

THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH BẰNG TAXI TRÊN ĐỊA BÀN CÁC ĐÔ THỊ LỚN Ở NƯỚC TA

● MAI QUỐC VƯƠNG

TÓM TẮT:

Quá trình phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam làm xuất hiện nhiều loại hình kinh doanh (KD) dịch vụ trong đó có dịch vụ vận chuyển hành khách (VCHK). Đặc biệt, hoạt động kinh doanh vận tải hành khách (VTHK) bằng taxi phát triển vô cùng mạnh mẽ cùng với quá trình đô thị hóa. Ở các đô thị lớn, hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực VCHK bằng taxi gia tăng nhanh chóng xét trên cả phương diện số doanh nghiệp (DN) tham gia thu trường cũng như mở rộng thị trường thông qua mở rộng quy mô phương tiện. Thực tế đó đã góp phần đa dạng hóa dịch vụ phục vụ nhu cầu đi lại của một bộ phận cư dân đô thị, đặc biệt đáp ứng nhu cầu đi lại của khách du lịch đến Việt Nam trong bối cảnh hệ thống giao thông công cộng khác tại các đô thị của Việt Nam chưa bắt kịp yêu cầu phát triển và nhu cầu đi lại của người dân.

Cho đến nay, ở Việt Nam còn rất ít các công trình nghiên cứu một cách đầy đủ, hệ thống và toàn diện về quản lý của Nhà nước đối với KD dịch vụ VCHK bằng taxi nói chung cũng như trên địa bàn các đô thị lớn nói riêng. Vì thế, việc hoàn thiện QLNN và định hướng phát triển đối với hoạt động kinh doanh dịch vụ VCHK bằng taxi là vấn đề cấp thiết cả về mặt lý luận cũng như thực tiễn.

Từ khóa: Quản lý nhà nước, kinh doanh dịch vụ, vận chuyển hành khách, taxi, đô thị.

1. Thực trạng bộ máy quản lý nhà nước và hoạt động kinh doanh dịch vụ vận chuyển hành khách bằng taxi trên địa bàn các đô thị lớn ở nước ta

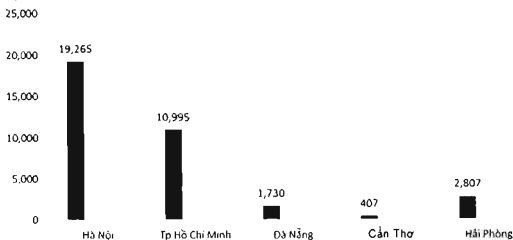
Năm 2014, taxi đã rất phổ biến và có mặt ở 63/63 tỉnh, thành phố trên cả nước với tổng số lượng xe taxi vào khoảng 50.000 xe. Số lượng xe taxi hoạt động trên địa bàn cả nước tăng khá nhanh trong những năm qua. Đến năm 2017, cả nước có 74.823 xe taxi đang hoạt động.

Năm 2018, Hà Nội có 19.265 xe taxi với 88 DN, hợp tác xã hoạt động KD; TP.HCM có 10.995 xe với 23 DN, hợp tác xã KD. Con số này cho thấy

VCHK bằng xe taxi có vai trò khá quan trọng trong VTHKCC tại các đô thị ở Việt Nam, nhất là các đô thị lớn. Đối với taxi truyền thống, hiện ở Hà Nội vẫn giữ nguyên quy hoạch taxi, giữ ổn định số lượng đến năm 2020 mà không cho bất kỳ đơn vị nào tăng thêm đầu xe.

Ngày 19/10/2015, Thủ tướng Chính phủ có văn bản số 1850/TTg-KTN về việc thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động VTHK theo hợp đồng, trong đó giao cho BGTVT triển khai thí điểm tại các tỉnh, TP. Hà Nội, TP. HCM, Đà Nẵng, Quảng Ninh, Khánh Hòa trong thời gian 02 năm. Bộ Giao thông

Hình 1.1: Số lượng xe taxi truyền thống năm 2018 tại một số đô thị lớn



Nguồn: [19, 20]

Vận tải đã tiếp nhận đề xuất và đồng thuận cho phép 9 đơn vị gồm Grab Car, V.CAR, THANH CÔNG CAR, S.CAR, VIC.CAR, HOME CAR, Uber, Mai Linh Car, LB.Car để triển khai các đề án thí điểm.

Số lượng xe taxi công nghệ tăng nhanh và đến nay chưa có con số thống kê chính xác về số lượng. Năm 2016, các đơn vị tham gia dịch vụ vận tải vào khoảng 233. Trong đó, riêng Công ty TNHH Grab Taxi kết nối với 230 đơn vị. Năm 2017, con số này tăng lên mức 491 đơn vị. Năm 2017, Grab có 296 đơn vị vận tải tham gia ứng dụng. Con số này của Uber là 186 đơn vị. Số lượng đầu xe tăng rất nhanh trong 2 năm thí điểm. Nếu như, năm 2016, cả thị trường chỉ có 330 xe thì đến năm 2017, con số này tăng lên mức chóng mặt với 42.100 xe. Trong số này, Grab có hơn 34.700 xe; Uber 6.535 xe, còn lại là của một số đơn vị khác.

Trong 2 năm thí điểm, Việt Nam có khoảng 10 công ty cung ứng phần mềm, gồm Uber, Grab, Mai Linh, Home Car, Vcar, Thành Công Car, và một số DN khác.

Theo số liệu của Bộ Giao thông Vận tải, TP, HCM và Hà Nội là hai thành phố tập trung số lượng đơn vị vận tải và đầu xe ứng dụng phần mềm gọi xe lớn nhất cả nước, tại Hà Nội, năm 2016, Grab là đơn vị duy nhất hoạt động mô hình vận tải này trên địa bàn. Đầu năm 2017, con số này tăng lên thành 7 đơn vị. Đến cuối năm 2017, con số này đã được rút xuống còn 5 đơn vị, do hai đơn vị đã rời thị trường vì kinh doanh không hiệu quả. Trên địa bàn Hà Nội lượng xe tăng lên chóng mặt khi có tới 16.308 xe của 190 đơn vị tham gia thí điểm mô hình vận tải này. Tuy vậy, Grab vẫn chiếm thị phần khổng lồ với 83,93% số lượng xe tham gia thí điểm, tương ứng với 13.687 xe. Công ty Uber đứng vị trí thứ 2 với hơn 2.390 xe, chiếm khoảng 14,67% thị phần. Trong số 16.308 xe tham gia thí điểm thì có 1.68 xe hoạt động trên địa bàn Hà Nội sử dụng cùng lúc 2 phần mềm ứng dụng là Grab và Uber.

Tại TP.HCM, Grab cũng chiếm thị phần khổng lồ với số đơn vị vận tải tham gia ứng dụng là 91 đơn vị năm 2016 và tăng lên 117 đơn vị vào năm 2017. Số lượng xe của Grab tăng rất nhanh trong hai năm thí điểm. Cụ thể, năm 2016 hãng này có 8.417 đầu xe thì đến hết năm 2017, số lượng đã lên tới con số 21.005 xe. Uber đứng ở vị trí thứ 2 với con số 4.143 xe.

Bảng 1.2: So sánh số lượng taxi truyền thống/1000 dân năm 2017 của các thành phố trực thuộc TW

Stt	Thành phố	Dân số (1000 người)	Tổng số taxi	Tỷ lệ taxi/ 1000 dân
1	Hải Phòng	1.980,8	2.677	1,35
2	Đà Nẵng	1.007	1 587	1,57
3	Hà Nội	7.689	16 034	2,08
4	Hồ Chí Minh	8 246	9 293	1,12
5	Cần Thơ	1 242,2	667	0,53

Nguồn: Tính toán của tác giả từ các số liệu tổng hợp

Cùng với sự phát triển của công nghệ thông tin ngày càng mạnh mẽ, trong thời gian gần đây, nhiều DN kinh doanh vận tải bằng xe taxi đã ứng dụng phần mềm điều hành thay thế cho phương pháp điều hành truyền thống (sử dụng bộ đàm). Bên cạnh đó, trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã xuất hiện nhiều phương thức trợ giúp người dùng đặt (gọi) taxi một cách nhanh chóng và thuận tiện thông qua các thiết bị thông minh (smartphone). Ngoài các ứng dụng Grab Taxi, Uber, Fastgo, T.net, Xelo, nhiều hãng taxi có phần mềm riêng của đơn vị mình như V.Car, Thành công Car, Vic.Car, HomeCar, Mai Linh Car, LB.Car, Emdi-Phúc Xuyên. Ngoài ra, một số đơn vị kinh doanh taxi đã và đang có chiều hướng ngày một phát triển mạnh việc UDCN trong điều hành taxi và tính cước vận tải thông qua phần mềm.

Cùng với sự phát triển của CNTT ngày càng mạnh mẽ, trong thời gian gần đây, nhiều DN KD vận tải bằng xe taxi đã ứng dụng phần mềm điều hành thay thế cho phương pháp điều hành truyền thống (sử dụng bộ đàm). Bên cạnh đó, trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã xuất hiện nhiều phương thức trợ giúp người dùng đặt (gọi) taxi một cách nhanh chóng và thuận tiện thông qua các thiết bị thông minh (smartphone). Từ khi các ứng dụng phần mềm được triển khai tại Việt Nam (đến nay có 10 ứng dụng được chính thức hoạt động) đã góp phần vào việc thay đổi chất lượng dịch vụ của hoạt động taxi, cụ thể các đơn vị taxi như Vinasun, Mai Linh, Thành Công, GroupTaxi, VicTaxi, Taxi Long Biên, SunTaxi, Taxi Phúc Xuyên, cũng đã đầu tư công nghệ phần mềm và đưa vào hoạt động góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ để phục vụ hành khách được ngày càng tốt hơn.

2. Thực trạng quản lý nhà nước đối với kinh doanh dịch vụ vận tải hành khách bằng taxi ở các đô thị lớn ở Việt Nam

2.1. Thực trạng hệ thống văn bản pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải hành khách bằng taxi

Hoạt động QLNN đối với dịch vụ kinh doanh VCHK bằng xe taxi được xác định tại nhiều văn bản quy phạm pháp luật. Trong các văn bản quy phạm pháp luật quy định cụ thể các nội dung quản lý, lĩnh vực quản lý, yêu cầu đối với dịch vụ KD VCHK bằng taxi [11 - 18].

Thực trạng ban hành và tổ chức thực hiện việc thực hiện các quy định về định lượng về kinh

doanh dịch vụ VTHK bằng taxi

(i) Các điều kiện chung áp dụng cho các loại xe VTHK bằng xe ô tô

- Một là, để thực hiện hoạt động KD, cung cấp dịch vụ phải đăng ký KD vận tải bằng xe ô tô theo quy định của pháp luật.

- Hai là, phương tiện phải bảo đảm số lượng, chất lượng phù hợp với hình thức KD. Khi hoạt động KD vẫn tải phải có đủ số lượng phương tiện theo phương án KD đã được duyệt.

- Ba là, xe ô tô phải bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

- Bốn là, xe phải được gắn thiết bị giám sát hành trình. Xe ô tô KD VTHK bằng taxi phải gắn thiết bị giám sát hành trình; thiết bị giám sát hành trình phải đảm bảo tình trạng kỹ thuật tốt và hoạt động liên tục trong thời gian xe tham gia giao thông.

- Năm là, lái xe không phải là người đang trong thời gian bị cấm hành nghề theo quy định của pháp luật. Lái xe phải được tập huấn về nghiệp vụ và các quy định của pháp luật đối với hoạt động vận tải theo quy định của BGTVT. Người điều hành vận tải phải có trình độ chuyên môn về vận tải từ trung cấp trở lên hoặc có trình độ từ cao đẳng trở lên đối với các chuyên ngành kinh tế, kỹ thuật khác và có thời gian công tác liên tục tại đơn vị vận tải từ 03 năm trở lên.

- Sáu là, đơn vị KD vận tải phải có nơi đỗ xe phù hợp với phương án KD và đảm bảo các yêu cầu về an toàn giao thông, phòng chống cháy, nổ và vệ sinh môi trường theo quy định của pháp luật.

- Bảy là, về tổ chức, quản lý. Đơn vị kinh doanh VTHK bằng taxi có phương tiện thuộc diện bắt buộc phải gắn thiết bị giám sát hành trình của xe phải trang bị máy tính, đường truyền kết nối mạng và phải theo dõi, xử lý thông tin tiếp nhận từ thiết bị giám sát hành trình của xe.

(ii) Điều kiện riêng quy định cho hoạt động kinh doanh VTHK bằng xe taxi

Xe taxi phải có sức chứa từ 09 chỗ ngồi trở xuống (kể cả người lái xe). Xe taxi có niên hạn sử dụng không quá 08 năm tại đô thị loại đặc biệt; không quá 12 năm tại các địa phương khác. Trên xe phải gắn đồng hồ tính tiền được cơ quan có thẩm quyền về đo lường kiểm định và kẹp chì. DN, hợp tác xã KD VTHK bằng xe taxi phải đăng ký và thực hiện sơn biểu trưng (logo) không trùng với

biểu trưng đã đăng ký của đơn vị KD vận tải taxi trước đó và số điện thoại giao dịch cho các xe thuộc đơn vị. DN, hợp tác xã kinh doanh VTHK bằng xe taxi phải có trung tâm điều hành, duy trì hoạt động của trung tâm điều hành với lái xe, đăng ký lần số liên lạc và có thiết bị liên lạc giữa trung tâm với các xe thuộc đơn vị.

Cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe taxi

Đơn vị kinh doanh VTHK phải có Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Nội dung Giấy phép KD bao gồm: Tên và địa chỉ đơn vị KD; Giấy phép KD có giá trị 07 năm và được cấp lại trong trường hợp Giấy phép KD bị mất, bị hỏng, có sự thay đổi liên quan đến nội dung của Giấy phép KD hoặc Giấy phép KD hết hạn.

Trong phương án KD VTHK bằng xe taxi cần trình bày các nội dung như sau:

Một là, tổ chức quản lý hoạt động vận tải của đơn vị KD vận tải bao gồm: Cơ cấu tổ chức; mô hình, chức năng nhiệm vụ các phòng, ban; Người điều hành hoạt động vận tải.

Hai là, phương án KD của đơn vị vận tải bao gồm: Màu sơn xe của đơn vị; Vị trí gắn hộp đèn xe taxi, nội dung thông tin ghi phía ngoài xe; Số điện thoại, tên đơn vị vận tải; Hệ thống điều hành...

2.2. Thực trạng ban hành và tổ chức thực hiện quy định về chất lượng dịch vụ kinh doanh vận chuyển hành khách bằng xe taxi

Đơn vị KD vận tải phải xây dựng hoặc áp dụng Tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ VTHK do Bộ Transport Bộ Giao thông Vận tải ban hành. Trường hợp đơn vị tự xây dựng thì phải đối chiếu và công bố tương đương với mức chất lượng quy định trong Tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ VTHK.

Doanh nghiệp, hợp tác xã KD VTHK phải đăng ký chất lượng dịch vụ với Sở Giao thông vận tải nơi cấp phôi hiệu chạy xe theo mẫu quy định.

Tiêu chuẩn quốc gia chất lượng dịch vụ VTHK bằng xe taxi sẽ được đánh giá trên 5 tiêu chí, gồm Chất lượng phương tiện, Lái xe và nhân viên phục vụ trên xe, Hành trình, Tổ chức, quản lý của đơn vị vận tải và Quyền lợi của hành khách.

VTHK bằng xe taxi số điểm phải đạt ở mỗi nội dung đánh giá của hàng CLDV như sau: Hàng 5 sao: mỗi nội dung phải đạt số điểm lớn hơn 90% số điểm tối đa; Hàng 4 sao: mỗi nội dung phải đạt số điểm lớn hơn 80% số điểm tối đa; Hàng 3 sao: mỗi nội dung phải đạt số điểm lớn hơn 70% số điểm tối đa.

Chất lượng dịch vụ VTHK bằng xe ô tô là tổng mức đáp ứng của các dịch vụ do đơn vị vận tải cung cấp cho hành khách trước, trong và sau chuyến đi.

2.3. Thực trạng thanh tra, giám sát hoạt động và xử lý vi phạm trong lĩnh vực kinh doanh vận chuyển hành khách bằng taxi

** Quy định về giám sát hoạt động của xe taxi thông qua cung cấp dữ liệu hành trình*

- Yêu cầu về cung cấp dữ liệu: Dữ liệu cung cấp được chia thành 02 loại, bao gồm các dữ liệu định danh và dữ liệu giám sát hành trình.

- Dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình phải được truyền về máy chủ dịch vụ với tần suất không quá 30 giây trên một lần khi xe chạy và không quá 15 phút trên một lần khi xe dừng không hoạt động.

- Dữ liệu phải đảm bảo đầy đủ theo cấu trúc quy định và phải đảm bảo các yêu cầu sau: a) Dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình phải được truyền về máy chủ của Tổng cục Đường bộ Việt Nam trong thời gian không quá 02 phút, kể từ thời điểm máy chủ dịch vụ nhận được dữ liệu; b) Dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình được truyền thông qua máy chủ dịch vụ về máy chủ của Tổng cục Đường bộ Việt Nam phải đảm bảo theo trình tự thời gian. Trường hợp đường truyền bị gián đoạn thì cho phép gửi đồng thời cả dữ liệu cũ và dữ liệu hiện tại khi đường truyền hoạt động bình thường; c) Giao thức truyền dữ liệu theo chuẩn mở AMQP (Advanced Message Queuing Protocol). Định dạng bản tin theo chuẩn Protocol Buffers.

- Máy chủ dịch vụ và máy chủ Tổng cục Đường bộ Việt Nam tham gia việc truyền, nhận dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình phải được đồng bộ với thời gian chuẩn Quốc gia theo chuẩn NTP (NetworkTimeProtocol).

- Dữ liệu cung cấp phải bảo đảm kịp thời, chính xác, không được sửa chữa và làm sai lệch dữ liệu trước hoặc trong khi truyền.

3. Đánh giá khái quát thực trạng QLNN đối với kinh doanh VTHK bằng taxi

3.1. Những kết quả đạt được của QLNN đối với kinh doanh VTHK bằng taxi

Một là, trên toàn quốc đã có trên 20 tỉnh, thành phố, như: Hà Nội, TP. HCM, Đà Nẵng, Cần Thơ, Lào Cai, Bắc Ninh, Nghệ An, Hà Tĩnh, Bà Rịa-Vũng Tàu,... đã lập quy hoạch (hoặc đề

án) quản lý hoạt động VTHK bằng taxi nhằm định hướng phát triển.

Việc lập quy hoạch (đề án) đã mang lại những hiệu quả về nâng cao chất lượng công tác QLNN trong hoạt động VTHK bằng taxi trên địa bàn các tỉnh, thành phố nói trên.

Hai là, một số quy định đã hạn chế được tình trạng taxi “dù” như quy định như không cho phép cá nhân kinh doanh taxi mà chỉ các DN được phép hoạt động trong lĩnh vực này; DN KD taxi phải có nơi đỗ xe ít nhất là 1/3 số xe hiện đang KD; xe phải có màu sơn đặc trưng, có lô-gô của DN, người trực tiếp điều hành KD taxi phải có trình độ từ trung cấp vận tải trở lên.

Ba là, việc ban hành quy định về giám sát hành trình đã góp phần nâng cao hiệu quả quản lý. Đối với các DN KD vận tải khách bằng taxi với số lượng xe lớn, sử dụng hiệu quả hơn dữ liệu từ thông báo GSHT, GPS sẽ mang nhiều lợi ích ứng dụng đa dạng hơn, nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng, tiết kiệm chi phí, nhiên liệu...

Bốn là, ban hành quy định thí điểm việc UDCN phần mềm trong hoạt động của các đơn vị vận tải theo QĐ số 24/QĐ-BGTVT

Năm là, hoạt động thanh tra, kiểm tra được tiến hành thường xuyên, mang lại hiệu quả tích cực cho công tác quản lý.

3.2. Hạn chế và nguyên nhân của hạn chế trong QLNN đối với KD VTHK bằng taxi

* *Hạn chế trong QLNN đối với KD VTHK bằng taxi*

Một là, một số quy định về cấp giấy phép còn chưa phù hợp. Theo Quy định tại 2 Nghị định số 86/2014/NĐ-CP, cơ quan cấp Giấy phép KD vận tải phải thẩm định hồ sơ, cấp Giấy phép KD đồng thời phê duyệt phương án KD kèm theo.

Hai là, quy định về giới hạn quy mô tối thiểu của một số DN KD vận tải chưa hợp lý, có tính chất cản trở tính cạnh tranh của các DN kinh doanh trên thị trường vận tải.

Ba là, các điều kiện KD đối với KD VTHK theo hợp đồng tương đối đơn giản hơn so với kinh doanh vận tải bằng taxi, dù Quyết định số 24 vẫn yêu cầu lái xe của Grab và Uber phải thuộc các hãng xe vận tải có giấy phép KD VTHK theo hợp đồng. Các điều kiện KD mà taxi truyền thống phải đáp ứng là rất nhiều và chi tiết.

Tại TP. HCM, theo quy hoạch phát triển giao

thông đường bộ, đến năm 2020, số lượng taxi trên địa bàn không vượt quá 12.700 xe. Nhưng Sở Giao thông Vận tải TP. HCM cho biết từ giữa năm 2010, số lượng taxi đã cán mốc 12.600 xe. “Giật mình” vì con số này đã vượt quá quy hoạch, thành phố đưa ra biện pháp khống chế bằng cách không cho tăng thêm đầu xe mới và kiểm soát niên hạn xe từ 12 năm xuống còn 8 năm. Biện pháp này đã có hiệu quả trong việc giảm số lượng taxi còn khoảng 10.200 xe vào cuối năm 2015. Thế nhưng, con số này chưa sát với thực tế do chưa tính loại hình taxi Uber và Grab; chưa kể, nhiều hãng còn lách luật đưa xe ở các tỉnh về thành phố hoạt động, cộng với một lượng lớn taxi “dù” khiến số lượng xe hiện nay được cho là đã vượt quá quy hoạch giao đoạn đến năm 2020.

Bốn là, thiếu hạ tầng cho hoạt động VCHK bằng xe taxi. Kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động taxi (bãi đỗ xe qua đêm, bãi đỗ xe giao ca, điểm dừng đỗ...) thiếu dẫn đến tình trạng đỗ xe tràn lan ra cả lòng đường, vỉa hè, cụ thể TP. Hà Nội hiện tại chỉ mới đáp ứng được 5 - 10% nhu cầu đỗ xe taxi. Điểm đỗ xe taxi chủ yếu do DN, hợp tác xã sở hữu hoặc thuê của tổ chức, các nhân làm điểm đỗ, bãi đỗ.

Năm là, mất kiểm soát về số lượng xe taxi hoạt động trên địa bàn các đô thị lớn. Ngoài lượng taxi đăng ký tại TP. Hà Nội và TP. HCM, xuất hiện rất nhiều taxi biển số ngoại tỉnh hoạt động tại 2 địa phương này. Đây không phải là taxi đăng ký ở các tỉnh đưa khách về Hà Nội hay TP. HCM mà phần nhiều là taxi của các DN vận tải có trụ sở tại 2 địa phương này đăng ký ở các tỉnh khác rồi đưa về hoạt động để né quy định hạn chế phát triển số lượng xe.

Sáu là, cơ quan QLNN lúng túng trong xác định loại hình hoạt động của Grab và Uber là DN taxi hay công ty môi giới thương mại. Do đó, nhiều vấn đề quản lý chưa được giải quyết thỏa đáng như Grab và Uber có buộc phải phải đáp ứng các điều kiện KD taxi theo luật không; chủ thể KD taxi thực sự trong mô hình KD này là ai, lái xe hay Grab và Uber; chủ thể nào chịu trách nhiệm với khách hàng đi taxi - lái xe hay Grab và Uber.

Bảy là, công tác QLNN về giá cước vận tải bằng taxi hiện nay bộc lộ một số hạn chế, bất cập: trong khi giá cước vận tải taxi do DN quy định, nhà nước chưa có các khung định mức về giá cước taxi và biên độ điều chỉnh trong trường hợp có sự biến

động về giá nhiên liệu, các chi phí khác liên quan. Điều đó đã dẫn đến tình trạng tăng giá cước tùy tiện vẫn xảy ra thường xuyên.

Tám là, thiếu sự kết hợp đồng bộ giữa các cơ quan QLNN, lực lượng chức năng để quản lý chặt chẽ hoạt động vận tải đặc biệt là hoạt động vận tải bằng taxi, công tác xây dựng và thực hiện ký kết các quy chế liên ngành giữa các cơ quan còn chưa đồng bộ.... Chính vì vậy, các DN nắm được kẽ hở của chính sách để lách luật, KD không đúng quy định gây mất an toàn giao thông, chất lượng dịch vụ giảm sút.

Chín là, chế tài xử phạt đối với DN KD vận tải taxi và đối với lái xe taxi nhất là taxi "dù" thì chưa đủ mạnh để hạn chế được vi phạm.

Mười là, chưa có các cơ chế, chính sách hỗ trợ tích cực cho hoạt động VTHK công cộng bằng taxi như ưu đãi về vay vốn đầu tư phương tiện; thuế, phí cho thuê đất làm bãi đỗ xe và miễn giảm tiền thuế sử dụng đất xây dựng bãi đỗ xe, xưởng bảo dưỡng sửa chữa phương tiện.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Phan Đức Hiếu, "Đánh giá tổng quan về điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô tại Việt Nam", Hội thảo "Điều kiện kinh doanh vận tải ô tô: Vấn đề và kiến nghị".
2. Trần Thị Lan Hương (2011), Luận án tiến sĩ, "Nghiên cứu phương pháp xác định nhu cầu và giải pháp phát triển giao thông tỉnh đô thị", Đại học Giao thông vận tải.
3. Tạ Long Hỷ, "Điều kiện kinh doanh vận tải taxi: Vấn đề và các kiến nghị", Hội thảo "Điều kiện kinh doanh vận tải ô tô: Vấn đề và kiến nghị".
4. Phạm Chi Lan, "Quan điểm của chuyên gia về điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô", Hội thảo "Điều kiện kinh doanh vận tải ô tô: Vấn đề và kiến nghị".
5. Nguyễn Đức Lợi (2009), Giáo trình khoa học quản lý, NXB Tài chính, Hà Nội.
6. Trần Đức Nghĩa, "Điều kiện kinh doanh vận tải hàng hóa bằng ô tô - Liên hệ với cam kết gia nhập WTO của Việt Nam", Hội thảo "Điều kiện kinh doanh vận tải ô tô: Vấn đề và kiến nghị".
7. Hồ Văn Nhân (2010), "Tổ chức công tác kế toán quản trị chi phí và giá thành dịch vụ vận chuyển hành khách trong các doanh nghiệp taxi", luận án tiến sĩ kinh tế, Học viện Tài chính, Hà Nội.
8. Lê Văn Tiến, "Điều kiện kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ", Hội thảo "Điều kiện kinh doanh vận tải ô tô: Vấn đề và kiến nghị".
9. Vũ Hồng Trường (2013), Luận án "Nghiên cứu mô hình quản lý VTHK công cộng trong các thành phố Việt Nam".
10. Vũ Hồng Trường: "Mô hình hợp lý hóa cơ cấu phương tiện lại ở các thành phố lớn Việt Nam; Tạp chí Giao thông vận tải - Số tháng 4/2001.
11. Thủ tướng Chính phủ (2014), Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 4/3/2014 về việc phê duyệt chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
12. Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ về Kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô
13. Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 (hướng dẫn thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ đồng thời thay thế cho Thông tư số 18/2013/TT-BGTVT)

3.3. Nguyên nhân của hạn chế trong quản lý nhà nước đối với kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi

Một là, trình độ cán bộ quản lý còn hạn chế.

Hai là, phân cấp quản lý chưa phù hợp.

Ba là, biên chế và kinh phí hoạt động cho lực lượng thanh tra, kiểm tra còn hạn chế gây ra những khó khăn cho công tác thanh tra, kiểm tra.

Những hạn chế trong QLNN đối với dịch vụ KD VCHK bằng taxi trên địa bàn các đô thị lớn ở nước ta dẫn đến chất lượng dịch vụ chưa đáp ứng được yêu cầu của khách hàng. Khảo sát của tác giả luận án cho thấy, khi được hỏi về quan điểm cá nhân trong quá trình sử dụng dịch vụ, hầu hết người sử dụng đều đánh giá dịch vụ ở mức độ trung bình. Qua các đánh giá này, có thể kết luận là chất lượng dịch vụ taxi trên địa bàn các đô thị lớn ở mức trung bình. Cần tiếp tục cải thiện nâng cao chất lượng dịch vụ đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của hành khách trong tương lai ■

14. Thông tư số 152/2014/TTLT-BTC-BGTVT ngày 15/10/2014 của Bộ Tài chính và Bộ Giao thông Vận tải về Hướng dẫn thực hiện giá cước vận tải bằng xe ô tô và giá dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

15. Thông tư số 73/2014/TT-BGTVT ngày 15/12/2014 của Bộ Giao thông Vận tải về Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô (QCVN 31: 2014/BGTVT).

16. Thông tư số 60/2015/TT-BGTVT ngày 2/11/2015 của Bộ Giao thông vận tải về việc Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 7/11/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải quy định về Tổ chức, quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ có hiệu lực từ ngày 1/1/2016.

17. Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT ngày 15/4/2015 của Bộ Giao thông Vận tải Quy định về Cung cấp, quản lý và sử dụng dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô.

18. Thông tư số 10/2015/TT-BGTVT ngày 15/4/2015 của Bộ Giao thông Vận tải về Quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô.

19. <http://mt.gov.vn> (Bộ Giao thông Vận tải)

20. <http://sogvt.hanoi.gov.vn/> (Sở Giao thông Vận tải TP Hà Nội).

Ngày nhận bài: 23/12/2018

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 3/1/2019

Ngày chấp nhận đăng bài: 13/1/2019

Thông tin tác giả:

NCS. ThS. MAI QUỐC VƯƠNG

Trưởng Đại học Thương mại

CURRENT SITUATION OF THE STATE MANAGEMENT IN THE PASSENGER TRANSPORTATION BY TAXI SERVICES AT BIG CITIES OF VIETNAM

● Ph.D student, Master. MAI QUOC VUONG
Thuongmai University

ABSTRACT:

The process of socio-economic development of Vietnam has made many types of business services including passenger transportation services. Especially, the passenger transportation by taxi services have developed extremely strongly along with the urbanization process in Vietnam. In big cities of Vietnam, these services have rapidly increased in terms of the number of enterprises participating into the market and the market expansion rate through the increase in the number of vehicles. These services have contributed to diversify services to partly meet the need of urban residents for transportation, especially meeting the need of transportation of tourists visiting Vietnam in the context of uncompleted public transport system in Vietnam. Up to now, there are very few comprehensive, systematic and comprehensive researches on the state management for the passenger transportation by taxi services in Vietnam in general and the passenger transportation by taxi services in big cities of Vietnam in particular. It is necessary in terms of both theoretical and practical aspects to complete the state management and development orientation for the passenger transportation by taxi services.

Keywords: The state management, business, services, transportation, passenger, taxi, urban area.