcher năm 2013 “Xe buýt: Sự cấp phép và trợ cấp”. Tại Anh, trước năm 2010, việc trợ cấp cho xe buýt được chính quyền Trung ương đảm nhận thông qua một cơ quan chuyên trách về trợ cấp, khoản trợ cấp này được đưa trực tiếp tới doanh nghiệp vận tải. Nhưng từ năm 2010 trở đi, việc trợ cấp cho xe buýt được giao cho chính quyền địa phương và thông qua quỹ của chính quyền địa phương. Nhà nước cũng dành tỉ lệ trợ cấp cao hơn cho các doanh nghiệp áp dụng các kĩ thuật tiên tiến như thẻ thanh toán thông minh, hệ thống GPS, sử dụng các loại xe ít gây ô nhiễm môi trường,...

Năm 2011, Huỳnh Thế Du và Cristián Bowen đã có nghiên cứu “Sự phát triển của hệ thống xe buýt tại TP. Hồ Chí Minh: Đây là nút thắt”. Hai tác giả đã nghiên cứu quá trình phát triển của hệ thống xe buýt và phân tích các vấn đề tồn tại trong việc phát triển của hệ thống này tại TP. Hồ Chí Minh. Các tác giả cũng đã đề xuất các biện pháp để gỡ bỏ các nút thắt, gồm: (1) Cải thiện hệ thống xe buýt hiện tại, (2) Kết hợp các hệ thống giao thông công cộng trong tương lai, (3) Hạn chế các phương tiện cá nhân, (4) Biện pháp từ quy hoạch tổng thể thành phố.

3. Phương pháp nghiên cứu

3.1. Lợi ích của hệ thống xe buýt

J.Bloon, D.Carlson, P.Mueller, I. Scott trong nghiên cứu vào năm 2006 thì các lợi ích lớn nhất của hệ thống xe buýt, đó là: (1) Giảm chi phí thời gian đi lại; (2) Giảm chi phí sử dụng xe; (3) Giảm khí thải, và (4) Giảm chi phí tai nạn. Ngoài ra, nghiên cứu của Nguyễn Văn Nam về Sự ưu tiên

cho xe buýt đối với những thành phố phụ thuộc vào phương tiện 2 bánh năm 2013 thì đối với các nước đang phát triển nói riêng, xe buýt còn có những lợi ích khác, như: (1) Cung cấp phương tiện di chuyển bình đẳng cho tất cả mọi người, kể cả những người không thể lái xe; (2) Tiết kiệm không gian lưu thông cho các loại phương tiện khác; (3) Cung cấp thêm sự lựa chọn cho hành khách. Theo Cục Quản lý đô thị Băng Cốc, để hoàn thành việc đầu tư xây dựng một hệ thống xe buýt chỉ cần khoảng 1 năm, là khoảng thời gian ngắn so với việc dành 5 - 6 năm cho đường sắt và 10 năm dành cho tàu điện.

3.2. Sự cần thiết của việc trợ giá xe buýt

Để lý giải tại sao Nhà nước lại trợ giá cho một hàng hóa tư như thế, Peter Mackie đã đưa ra những lập luận của mình trong bài nghiên cứu Nguyên tắc của chính sách công cho dịch vụ xe buýt (2001), đó là:

(1) Xe buýt mang một số đặc điểm của hàng hóa công cộng không thuần túy vào giờ thấp điểm. Chi phí biên của mỗi hành khách gần như bằng 0.

(2) Dịch vụ xe buýt có lợi nhuận tăng dần. Đối với dịch vụ xe buýt, chi phí biên thấp hơn chi phí hoạt động trung bình, và để đảm bảo các doanh nghiệp tiếp tục cung cấp dịch vụ thì xe buýt cần được trợ giá.

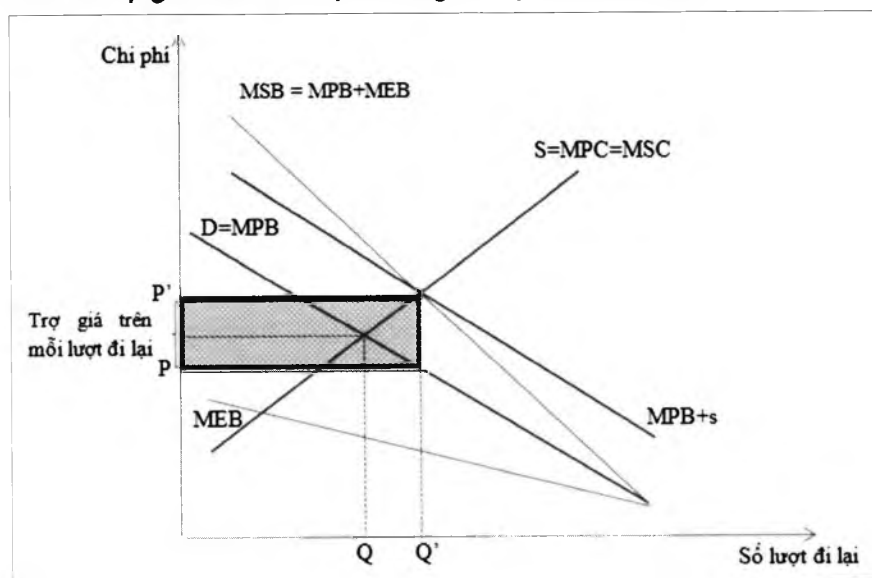
3.3. Trợ giá cho xe buýt dưới góc độ kinh tế học

Lợi ích chung của xã hội không chỉ là MPB mà là đường lợi ích biên xã hội $MSB=MPB+MEB$. Có thể thấy, với MC không thay đổi thì với lợi ích này, xã hội cần cung cấp một số lượng vượt đi lại là Q cao hơn Q. Để đạt được lượng đi lại xã hội mong muốn, chính phủ thực hiện việc trợ giá s đơn vị trên mỗi lượt đi lại. Việc trợ giá sẽ làm đường cầu dịch chuyển về phía bên phải đúng một đoạn là s, giúp xã hội đạt được điểm cân bằng Q. Phần diện tích tô màu xanh lá chính là phần chi trợ giá của chính phủ. (Hình 1).

3.4. Phương pháp ước lượng lợi ích - chi phí trong giao thông công cộng

Tác giả sử dụng phương pháp phân tích lợi ích - chi phí của các tác giả J.Blonn, D.Carlson, P.Mueller, I. Scott để xác định tất cả các loại chi

Hình 1: Trợ giá cho xe buýt dưới góc độ kinh tế học



Nguồn: Theo Joseph E. Stiglitz (1995), Kinh tế học công cộng

nay, các tuyến đường trong mạng lưới đường bộ TP Đà Nẵng tương đối nhỏ, chỉ có 51% chiều dài mạng lưới đường có bề rộng lớn hơn 6m là phù hợp cho hoạt động của xe buýt.

Theo báo cáo của Trung tâm Điều hành đèn tín hiệu giao thông và vận tải công cộng thì doanh thu khoán của doanh nghiệp kinh doanh chỉ đạt 28%, 37%, 35% theo hợp đồng ký kết vào 03 năm 2017, 2018 và 2019, trong khi năm 2020 thì hệ thống xe buýt dừng hoạt động phần lớn thời gian do tính hình

phí và lợi ích có liên quan, lượng hóa dưới dạng tiền tệ nhằm xác định tổng các lợi ích và chi phí của dự án. Bao gồm: (1) Chi phí vận hành; (2) Chi phí thời gian; (3) Chi phí an toàn, (4) Chi phí môi trường.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Các thông số cơ bản

4.1.1. Thực trạng hệ thống xe buýt trợ giá tại TP. Đà Nẵng

UBND TP. Đà Nẵng đã phê duyệt đề án xây dựng và trợ giá cho hệ thống giao thông công cộng bằng xe buýt trong giai đoạn 2015 - 2020, định hướng 2030 dựa trên quy hoạch tổng thể. Hiện

diễn biến phức tạp của dịch bệnh Covid-19. Trong thời gian qua, sản lượng hành khách có xu hướng tăng nhưng vẫn thấp hơn kỳ vọng.

4.1.2. Quy mô hoạt động vận tải hành khách và chi phí giao thông

Dân số của thành phố năm 2017 là 1,06 triệu người. Cự ly đi lại bình quân mỗi chuyến là 4,13 km và thời gian đi lại là 12,76 phút. Như vậy, tính ra tốc độ trung bình của dòng xe là 19,45 km/h. Trong bối cảnh nghiên cứu, tác giả chỉ xét trên 4 loại chi phí quan trọng nhất đó là: chi phí vận hành, chi phí thời gian, chi phí ô nhiễm và chi phí an toàn. (Bảng 1)

Bảng 1. Chi phí giao thông TP. Đà Nẵng theo các loại phương tiện

Đơn vị tính: Tỷ đồng

	Chi phí vận hành	Chi phí thời gian	Chi phí an toàn	Chi phí phát thải	Tổng
Xe máy	4.925	7.829	1.303	0.183	14.241
Ô tô	1.130	0.370	0.023	0.029	1.552
Xe buýt	0.038	0.088	0.000	0.001	0.127
Chi phí giao thông TP. Đà Nẵng mỗi ngày					15.92
Chi phí giao thông TP. Đà Nẵng hàng năm					5810.97

Với GDP của TP. Đà Nẵng ở mức 67,375 ngàn tỷ vào năm 2017, tổng chi phí cho việc đi lại của người dân thành phố chiếm 8,64% GDP. Đây là một mức chi phí thấp hơn so với mức 11-12% GDP của các thành phố đang phát triển trên thế giới và tổng chi phí vận tải (bao gồm người và hàng hóa) vào khoảng 20% GDP của nhiều nước trên thế giới.

4.2. Chi phí giao thông TP. Đà Nẵng trong các trường hợp có hệ thống xe buýt và không có hệ thống xe buýt

Để xác định sự chiếm hữu mặt đường của các phương tiện, ta sử dụng công suất mặt đường mà các phương tiện cần có, lấy chuẩn là một đơn vị xe ô tô tương đương hay còn gọi là PCE. PCE trung bình được sử dụng trong nghiên cứu của các loại phương tiện xe máy, ô tô và xe buýt lần lượt là 0,25, 1 và 3. (Bảng 2).

Theo tính toán trên, mỗi ngày, TP. Đà Nẵng cần 2.468 triệu PCE-km. Mặc dù xe ô tô chiếm 4,7% tỉ lệ lượt di chuyển nhưng chiếm đến 16,41% nhu cầu về chiếm đóng mặt đường. Điều này cho thấy những lo ngại về tình trạng gia tăng phương tiện cá

nhân nhanh chóng là hoàn toàn phù hợp trong trường hợp hiện nay. Phân tích tương tự khi không có hệ thống xe buýt ta có kết quả như Bảng 3.

Qua Bảng 3, ta thấy nếu hệ thống xe buýt hiện thời không hoạt động, thì không gian sử dụng tăng lên đến 2.115 triệu PCE - km/ngày. Các nghiên cứu trước đây cho thấy 1% tăng lên trong lượng di chuyển sẽ làm cho tình trạng tắc nghẽn tăng lên 3,5%. Khi chuyển từ xe buýt sang các phương tiện khác, số PCE tăng lên 2,43% tương ứng với 8,51% giảm đi trong vận tốc. Việc thay đổi vận tốc cũng đồng nghĩa với việc tăng thời gian lưu thông, chi phí vận hành và phát thải. Khi đó ta có tổng chi phí như Bảng 4.

Việc hiện diện của hệ thống xe buýt giúp giảm chi phí giao thông hàng năm là 594,37 tỷ đồng hàng năm. Hệ số đi lại của người dân càng lớn, lợi ích xe buýt mang đến càng cao. Đặc biệt trong giờ cao điểm, lợi ích của hệ thống xe buýt càng lớn.

5. Kết luận

Trong điều kiện hiện tại, thì xe buýt là câu trả lời duy nhất cho bài toán kẹt xe và ô nhiễm môi trường đang ngày một gia tăng. Ngoài ra, xe buýt

Bảng 2. Tác động của các phương tiện đến giao thông TP. Đà Nẵng

Phương tiện	Nhu cầu đi lại		Độ dài trung bình chuyến đi	Số người TB trên phương tiện	PCE	PCE - km/ngày	
	Triệu lượt/ngày	Tỉ lệ				Triệu	Tỉ lệ
Xe máy	2.039	94.56%	4.8	1.2	0.25	2.039	82.6%
Ô tô	0.101	4.70%	8	2	1	0.405	16.41%
Xe buýt	0.016	0.75%	7.056	14	3	0.024	0.99%
Tổng số chuyến đi	2.156					2.468	

Bảng 3. Tác động của các phương tiện đến giao thông TP. Đà Nẵng khi không có xe buýt

Phương tiện	Nhu cầu đi lại		Độ dài trung bình chuyến đi	Số người TB trên phương tiện	PCE	PCE - km/ngày	
	Triệu lượt/ngày	Tỉ lệ				Triệu	Tỉ lệ
Xe máy	2.050	95.07%	4.8	1.2	0.25	2.050	81,09%
Ô tô	0.106	4.93%	9	2	1	0.478	18,91%
Tổng số chuyến đi	2.156					2.528	

Bảng 4. Chi phí giao thông hàng ngày của TP. Đà Nẵng khi không có hệ thống xe buýt

Đơn vị tính: tỷ đồng

	Chi phí vận hành	Chi phí thời gian	Chi phí an toàn	Chi phí phát thải	Tổng
Xe máy	5.531	8.983	1.401	0.207	16.12
Ô tô	1.268	0.420	0.024	0.033	1.75
Chi phí giao thông TP. Đà Nẵng mỗi ngày					17.87
Chi phí giao thông TP. Đà Nẵng hàng năm					6521.44

còn là một phương tiện di chuyển với giá thấp và an toàn hơn so với sử dụng các phương tiện giao thông còn lại. Việc xây dựng hệ thống xe buýt (kể cả hệ thống BRT) ít tốn kém hơn nhiều so với các hình thức khác và là một lựa chọn phù hợp cho

một thành phố đang phát triển như Đà Nẵng. Với mục tiêu thu hút sự tham gia của người dân vào sử dụng xe buýt để hạn chế các phương tiện cá nhân, chính sách trợ giá buýt đang áp dụng là một chính sách phù hợp ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Sở Giao thông vận tải Đà Nẵng (2013), *Quy hoạch phát triển vận tải hành khách bằng xe buýt tại thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2013 - 2020, định hướng 2030*.
2. Stiglitz, Joseph E. (1995), *Kinh tế học công cộng*, Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật.
3. Tổng cục Thống kê (2020), *Tư liệu kinh tế - xã hội 63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương*, NXB Thống kê.
4. Trung tâm điều hành đèn tín hiệu giao thông và vận tải công cộng, *Báo cáo tình hình hoạt động hệ thống xe buýt trên địa bàn TP. Đà Nẵng năm 2017, 2018, 2019*.
5. Phạm Xuân Mai và d.t.g (2010), *Nghiên cứu hoàn thiện và phát triển mạng lưới tuyến xe buýt ở TP. Hồ Chí Minh*. Luận văn thạc sĩ Đại học Bách khoa TP. Hồ Chí Minh.
6. Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng (2015), *Quyết định số 4428/QĐ-UBND: “Phê duyệt phương án về và trợ giá các tuyến vận tải công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Đà Nẵng từ năm 2015 đến năm 2020”*.
7. Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng (2013), *Quyết định số 8087/QĐ-UBND phê duyệt Đề án “Quy hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2013 - 2020 và tầm nhìn đến năm 2030”*.
8. J.Blonn, D.Carlson, P.Mueller, I. Scott. (2006). *Transport 2020 Bus Rapid Transit: A cost benefit analysis*”. Prepared for Susan DeVos, ChairMadison Area Bus AdvocatesMadison, Wisconsin.
9. Huynh The Du & Cristián Bowen (2011), *“The development of the bus system in Ho Chi Minh City: Where are the gridlocks”*. Giáo trình giảng dạy tại trường kinh tế Fulbright
10. Masujima, Tetsuji & Iwata, Shizuo. (2001). *Role of two - wheeled vehicle transport in developing cities in Asia*. Japan: Almec Corporation
11. Nguyen Van Nam. (2013). *Bus Prioritization in Motorcycle Dependent Citises. Technische Universität Darmstat*, Transport Planning and Traffic Engineering.

Ngày nhận bài: 1/11/2020

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 11/11/2020

Ngày chấp nhận đăng bài: 21/11/2020

Thông tin tác giả:

ThS. NGUYỄN DANH KHÔI

Khoa Kinh tế - Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng

**THE COST AND THE BENEFITS
OF THE BUS FARE SUBSIDY SCHEME
IN DA NANG CITY**

● **MA. NGUYEN DANH KHOI**

Faculty of Economics, School of Economics, University of Da Nang

ABSTRACT:

Traffic system which is considered the life-line of economics and society development has attracted great attention from the government of Da Nang City. Bus fare subsidy is one of solutions launching by Da Nang City's authorities in order to tackle the traffic jam and the environmental pollution issues. This study is to analyze external factors and calculate the benefits in order to assess the bus fare subsidy in Da Nang City. By analyzing the operation cost, time cost, pollution cost and assurance cost per passenger using all kinds of vehicle, this study's results indicate that the bus system has positively contributed to the city's growth and the bus fare subsidy has been an appropriate policy for the city. Based on the study's results, two groups of recommended policies are given in terms of the bus fare subsidy scheme and the scheme operation. The shift from the current direct subsidy scheme to the indirect subsidy scheme could be an appropriate way to not only improve the bus system's effectiveness but also ease the city's budget burden. In addition, the changes in bus routes and bus schedules are also necessary solutions to promote the development of the city's bus system.

Keyword: Bus, price subsidy, traffic cost, Da Nang City.