

LUẬN CỨ VỀ QUẢN LÝ NHU CẦU VẬN TẢI VÀ MỐI QUAN HỆ VỚI CHÍNH SÁCH QUẢN LÝ GIAO THÔNG

AN ANALYSIS OF TRANSPORTATION DEMAND MANAGEMENT AND THE RELATIONSHIP WITH TRANSPORTATION MANAGEMENT POLICY

NGUYỄN NGỌC HÀ

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Email liên hệ: nguyenha@vamaru.edu.vn

Tóm tắt: Bài viết này mô tả các vấn đề của quản lý nhu cầu vận tải. Bài viết xem xét tính hiệu quả của các hành động quản lý nhu cầu vận tải và nhận thấy rằng những hành động có nhiều khả năng làm tăng giá đi lại đối với việc sử dụng phương tiện sẽ có hiệu quả nhất. Bài viết đề xuất một số khuyến nghị nhằm nâng cao hiệu quả của các hành động quản lý nhu cầu vận tải trong bối cảnh tăng cường quy hoạch và triển khai các chính sách hoàn thiện giao thông vận tải.

Tác giả tập trung nghiên cứu nhu cầu vận tải phục vụ hàng khách (khách du lịch và di chuyển khác) với việc sử dụng phương pháp nghiên cứu chủ yếu: phân tích và tổng hợp, quy nạp và diễn giải, logic để làm bật nên việc luận cứ về quản lý nhu cầu vận tải cho hành khách. Tác giả tập trung nghiên cứu các luận cứ phù hợp với đặc điểm của Việt Nam.

Từ khóa: Quản lý nhu cầu, Quản lý hệ thống, Chính sách vận tải, Nhu cầu vận tải, Chính sách quản lý giao thông.

Abstract: This article provides an analysis of issues related to transportation demand management. The paper investigates the beneficial impact of transportation demand management initiatives. It concludes that actions more likely to raise the "price" of movement for transportation usage will be the most successful. The study suggests several strategies to improve the efficiency of transport demand management initiatives in the context of enhancing transportation completion policies.

The author emphasizes the necessity of customer service transportation for both other travelers and passengers. This is achieved by utilizing the primary research methodology, which includes analysis and synthesis, induction and interpretation, and logical reasoning. These methods effectively support the argument for managing passenger transport demand. The author's research primarily focuses on

investigating statements that align with the unique characteristics of Vietnam.

Keywords: Demand management, Management system, Transportation policy, Transportation Demand, Transport Management Policy.

1. Đặt vấn đề

Một khái niệm đã có từ lâu về quy hoạch giao thông "làm thế nào hệ thống giao thông đô thị hiện tại có thể được quản lý tốt hơn để có thể đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng tăng mà không cần đầu tư thêm hạ tầng giao thông?" nhưng đến nay vẫn là một vấn đề mà nhiều nhà khoa học, nhà quản lý vẫn tìm nhiều giải pháp để giải quyết. Ở một mức độ nào đó, khái niệm quản lý hệ thống này nhằm đáp lại tình trạng nguồn lực dành cho việc đầu tư cơ sở hạ tầng mới đang ngày càng hạn chế. Đặc biệt, với xu thế phát triển giao thông thông minh, giao thông xanh đã tạo ra mối quan tâm mới trong việc quản lý nhu cầu vận tải. Thay vì tập trung vào cách di chuyển nhiều phương tiện hơn, rõ ràng trọng tâm của ngành vận tải trong nhiều thập kỷ, quản lý nhu cầu vận tải tập trung chủ yếu vào việc di chuyển hiệu quả hơn.

Các nghiên cứu trong và ngoài nước về Quản lý nhu cầu vận tải hay Chính sách quản lý giao thông trong suốt thời gian qua đã có nhiều tác giả đề cập như: Meyer, M. [6]; Meyer, M., Siwek, S., Berman, W. (Eds.) [8], Nguyễn Anh Tuấn [11],... Các tác giả tập trung vào các vấn đề liên quan đến quản lý nhu cầu vận tải hoặc là các vấn đề liên quan đến quản lý hệ thống giao thông,... tại đô thị hoặc một số đô thị. Tuy nhiên các nghiên cứu chưa chỉ ra được hoặc đề cập được luận cứ liên quan đến quản lý nhu cầu vận tải và mối quan hệ với chính sách giao thông làm tiền đề đưa ra khuyến nghị cho quản lý nhà nước, cụ thể là dành cho Việt Nam.

Nghiên cứu tập trung vào một số vấn đề cơ bản: Khái niệm về quản lý nhu cầu vận tải, Tính hiệu quả các hoạt động quản lý nhu cầu vận tải, Một số khuyến nghị quản lý nhu cầu vận tải có tính thực tiễn dành cho Việt Nam.

Tác giả sử dụng phương pháp: phân tích và tổng hợp, logic để tập các khái niệm về quản lý nhu cầu vận tải từ các nghiên cứu trong và ngoài nước cũng như cùng với phương pháp quy nạp và diễn giải để đánh giá tính hiệu quả các hoạt động quản lý nhu cầu vận tải. Dựa trên kết quả các phương pháp mang lại thì tác giả đưa ra một số khuyến nghị quản lý nhu cầu vận tải.

2. Cơ sở lý luận về quản lý nhu cầu vận tải, chính sách giao thông

Theo nghĩa rộng nhất, quản lý nhu cầu vận tải là “*bắt kỳ hành động hoặc tập hợp hành động nào nhằm tác động đến hành vi đi lại của người dân theo cách đưa ra các lựa chọn di chuyển thay thế hoặc giảm tắc nghẽn*” [6], [7]. Hành động đó bao gồm: cung cấp cho người thuê dịch vụ một hoặc nhiều phương thức hoặc dịch vụ vận tải thay thế dẫn đến hiệu suất sử dụng trên mỗi phương tiện cao hơn; đưa ra các biện pháp khuyến khích hoặc không khuyến khích để giảm việc đi lại hoặc đẩy các chuyến đi đến giờ thấp điểm; hoàn thành mục đích của nhu cầu vận tải thông qua các phương thức khác như sử dụng ứng dụng CNTT,...

Nguyễn Văn Hiếu nêu lên “*Hạ tầng giao thông đô thị là hệ thống gồm: cầu, đường bộ, bến-bãi đỗ xe,...*”. Hạ tầng giao thông là nền tảng cho sự phát triển đô thị. Hạ tầng giao thông góp phần đáp ứng nhu cầu vận tải (gồm cả nhu cầu đi lại, nhu cầu sinh hoạt,...) [12].

Chính sách về giao thông là việc ban hành các cơ chế chính sách nhằm khuyến khích phát triển giao thông vận tải cũng như khuyến khích người dân thay đổi thói quen hướng đến sử dụng hệ thống giao thông công cộng.

PGS.TS. Lê Chi Mai cho rằng “*Cho đến nay trên thế giới, cuộc tranh luận về định nghĩa chính sách công vẫn là một chủ đề sôi động và khó đạt được sự nhất trí rộng rãi*” tuy vậy theo tác giả chính sách công có những đặc trưng cơ bản nhất như: Chủ thể ban hành chính sách công là nhà nước; chính sách công không chỉ là các quyết định (thể hiện trên văn bản) mà còn là những hành động, hành vi thực tiễn (thực hiện chính sách); chính sách công tập trung giải quyết những vấn đề đang đặt ra trong đời sống kinh tế - xã hội theo mục tiêu xác định; chính sách công gồm nhiều quyết định chính sách có liên quan lẫn nhau [2].

Từ góc độ chính sách công, quản lý nhu cầu có một số đặc điểm ảnh hưởng đến nội dung và phạm vi can thiệp của chính sách. Đầu tiên, quản lý nhu cầu vận tải có thể được xem xét từ hai góc độ triển khai: Các hành động được triển khai tại các địa điểm cụ thể hoặc các chiến lược được triển khai ở cấp độ toàn khu vực [10].

Vấn đề chính sách thứ hai cần cân nhắc là các hoạt động quản lý nhu cầu vận tải có thể được thực hiện ở nhiều thị trường du lịch khác nhau nhằm phục vụ các mục đích chuyến đi khác nhau nhất là với các địa phương mật độ khách du lịch đến thăm quan, nghỉ dưỡng nhiều trong năm hay theo mùa vụ.

Bảng 1 cho thấy các loại hành động quản lý nhu cầu vận tải khác nhau có thể được áp dụng như thế nào đối với các thị trường được xác định ở các quy mô địa lý khác nhau. Vì vậy, mục đích và hiệu quả của các hành động nhằm tác động đến chuyến đi với mục đích làm việc có thể rất khác so với những hành động hướng tới các chuyến đi mua sắm hoặc du lịch. Việc

Bảng 1. Công cụ quản lý nhu cầu được áp dụng cho thị trường du lịch

Mục đích chuyến đi	Địa điểm	Tiểu vùng/ Hành lang	Khu vực
Công việc	Đi chung xe; Phương tiện công cộng/ Tư nhân; Đi xe đạp/ đi bộ; Giờ làm việc thay thế; Làm việc từ xa; Chính sách đỗ xe.	Đi chung xe trong tiểu vùng; Hành lang; Hỗ trợ vận tải; Viễn thông của tiểu vùng.	Đi chung xe trong toàn khu vực; Dịch vụ vận tải; Giá chung cho toàn tuyến; Quy định hạn chế di chuyển Hệ thống thông tin du lịch trong khu vực.
Nơi bán hàng	Xe đưa đón; Hỗ trợ vận tải; Đường dành cho người đi; Quy hoạch đô thị; Mua sắm trực tuyến.	Xe đưa đón; Nơi đậu xe và di chuyển; Dịch vụ vận tải.	Mua sắm trực tuyến; Hỗ trợ di chuyển; Dịch vụ vận tải trong khu vực; Thông tin cho khách du lịch.
Khách du lịch	Sử dụng xe đưa đón; Chính sách đỗ xe; Dịch vụ vận tải.	Điểm đỗ xe và di chuyển; Quản lý điểm đỗ xe; Dịch vụ đưa đón; Hệ thống dành cho người đi xe đạp/ đi bộ.	Dịch vụ vận tải khách trong khu vực; Marketing; Khu vực dừng-di chuyển; Thông tin cho khách du lịch.

Nguồn: Meyer và cộng sự [8]

nhằm mục tiêu các hành động quản lý nhu cầu vận tải và các biện pháp khuyến khích hoặc không khuyến khích tương ứng đối với các thị trường du lịch cụ thể là một trong những thách thức chính đối với sự thành công của chính sách quản lý nhu cầu vận tải.

Tương ứng với quan điểm nêu trên, việc xem xét chính sách phản ánh thực tế là các cơ chế thường được sử dụng để thực hiện các chương trình quản lý nhu cầu vận tải là khác nhau đối với mỗi thị trường kể cả trong cùng một khu vực hoặc lãnh thổ. Nhiều tổ chức gồm cả tổ chức công và tư đã phát triển các chương trình kết nối xe chung trong khu vực chỉ đơn giản là cung cấp thông tin cho những người muốn đi chung xe. Đặc điểm xây dựng cơ chế chính sách cho quản lý nhu cầu vận tải là việc thành lập các tổ chức quản lý vận tải, các hiệp hội bao gồm chủ yếu là các nhà phát triển và người sử dụng lao động với mục đích thúc đẩy các lựa chọn thay thế tuyến đi dành cho các tổ chức thành viên. Việc thực thi chính sách quản lý nhu cầu vận tải trong môi trường thể chế ngày nay đòi hỏi sự tham gia của nhiều nhóm và tổ chức khác nhau, nhiều trong số đó thuộc khu vực tư nhân vì lợi nhuận.

Một cân nhắc chính sách quan trọng khác đối với việc phát triển chương trình quản lý nhu cầu vận tải là các hành động quản lý nhu cầu vận tải có thể tập trung vào việc giảm thiểu ngắn hạn các vấn đề di chuyển hoặc tắc nghẽn hiện tại hoặc có thể cung cấp một cách tiếp cận chiến lược hơn để tránh tắc nghẽn trong tương lai. Trong trường hợp trước, một số hành động quản lý nhu cầu vận tải đã được đưa vào các quy định giảm thiểu giao thông được thiết kế để giảm thiểu tác động của các hoạt động phát triển được đề xuất. Các hành động quản lý nhu cầu vận tải thường được kết hợp vào các chiến lược quản lý tăng trưởng như một phương thức để giảm mức cầu sẽ xảy ra trong các kịch bản phát triển khác nhau. Cơ chế chính sách được sử dụng để xem xét quản lý nhu cầu vận tải thường sẽ phản ánh quan điểm ngắn hạn và dài hạn này.

Một vấn đề cần cân nhắc khi thực hiện các hành động quản lý nhu cầu vận tải là tập trung vào việc thay đổi hành vi đi lại của cá nhân. Trong bối cảnh giao thông điển hình của các khu đô thị ngày nay là việc sử dụng ô tô làm phương tiện di chuyển cá nhân là chủ yếu, đây có lẽ là thách thức đáng chú ý nhất đối với việc triển khai quản lý nhu cầu vận tải thành công. Vì vậy, việc thực hiện thành công chương trình quản lý nhu cầu vận tải thường phải gắn liền với sự ủng hộ mạnh mẽ của mọi tầng lớp.

Mặc dù các hoạt động quản lý nhu cầu vận tải có thể được hỗ trợ bởi nhiều nhóm khác nhau vì nhiều lý do, nhưng hai nhóm đối tượng quản lý nhu cầu vận tải

nói riêng thường đóng vai trò quan trọng cho sự thành công: Cộng đồng doanh nghiệp và các nhóm quản lý môi trường hoặc tăng trưởng. Một số lý do để tham gia hoạt động quản lý nhu cầu:

- Tăng cường sức khỏe cộng đồng và người lao động thông qua giảm ô nhiễm không khí cũng như giảm mức độ căng thẳng;
- Cải thiện khả năng di chuyển trong khu vực;
- Tăng cường khả năng tiếp cận của khách hàng;
- Khả năng kết nối việc giảm chuyển đi với hoạt động kinh doanh;
- Giảm ùn tắc và giảm nhu cầu đỗ xe;
- Nâng cao khả năng tuyển dụng và giữ chân nhân viên;
- Cơ hội quy hoạch và chia sẻ không gian làm việc chung một cách sáng tạo và linh hoạt;
- Cải thiện năng suất (đặc biệt thông qua làm việc từ xa).

Các chương trình quản lý nhu cầu vận tải thành công thường là kết quả khi doanh nghiệp quyết định rằng việc giảm số chuyến đi của nhân viên là điều tốt cho môi trường kinh doanh. Do đó, việc đưa người sử dụng lao động vào việc phát triển chương trình quản lý nhu cầu vận tải đã trở thành điểm xuất phát cơ bản để tạo ra những chương trình như vậy. Thành phần môi trường của quản lý nhu cầu vận tải dựa trên mong muốn của các nhóm này là giảm việc sử dụng ô tô ở khu vực thành thị và do đó có thể giảm tác động tiêu cực đến môi trường, đặc biệt là ô nhiễm không khí.

Điểm cân nhắc cuối cùng để hiểu tại sao các hành động quản lý nhu cầu vận tải lại trở thành một phần quan trọng trong quy hoạch giao thông đô thị là tính chất bắt buộc hành động của chính sách giao thông. Trong tổng đầu tư của một quốc gia thì cơ sở hạ tầng giao thông vận tải đã chiếm một phần đáng kể trong đó.

3. Mối tương quan giữa quản lý nhu cầu vận tải - chính sách giao thông và hiệu quả

3.1. Một số vấn đề về quản lý nhu cầu vận tải và chính sách giao thông

Quản lý giao thông theo nghĩa truyền thống biểu thị bất kỳ hoạt động nào trong đó sự di chuyển của giao thông được kiểm soát bằng cách thay đổi việc sử dụng không gian đường được chỉ định [4]. Các mục tiêu của quản lý giao thông theo thời gian, theo trình tự là: Tăng cường hiệu quả và năng lực giao thông, cung cấp các giải pháp thay thế cho đầu tư cơ sở hạ tầng quy mô lớn, giảm tiêu thụ nhiên liệu khi đối mặt

với tình trạng cung cấp nhiên liệu nghiêm trọng, gián đoạn, cải thiện chất lượng không khí thông qua việc sử dụng không gian đường hiệu quả hơn, và củng cố mối lo ngại đang nổi lên về chính sách đất đai và mật độ đô thị [6], [8].

Ví dụ về các biện pháp đó bao gồm, nhưng không giới hạn ở:

- Không áp một khung giờ làm việc;
- Khuyến khích việc gộp xe;
- Điều chỉnh giá phù hợp đối với các cơ sở hạ tầng giao thông (ví dụ: Cầu, đường) nhằm điều chỉnh việc sử dụng ô tô và khuyến khích việc sử dụng phương tiện công cộng;
- Quy định việc cung cấp bãi đậu xe ngoài đường.
- Tăng giá đỗ xe ban ngày tại Khu trung tâm thương mại trong các ngày làm việc;
- Cấm ô tô cá nhân vào các khu vực của trung tâm

thương mại trong ngày làm việc;

- Cấp phép tự do cho xe taxi.

Xem xét nhu cầu và đánh giá tính khả thi của các biện pháp quản lý, định giá và quản lý giao thông và nâng cao hiệu quả của hệ thống giao thông tổng thể, như: Hạn chế đỗ xe; khuyến khích giờ làm việc xen kẽ; tạo ra các tuyến đường quá cảnh; cung cấp bãi đỗ xe dọc theo các tuyến đường vận tải chính; và các hành động khác được thiết kế để sử dụng hiệu quả hơn các phương tiện giao thông hiện có.

Các quy định này yêu cầu mỗi khu vực đô thị phải có một tổ chức quy hoạch đô thị được chỉ định chịu trách nhiệm phát triển quy hoạch giao thông đô thị và chương trình cải thiện giao thông. Điều quan trọng là các quy định yêu cầu kế hoạch vận tải phải có yếu tố cải thiện giao thông phải có các dự án được lập trình để thực hiện dựa trên yếu tố nhu cầu chuyển đi. **Bảng 2** đưa ra những hành động cải thiện hoạt động giao

Bảng 2. Các hoạt động của hướng đến cải thiện giao thông

Hành động	Nội dung hành động
(1) Cải tiến hoạt động giao thông nhằm quản lý và kiểm soát luồng phương tiện cơ giới như:	Đường một chiều; Tín hiệu tốt hơn và thời gian tăng dần của tín hiệu giao thông; Điều khiển giao thông bằng máy tính; Đo lường truy cập vào đường cao tốc; Làn đường giao thông có thể đảo ngược; Những cải tiến kỹ thuật giao thông khác.
(2) Ưu đãi đối với các phương tiện quá cảnh và các phương tiện có sức chứa lớn khác, như:	Làn đường dành riêng hoặc ưu tiên trên đường cao tốc và đường thành phố; Làn đường dành riêng để tránh các điểm tắc nghẽn; Làn đường dành riêng tại các trạm thu phí có quy định thu phí không dừng; Thực thi nghiêm ngặt quyền ưu tiên vận tải được bảo lưu; Làn đường rẽ đặc biệt hoặc miễn trừ hạn chế rẽ cho xe bus.
(3) Cung cấp phù hợp cho người đi bộ và xe đạp, chẳng hạn như:	Đường dành cho xe đạp và làn đường dành riêng; Phố dành cho người đi bộ và các phương tiện khác để phân chia; luồng giao thông của người đi bộ và xe cộ; Khu vực đỗ xe đạp an toàn và tiện lợi; Các biện pháp hỗ trợ xe đạp khác.
(4) Quản lý, kiểm soát bãi đỗ xe thông qua:	Loại bỏ bãi đậu xe trên đường, đặc biệt là trong thời gian cao điểm; Quy định số lượng, giá đỗ xe công cộng, bãi đỗ xe riêng; Ưu tiên đỗ xe của người sử dụng ngắn hạn hơn là những người đi lại cả ngày; Cung cấp bãi đậu xe ở hành lang giao thông để tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển sang phương tiện vận tải công cộng và các phương tiện có sức chứa lớn khác; Thực thi nghiêm ngặt các hạn chế đỗ xe.
(5) Những thay đổi trong lịch trình làm việc, cơ cấu giá vé và phí ô tô để giảm việc đi lại trong giờ cao điểm và khuyến khích sử dụng phương tiện vận tải và dịch vụ vận tải ngoài giờ cao điểm, như:	Giờ làm việc xen kẽ; Giờ làm việc linh hoạt; Giảm giá vé vận tải cho người sử dụng phương tiện công cộng ngoài giờ cao điểm; Tăng phí đi lại vào giờ cao điểm trên cầu và các tuyến đường vào thành phố; Các hành động khác nhằm giảm việc sử dụng phương tiện tại các khu vực tắc nghẽn.

Nguồn: CSC của Hoa Kỳ giai đoạn 1930-2001 [3]; Report DOT-I-82-4, New York State DOT [10].

thông tại Mỹ, Chính phủ Hoa Kỳ đã đưa ra các hành động hướng đến việc cải thiện tình hình giao thông trước áp lực lớn về nhu cầu đi lại nhưng lại hạn chế về đầu tư mới về hạ tầng giao thông.

Nguồn gốc của quản lý nhu cầu vận tải được coi là phát triển từ mối quan tâm chính sách về quản lý giao thông. Và ở một mức độ lớn hơn, các hoạt động quản lý giao thông là công cụ giúp nâng cao nhận thức về các hoạt động quản lý nhu cầu. Tuy nhiên, thay vì đi theo hướng phát triển hạ tầng liên tục để đáp ứng nhu cầu vận tải nên cần đến các hành động quản lý nhu cầu, những lo ngại này kêu gọi giảm việc sử dụng phương tiện cá nhân hoặc không hiệu quả ngay từ đầu.

3.2. Hiệu quả của các hoạt động quản lý nhu cầu vận tải

Như đã đề cập ở phần trên, các hoạt động quản lý nhu cầu vận tải được thực hiện phù hợp nhất trong bối cảnh các thị trường du lịch cụ thể. Do đó, hiệu quả của quản lý nhu cầu vận tải sẽ phụ thuộc rất nhiều vào mối quan hệ giữa các động cơ hoặc không khuyến khích “*thay đổi hành thi du lịch*” của hành động quản lý nhu cầu vận tải và xu hướng phản ứng của khách du lịch tại một thị trường cụ thể.

Tuy nhiên, trong hầu hết các trường hợp, phải có một số mức độ khuyến khích hoặc không khuyến khích để khuyến khích người sử dụng ô tô thay đổi hành vi đi lại của họ. Và ngay cả khi có những khuyến khích và không khuyến khích, việc thay đổi hành vi đi lại ở các mức độ khác nhau để tạo ra sự khác biệt sẽ là vấn đề khó khăn do hiện tại chủ thể đang phụ thuộc vào ô tô để đi lại cá nhân.

Các hành động được xem xét bao gồm:

- Chiến lược nhu cầu giao thông vận tải;
- Chiến lược quản lý hệ thống giao thông vận tải chủ yếu bao gồm cải thiện hoạt động giao thông;
- Cải thiện giao thông công cộng;
- Cải thiện năng lực đường cao tốc;
- Làn đường có mật độ xe cộ cao;
- Các biện pháp khuyến khích sử dụng các phương tiện không có động cơ;
- Các chiến lược quản lý tăng trưởng và trung tâm hoạt động liên quan đến việc sử dụng và phát triển đất.

Các hoạt động quản lý nhu cầu vận tải có tác động tiềm tàng quan trọng đến nhu cầu đi lại. Trong những trường hợp đã thực sự đạt được thành công, thường là ở cấp độ địa điểm, một trong những yếu tố then chốt dẫn đến thành công là việc sử dụng các biện pháp khuyến khích hoặc không khuyến khích để khuyến khích thay đổi hành vi du lịch. Ở các ứng dụng rộng

khắp khu vực hơn, việc phân tích các hành động quản lý nhu cầu vận tải có nhiều khả năng gây ra sự thay đổi đáng chú ý nhất trong hành vi đi lại cho thấy rằng việc tăng giá đi lại đối với việc sử dụng phương tiện một người là yếu tố nguyên nhân quan trọng nhất dẫn đến sự thay đổi này.

3.3. Mối tương quan giữa quản lý nhu cầu vận tải và chính sách giao thông

Nhu cầu vận chuyển được phát sinh trên cơ sở các nguồn gốc: Sự phân bố tài nguyên không đều; Sự phân bố lực lượng sản xuất không đều; Sự phân bố cơ sở văn hóa không đều; Sự chuyên môn hóa sản xuất; Các nguồn gốc khác (sự thay đổi nơi sản xuất,...). Từ hiệu quả các hoạt động quản lý nhu cầu vận tải đã đề cập ở trên thì quản lý nhu cầu vận chuyển dưới góc độ quản lý nhà nước thì chính sách giao thông tương quan ở các góc độ vấn đề sau:

- Chính sách giao thông tối đa hóa hiệu quả của hoạt động quản lý nhu cầu vận tải (đối với hành khách): Cải thiện lựa chọn phương tiện, cải thiện lựa chọn đi lại, các biện pháp kinh tế, các chính sách sử dụng tài nguyên và phát triển giao thông;

- Chính sách giao thông quản lý chất lượng hoạt động quản lý nhu cầu vận tải: Như đề cập nguồn gốc của nhu cầu vận tải phát sinh từ các nguồn gốc khác nhau. Hoạt động quản lý nhu cầu vận tải nếu chỉ thuần túy quản lý sẽ phát sinh các đơn vị cung ứng vận tải khác nhau vì vậy chính sách giao thông sẽ đảm bảo hoạt động và chất lượng dịch vụ của các hoạt động quản lý nhu cầu vận tải.

- Sự tác động của các đối tượng tham gia: Cộng đồng có tham gia tham vấn từ hoạt động quản lý nhu cầu vận tải đến các chính sách quản lý, các đối tượng sẽ người thụ hưởng trực tiếp và tác động đến hiệu quả các chính sách cũng như hoạt động quản lý nhu cầu vận tải.

- Sự tích hợp quản lý: Sự tích hợp về chính sách, tích hợp hệ thống quy hoạch cùng hệ thống giao thông, tích hợp hoạt động vận hành,...

- Ứng dụng CNTT trong quản lý nhu cầu vận tải và chính sách giao thông: để cải thiện chất lượng vận tải đáp ứng nhu cầu vận tải thì ứng dụng CNTT trong việc tối ưu quản lý phương tiện, kế hoạch vận chuyển,... dựa trên dữ liệu số hóa từ hoạt động quản lý nhu cầu vận tải và các thống kê nhằm đánh giá hiệu quả của cách chính sách đã ban hành.

4. Một số khuyến nghị tăng cường công tác quản lý giao thông hướng tới đáp ứng được nhu cầu vận tải

Quyết định du lịch bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố,

nhưng quan trọng nhất là chi phí liên quan đến chuyến đi. Những yếu tố này đã được biết đến rộng rãi và trên thực tế là cơ sở của mô hình hóa nhu cầu du lịch trong nhiều thập kỷ qua. Khi không xét đến chi phí xã hội thực sự của việc đi lại có tính đến các yếu tố bên ngoài, chi phí được cảm nhận của việc đi lại bằng ô tô phản ánh chi phí thực tế của việc sử dụng phương tiện và mức độ thuận tiện mà nó mang lại (*bao gồm chi phí tắc nghẽn về mặt sự chậm trễ trong chuyến đi*). Mức độ thuận tiện có thể được định nghĩa theo nhiều cách. Đối với những yếu tố ảnh hưởng đến sự lựa chọn du lịch của một cá nhân, hai yếu tố quan trọng nhất rất có thể là sự sẵn có của ô tô và mức độ tắc nghẽn và chậm trễ liên quan đến việc đi lại bằng ô tô.

Thành phần thứ hai của sự thuận tiện - mức độ tắc nghẽn và do đó độ trễ chuyến đi - khó đánh giá hơn nhiều. Các chỉ số tắc nghẽn tổng hợp đường như cho thấy tình trạng tắc nghẽn đang trở nên vấn đề thách thức ở hầu hết các khu vực đô thị lớn. Tuy nhiên, có bằng chứng cho thấy tốc độ trung bình và lượng thời gian di chuyển của mỗi người trong ngày vẫn khá ổn định. Có lẽ chỉ số tốt nhất về thành phần thuận tiện này là có rất ít bằng chứng về sự thay đổi đáng kể trong phương thức đi lại hoặc thời gian di chuyển thay thế do tình trạng tắc nghẽn giao thông chậm trễ.

Mặt khác, sự sẵn sàng để thực hiện các hành động quản lý nhu cầu vận tải có tác động đáng kể đến chi phí đi lại bằng ô tô nói chung không có ở hầu hết các khu vực thành thị. Điều này chắc chắn đúng đối với các hành động quản lý nhu cầu vận tải độc lập và có thể do cách chính sách ban hành chưa phù hợp. Tuy nhiên, để áp dụng thành công các chương trình quản lý nhu cầu vận tải trong tương lai không phải là để các hành động đúng độc lập.

Căn cứ theo Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 quy định về quy tắc giao thông đường bộ [1]; Nghị định số 10/2020/NĐ-CP về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải [4]; Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ [5]; nhận thấy rằng vận tải nói chung và vận tải đường bộ nói riêng đã và đang được Chính phủ quan tâm cũng như đưa ra các chính sách thay đổi trong những năm qua theo hướng tạo thuận lợi cho cả người kinh doanh vận tải và người sử dụng dịch vụ vận tải. Chính vì vậy, cần có những các luận cứ mới để tham vấn cho Chính phủ, ban ngành về các góc độ quản lý vận tải từ quản lý nhu cầu vận tải cũng như các hoạt động vận tải.

Các khuyến nghị sau đây được đưa ra về cách quản lý nhu cầu vận tải có thể trở thành một yếu tố quan

trọng trong quy hoạch giao thông cũng như có thể góp phần tham khảo trong các chính sách ban hành trong tương lai giúp khai thác tốt những hạ tầng sẵn có nhưng vẫn đáp ứng nhu cầu vận tải:

(1) Đưa quản lý nhu cầu vận tải thành giải pháp giải quyết vấn đề giao thông.

Đó là việc đưa thành chương trình quản lý phải mang lại những cải tiến hệ thống giao thông hiệu quả nhất về mặt chi phí nhằm tăng cường khả năng di chuyển và giảm tắc nghẽn giao thông đồng thời nhất quán với các mục tiêu của cộng đồng. Thứ hai, chương trình giảm thiểu tình trạng di chuyển hoặc ùn tắc nên xem xét các cách tốt hơn để quản lý nhu cầu vận tải, đặc biệt nếu cơ hội đạt được những lợi ích đáng kể về hiệu suất hệ thống thông qua việc mở rộng hoặc cải thiện hoạt động bị hạn chế.

(2) Liên kết quản lý nhu cầu vận tải với sử dụng hạ tầng giao thông.

Một trong những mối quan hệ cơ bản để hiểu cách thức và lý do hệ thống giao thông vận tải vận hành là mối liên hệ giữa sử dụng hạ tầng giao thông và giao thông. Nói một cách đơn giản, mô hình thực hiện chuyến đi, số lượng và sự phân bổ phương thức phần lớn là một chức năng của sự phân bổ không gian và sử dụng hạ tầng giao thông. Do đó, tại các địa điểm phát triển riêng lẻ, việc thực hiện kiểm soát các đặc điểm tạo ra chuyến đi của việc sử dụng hạ tầng giao thông có thể được sử dụng để tạo ra nhu cầu phù hợp với cơ sở hạ tầng giao thông hiện tại và mức độ dịch vụ mong muốn.

(3) Xác định chi phí chuyến đi.

Hiệu quả của bất kỳ hành động quản lý nhu cầu vận tải nào đều ảnh hưởng đến quyết định đi lại của từng khách du lịch. Như đã đề cập ở nội dung trên, một trong những cách hiệu quả nhất để làm điều này là tăng chi phí đi lại để phản ánh dễ dàng hơn chi phí xã hội thực sự của việc thực hiện một chuyến đi bằng ô tô.

(4) Triển khai các chính sách hướng nhu cầu vận tải cá nhân vào sử dụng dịch vụ công cộng.

Nếu việc áp dụng chi phí bổ sung cho số lượng lớn khách du lịch là khó khăn về mặt quản lý thì cần đưa ra các chính sách cung cấp trợ cấp, có thể hợp lý hơn, giả sử có đủ kinh phí để thực hiện việc đó. Trong trường hợp này, các khoản hỗ trợ có thể bao gồm miễn phí hoặc giảm giá vé vận tải, giảm chi phí đỗ xe cho những người đi chung xe,...

5. Kết luận

Bài viết này đã đưa ra các vấn đề cùng luận cứ có liên quan đến quản lý nhu cầu vận tải được nhìn nhận chủ yếu từ góc độ chính sách. Các hành động quản lý

nhu cầu vận tải xuất phát từ hai xu hướng quan trọng trong chính sách và quy hoạch giao thông vận tải - ngày càng tập trung vào các hoạt động quản lý hệ thống và mở rộng quy trình quy hoạch giao thông vận tải để bao gồm nhiều vấn đề phi giao thông vận tải. Xu hướng thứ hai này được quan sát thấy nhiều nhất trong lĩnh vực chính sách môi trường, nơi việc sử dụng phương tiện cơ giới được coi là một phần chính của vấn đề. Điều quan trọng đối với tương lai của quản lý nhu cầu vận tải là cần lưu ý rằng việc lập kế hoạch vận hành và quản lý hệ thống đã trở nên quan trọng hơn đối với quá trình lập kế hoạch giao thông vận tải.

Bài viết mặc dù đã đưa ra được các luận cứ có liên quan đến nhu cầu vận tải, chính sách quản lý nhu cầu vận tải,.. cùng một số khuyến nghị liên quan đến quản lý nhu cầu vận tải tại Việt Nam nhưng bài viết vẫn còn một số hạn chế sau: Chưa đề cập đến tiêu chí hoặc bộ tiêu chí để đánh giá nhu cầu vận tải dành cho Việt Nam hay cách thức để tổng hợp nhu cầu vận tải tại một đô thị/địa phương nhất là nơi có địa điểm du lịch hay làm rõ cùng các minh chứng bằng số liệu thực tế về mối tương quan giữa quản lý nhu cầu vận tải và chính sách giao thông. Đây cũng là khoảng trống để tác giả hoặc các nhà khoa học khác nghiên cứu sau này.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: **DT23-24.101**.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12;
- [2] Lê Chi Mai (2003). *Cải cách dịch vụ công ở Việt Nam*. NXB Chính trị Quốc Gia.
- [3] Lê Vinh Danh (2001). *Chính sách công của Hoa Kỳ giai đoạn 1930-2001*. NXB Thống kê.
- [4] Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/10/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

- [5] Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.
- [6] Meyer, M., (1978). *Organizational response to a federal policy initiative in the public transportation sector: a study of implementation and compliance*. unpublished Ph.D. dissertation, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, MA.
- [7] Meyer, M., Siwek, S., Berman, W. (Eds.), (1994). *The state-of-the-practice of travel demand management*. In: *Transportation Research Board, TDM Innovation and Research Symposium*. Transportation Research Circular 433. Washington D.C.
- [8] Meyer, M., (1997). *A Toolbox for Alleviating Traffic Congestion and Enhancing Mobility*. Institute of Transportation Engineers, Washington D.C.
- [9] Meyer, J., Kain, J., Wohl, M., (1965). *The Urban Transportation Problem*. Harvard University Press, Cambridge, MA.
- [10] New York State DOT. *Energy impacts of transportation system management actions*. Report DOT-I-82-4.
- [11] Nguyễn Anh Tuấn (2021). *Nghiên cứu quản lý hệ thống giao thông tỉnh tại các đô thị*. Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia.
- [12] Nguyễn Văn Hiếu, (2022). *Một số vấn đề lý luận và thực tế đặt ra trong phát triển hạ tầng giao thông đường bộ đô thị Hà Nội theo hướng bền vững*. Tạp chí Công thương.

Ngày nhận bài:	01/11/2023
Ngày nhận bản sửa:	13/11/2023
Ngày duyệt đăng:	17/11/2023