

CHƯƠNG TRÌNH TỌA ĐÀM KHOA HỌC
CHÍNH SÁCH QUY HOẠCH GIAO THÔNG ĐÔ THỊ TRONG KỶ NGUYÊN SỐ

Ngày 08/9/2017

1. Mục đích:

Trong bối cảnh các công nghệ mới phát triển ngày càng nhanh trong cuộc cách mạng 4.0, nhiều hiện tượng kinh tế xã hội mới xuất hiện như Uber/Grab đã có tác động tích cực, làm thay đổi môi trường hoạt động cũng như phúc lợi của xã hội. Tuy nhiên, lại xuất hiện các quy hoạch hay chính sách mang tính phản ứng đối với các hiện tượng mới này. Kết quả thảo luận dự kiến sẽ đóng góp vào các thảo luận chính sách liên quan đến chính sách quy hoạch giao thông đô thị.

2. Kết luận và đề xuất của chuyên gia

Trước vấn đề nhiều người băn khoăn làm sao quản lý loại hình Uber, Grab hiệu quả, công bằng, các chuyên gia đề xuất những nhà quản lý, hoạch định chính sách cần có cái nhìn khách quan và đa chiều về vấn đề này, đảm bảo sự công bằng khách quan và yếu tố thị trường.

Đồng thời, phải nhìn tổng thể vấn đề trong khuynh hướng chung của sự phát triển khoa học – công nghệ của các quá trình kinh tế-xã hội, nhằm khuyến khích sự phát triển thay vì ngăn cản, tránh hiện tượng Việt Nam bị tách rời khỏi thế giới. Nói cách khác, có cân nhắc các tác động của sự thay đổi công nghệ, nhưng không để các nhóm lợi ích của các công nghệ truyền thống lũng đoạn chính sách, kìm hãm sự phát triển chung. Trường hợp với xe hợp đồng điện tử là một ví dụ điển hình, cần có cách ứng xử văn minh, phù hợp. Nếu không, sẽ tạo những tiền lệ xấu cho các lĩnh vực khác.

Với cách đặt vấn đề như vậy, chúng tôi cho rằng:

1. Thay đổi quan điểm cho rằng xe hợp đồng điện tử là nguyên nhân gây tắc nghẽn giao thông đô thị. Thực tế phải nhìn nhận ngược lại, rằng đây chính là giải pháp nâng cao hiệu quả giao thông – kinh tế - xã hội trong đô thị.
2. Dựa trên bằng chứng khoa học, đưa ra thứ tự cấp thiết để hạn chế các loại xe theo thứ tự sau: xe cá nhân – xe taxi truyền thống – xe hợp đồng điện tử.
3. Tuân thủ đúng sự phân loại dịch vụ vận chuyển như trong Luật Giao thông đường bộ, phân biệt xe taxi với xe hợp đồng điện tử. Không đồng nhất xe hợp đồng điện tử với xe taxi. Nếu đồng nhất, thì sẽ là phủ nhận những thành tựu tiến bộ công nghệ của xe hợp đồng điện tử, và do đó là không ý thức được những thành tựu của cuộc cách mạng khoa học công nghệ 4.0.
4. Không gọi xe hợp đồng điện tử là “Taxi công nghệ” hoặc “Taxi mới” như một số cơ quan hữu quan đề xuất, vì điều đó là trái với Luật Giao thông đường bộ cũng như bản chất của các loại hình vận tải.

5. Tương tự, loại bỏ những tư tưởng chính sách cưỡng ép xe hợp đồng điện tử trở thành xe taxi, dưới các hình thức như: Sơn màu xe, đeo mào, treo biển... Các biện pháp đó cho thấy người ra chính sách không hiểu hoặc cố tình không hiểu bản chất của xe hợp đồng điện tử. Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc ngày 20/6/2017 đã lý giải, Chính phủ đã cho phép thí điểm ứng dụng hợp đồng điện tử thay cho hợp đồng bằng văn bản giấy trong hoạt động vận tải khách bằng xe hợp đồng (là một trong 5 loại hình đã được quy định tại Luật Giao thông đường bộ 2008).

6. Đối với các địa phương có quy hoạch hoặc các quy định mang tính ngăn chặn quyền kinh doanh của xe hợp đồng điện tử, cần xem xét xem có cá nhân trong chính quyền địa phương có liên quan đến các hãng taxi truyền thống hay không (cấu kết thân hữu hình thành lợi ích nhóm).

7. Không thực hiện việc thiết lập hạn ngạch đòi hỏi với xe hợp đồng điện tử. Thứ nhất, điều đó gây ra sự bất bình đẳng về cơ hội của những người muốn tham gia vào thị trường với tư cách người cung cấp dịch vụ (bán thời gian hoặc toàn thời gian/làm thêm hoặc chuyên nghiệp). Thứ hai, chính sách hạn ngạch có thể gây méo mó trong việc cung ứng dịch vụ trên các địa bàn các nhau ngay trong cùng một đô thị (do lượng xe bị giảm, nên sẽ dồn về trung tâm, mà ngoại vi thiếu dịch vụ, trong khi việc tắc đường ở nội đô không được cải thiện).

8. Nếu muốn hạn chế các phương tiện vận chuyển hành khách, loại hình đầu tiên cần hạn chế chính là các loại xe taxi truyền thống. Vì điều này là phù hợp với sự phát triển chung của xã hội. Đồng thời, như đã chứng minh, taxi truyền thống kém hiệu quả về kinh tế - xã hội – môi trường – giao thông hơn so với xe hợp đồng điện tử và các phương tiện công cộng khác.

9. Chỉ khuyến khích các hãng taxi truyền thống nào đưa ra những giải pháp công nghệ tiến bộ hơn, có tính chất gần giống xe hợp đồng điện tử (như hệ thống tính cước minh bạch, chuyển tiền thuế và phí ngay lập tức thông qua hệ thống giao dịch trực tuyến, v.v...)

10. Việc giải quyết ách tắc giao thông đô thị phải dựa trên các giải pháp phát triển hạ tầng, phát triển phương tiện giao thông công cộng, và thu phí các khu vực nội đô vào giờ cao điểm. Việc ngăn chặn số lượng xe của các loại hình phương tiện nào đó về cơ bản là sai hướng và thiếu cơ sở khoa học. Nói riêng với xe hợp đồng điện tử thì là xâm phạm thô bạo điều kiện tự do kinh doanh, gây méo mó thị trường và không đạt được kết quả mong muốn.

11. Quan trọng hơn cả là các chính quyền địa phương cần tôn trọng quy chế của nền kinh tế thị trường và lắng nghe tiếng nói của người tiêu dùng thay vì chỉ quan tâm đến việc kiểm soát, quản lý làm bóp méo thị trường và đi ngược với Chính phủ kiến tạo, phụng sự doanh nghiệp, phụng sự người dân mà Thủ tướng đang xây dựng.

12. Trước tình hình mới, với bản chất mới của loại xe hợp đồng điện tử và các phương tiện công nghệ mới nói chung, cần cân nhắc thay đổi Luật giao thông đường bộ để Tập trung hoá quyền quyết định quy hoạch giao thông về Chính phủ trung ương nhằm tránh sự chia cắt chính sách vì các lợi ích nhóm ở địa phương. Loại bỏ việc địa phương hoá quy hoạch giao thông, mà cụ thể ở đây là quy hoạch giao thông do từng địa phương quyết định vì việc này tạo ra hàng loạt "giấy phép con" từ hạn ngạch đến các lệnh cấm của địa phương trong khi Chính phủ trung ương đã

cấp phép. Điều này gây khó khăn cho các nhà đầu tư và doanh nghiệp, và làm chỉ số cạnh tranh thu hút đầu tư của Việt Nam thua thiệt so với các nước trong khu vực.

PHỤ LỤC

Các nội dung chia sẻ trong buổi tọa đàm (tham khảo)

TS. Nguyễn Đức Thành, Viện trưởng Viện Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách

Theo quy định của Luật Giao thông đường bộ thì Uber và Grab không phải là loại hình taxi mà thuộc nhóm xe hợp đồng. Vì vậy, nếu như nhà quản lý và người tham gia soạn thảo chính sách không phân biệt rõ ràng thì sẽ dẫn đến nhầm lẫn, có những chính sách thiếu phù hợp đối với loại hình này, ảnh hưởng tới lợi ích của người dân. Nền kinh tế chia sẻ đặc biệt rất có lợi cho những nước có dân số lớn như Việt Nam, Indonesia...

Sự xuất hiện của các công nghệ như Uber/Grab đã tham gia tích cực và làm thay đổi môi trường hoạt động cũng như phúc lợi của xã hội. Tuy nhiên, tại các thành phố lớn của Việt Nam, đang xuất hiện xu thế đưa ra các quy hoạch hay chính sách mang tính phản ứng đối với các hiện tượng mới này. Cụ thể là quan điểm hạn chế số lượng (cấp hạn ngạch) đối với xe hợp đồng điện tử “để giảm thiểu tắc nghẽn giao thông và ngăn chặn gián đoạn ngành taxi truyền thống. Đây là một lối tư duy sai lầm, vì trên thực tế, các xe này cung cấp một giải pháp vận chuyển hiệu quả và tiết kiệm hơn so với xe hơi cá nhân và taxi truyền thống. Chưa kể, nếu đưa ra chính sách hạn ngạch, thì có khả thi không? Có xâm phạm quyền tự do kinh doanh của những người muốn tham gia vào thị trường vận tải này hay không? Có làm giảm phúc lợi của xã hội hay không, trong đó chủ yếu là người tiêu dùng và người tài xế

PGS.TS. Phạm Thế Anh, Trường Đại học Kinh tế quốc dân

Uber, Grab hiện nay là phép thử với định hướng phát triển khoa học công nghệ trong thực tiễn đời sống, chính sách hiện nay. Chính phủ có chủ trương thúc đẩy công nghiệp 4.0. Nên nếu chúng ta từ chối Uber, Grab hay cho phép địa phương thiết lập rào cản với loại hình này sẽ phát đi thông điệp vô hình chung, nói áp dụng khoa học công nghệ nhưng thực tế không làm được. Đó sẽ là thông điệp không chỉ với ngành vận tải mà còn các ngành khác nữa.

TS. Đặng Quang Vinh, Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương

Chúng ta cũng cần có cái nhìn khách quan, từ khi thí điểm Uber, Grab đã tạo sự cạnh tranh, một số hãng taxi truyền thống đã đổi mới công nghệ, cũng từ khi có loại hình này thì việc các hãng taxi truyền thống tăng giá hầu như không còn nữa.

Xu hướng chung là nền kinh tế chia sẻ nhưng hiện ở Việt Nam còn nhiều điều kiện kinh doanh không đáng có, cản trở tư duy đổi mới sáng tạo. Nền kinh tế chia sẻ đòi hỏi cách thức quản lý, khai thác nguồn lực mới để tận dụng tối đa trong khi chúng ta quản lý cơ học về mô hình kinh doanh, phương thức sản xuất, đây là rào cản cần sửa đổi để tự do sáng tạo, thử nghiệm mô hình kinh doanh mới để nền kinh tế chia sẻ phát triển được ở Việt Nam.

CEO Đỗ Hoài Nam, Đồng sáng lập UP-Co Working Space

Hiện nay khi khoa học công nghệ đi vào mọi ngõ ngách cuộc sống nên cần có cái nhìn đa chiều, nếu không nhìn đúng bản chất vấn đề thì không bao giờ quản lý được. Thay vì hạn chế Uber, Grab thì nên bắt buộc taxi truyền thống phải có thay đổi công nghệ. Nếu nói đến bài toán tối ưu hóa, thì theo nghiên cứu rộng rãi thì tỷ lệ lấp đầy Uber, Grab là hơn 75% còn taxi truyền thống được 25%, như vậy, 3 chiếc taxi truyền thống mới có hiệu suất bằng 1 Uber, Grab. Ngoài ra, việc hạn chế các khởi nghiệp có khả năng đóng góp tích cực cho xã hội như vậy sẽ khiến khởi nghiệp Việt bị hạn chế về đầu tư, vì những con chim đầu đàn (các nhà đầu tư lớn trong lĩnh vực công nghệ) sẽ quan ngại về chính sách của Việt Nam và quyết định không hướng về chúng ta.