**DỰ THẢO:**

**QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN VẬN TẢI HÀNH KHÁCH BẰNG TAXI TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH BẮC NINH ĐẾN NĂM 2025,**

**TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030**

# 

# Phần mở đầu

## 1. Sự cần thiết lập quy hoạch

Cùng với sự phát triển kinh tế- xã hội của cả nước nói chung và tỉnh Bắc Ninh nói riêng, được sự quan tâm chỉ đạo của các cấp từ Trung ương đến địa phương, hoạt động kinh doanh vận tải khách đã có những bước phát triển đáng kể trên tất cả các loại hình: Kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, tuyến buýt, taxi diễn ra ở một số nội dung như chất lượng phương tiện được đổi mới, chất lượng dịch vụ được nâng cao...đã và đang đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân trên địa bàn tỉnh. Trong các loại hình kinh doanh vận tải nói trên, loại hình kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi được đánh giá có tốc độ phát triển nhanh , năm 2005 trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh bắt đầu hình thành và phát triển loại hình kinh doanh hành khách bằng xe taxi với 01 doanh nghiệp ( taxi Mai Linh ) với tổng số 50 xe. Đến nay, toàn tỉnh có 34 đơn vị vận tải hành khách bằng xe taxi với tổng số hơn 2950 xe.

Bên cạnh những thành tựu đã đạt được, có thể nhận thấy còn nhiều nhược điểm tồn tại của vận tải hành khách bằng xe taxi. Trong đó, sự phát triển ồ ạt quá mức về số lượng xe taxi so với nhu cầu tại khu vực đô thị, làm nảy sinh tình trạng tranh giành khách, lộn xộn trong đón, trả khách tại một số khu vực trung tâm làm ảnh hưởng tới trật tự đô thị và gây mất trật tự an toàn giao thông. Trong khi đó, việc bố trí điểm đỗ còn nhiều hạn chế; công tác quản lý chưa đồng bộ, công tác quản lý và kiểm soát hoạt động taxi, đào tạo về chuyên môn nghiệp vụ, kỹ năng phục vụ của lái xe taxi chưa được các đơn vị chú trọng dẫn đến tình trạng lộn xộn, khó kiểm soát, giảm lòng tin của người dân.

Có nhiều nguyên nhân dẫn đến tình trạng trên, trong đó nguyên nhân cơ bản nhất là Bắc Ninh chưa có Quy hoạch phát triển vận tải hành khách ( sau đây viết tắt là VTHK) bằng xe taxi chính thức được phê duyệt. Điều này đồng nghĩa với cơ quan quản lý nhà nước thiếu quy định để quản lý quá trình phát triển về phương tiện, chất lượng dịch vụ và điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông đô thị. Thiếu quy hoạch phát triển VTHK bằng xe taxi dẫn đến các dự án phát triển VTHK bằng xe buýt, xe khách cố định và xe taxi không đồng bộ. Đây chính là đòi hỏi bức xúc của thực tiễn trong quá trình phát triển đô thị đối với việc xây dựng hoàn thiện các quy hoạch hệ thống VTHKCC, trong đó có Quy hoạch phát triển VTHK bằng xe taxi.

## 2. Căn cứ lập quy hoạch

- Luật Giao thông đường bộ 2008 (23/2008/QH12) do Quốc hội ban hành: quy định về các hành vi tham gia giao thông, quy định về phương tiện tham gia giao thông: về điều kiện tham gia giao thông của phương tiện, cấp và thu hồi đăng ký phương tiện,…quy định về người điều khiển phương tiện: độ tuổi sử dụng, điều kiện tham gia giao thông,…quy định các hoạt động vận tải: điều kiện kinh doanh vận tải, các hoạt động dịch vụ bổ trợ,…

- Luật Doanh nghiệp 2014 (68/2014/QH13) do Quốc hội ban hành: quy định điều kiện để thành lập, tổ chức quản lý, tổ chức lại, giải thể và hoạt động có liên quan của Doanh nghiệp;

- Luật Hợp tác xã 23/2012/QH ngày 20/11/2012 do Quốc hội ban hành: quy định điều kiện để thành lập HTX, điều kiện trở thành xã viên, tổ chức và quản lý HTX, tài sản và tài chính của HTX;

- Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển KT-XH; Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11/01/2008 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP;

- Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;

- Thông tư liên tịch số 152/2014/TTLT-BTC-BGTVT ngày 15 tháng 10 năm 2014 về việc hướng dẫn thực hiện giá cước vận tải bằng xe ô tô và giá dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

- Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 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;

- Thông tư số 55/2013/TT-BGTVT ngày 26/12/2013 của Bộ Giao thông vận tải quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong tổ chức, quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

- Quyết định số 1831/QĐ-TTg ngày 09/10/2013 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bắc Ninh đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 28/2011/QĐ-UBND ngày 14/3/2012 của Chủ tịch UBND tỉnh Bắc Ninh về việc phê duyệt quy hoạch giao thông vận tải tỉnh Bắc Ninh giai đoạn 2010 đến 2020 và tầm nhìn đến năm 2030;

Các quy định khác liên quan.

## 3. Mục tiêu và nhiệm vụ quy hoạch

Định hướng phát triển về số lượng doanh nghiệp, phương tiện vận tải khách bằng taxi có quy mô phù hợp với sự phát triển chung của thành phố Bắc Ninh và các huyện, thị xã.

Đề xuất các quy định, mô hình quản lý hoạt động vận tải khách bằng taxi góp phần đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân, đảm bảo trật tự an toàn giao thông, nâng cao hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp, đồng thời tiết kiệm chi phí xã hội.

Xây dựng Quy hoạch các giải pháp quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030.

# Phần I

# HIỆN TRẠNG KINH TẾ XÃ HỘI VÀ GIAO THÔNG VẬN TẢI

## 1.1. Điều kiện tự nhiên

- Vị trí địa lý:

Bắc Ninh là một tỉnh thuộc vùng đồng bằng Sông Hồng, nằm trong tam giác kinh tế trọng điểm Hà Nội- Hải Phòng- Quảng Ninh và là cửa ngõ phía Đông Bắc của thủ đô Hà Nội. Tỉnh có địa giới hành chính tiếp giáp với các tỉnh: Bắc Giang ở phía Bắc, Hải Dương ở phía Đông Nam, Hưng Yên ở phía Nam và thủ đô Hà Nội ở phía Tây. Theo số liệu thống kê năm 2013 tỉnh Bắc Ninh có diện tích tự nhiên 823km2 với tổng dân số 1.114.000 người. Trong đó dân cư nông thôn chiếm trên 74,1%, dân số thành thị chiếm 25,9%. Thành phần dân số này có xu hướng chuyển dịch theo cơ cấu tăng dân số thành thị và giảm dân số nông thôn.

Dân số Bắc Ninh là dân số trẻ, trên 60% trong độ tuổi lao động. Với chất lượng ngày càng được nâng cao, đội ngũ dân số trẻ này là lực lượng lao động hùng hậu trong công cuộc đổi mới, xây dựng và phát triển kinh tế - văn hoá - xã hội của tỉn

- Khí hậu thuỷ văn:

**-** *Nhiệt độ - độ ẩm:*

Bắc Ninh nằm trong vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa với bốn mùa khá rõ rệt, có mùa đông lạnh, mùa hè nóng nực. Trong khoảng 12 năm trở lại đây, nhiệt độ trung bình năm là 24,0oC, nhiệt độ trung bình tháng cao nhất là 29,4oC (tháng 7), nhiệt độ trung bình thấp nhất là 17,4oC (tháng 1). Sự chênh lệch nhiệt độ giữa tháng cao nhất và tháng thấp nhất là 12,0oC.

Độ ẩm tương đối trung bình của Bắc Ninh khoảng 81%, độ chênh lệch về độ ẩm giữa các tháng không lớn, độ ẩm tương đối trung bình thấp nhất từ 72% đến 75% thường xảy ra từ tháng 10 đến tháng 12 trong năm.

- *Lượng mưa:*

Lượng mưa trung bình hàng năm tại Bắc Ninh khoảng 1500mm nhưng phân bổ không đều trong năm. Mùa mưa chủ yếu từ tháng 5 đến tháng 10, chiếm 80% tổng lượng mưa cả năm. Mùa khô từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau chỉ chiếm 20% tổng lượng mưa trong năm. Khu vực có lượng mưa trung bình lớn nhất thuộc thị xã Từ Sơn, huyện Yên Phong, huyện Tiên Du, còn khu vực có lượng mưa trung bình nhỏ nhất thuộc huyện Quế Võ.

- *Số giờ nắng- gió:*

Khoảng 12 năm trở lại đây, tổng số giờ nắng trung bình là 1417 giờ, trong đó tháng có giờ nắng trung bình lớn nhất là tháng 7 với 168 giờ, tháng có giờ nắng trung bình ít nhất là tháng 1 với 64 giờ. Hàng năm có hai mùa gió chính: gió mùa Đông Bắc và gió mùa Đông Nam. Gió mùa Đông Bắc thịnh hành từ tháng 10 năm trước đến tháng 3 năm sau, tốc độ gió trung bình vào tháng 1 khoảng 2,6m/s; gió mùa Đông Nam thịnh hành từ tháng 4 đến tháng 9 mang theo hơi ẩm gây mưa rào, tốc độ trung bình vào tháng 7 khoảng 2,4m/s.

## 1.2. Tình hình phát triển kinh tế xã hội

Tỉnh Bắc Nınh có 126 đơn vị hành chính cấp xã bao gồm 20 phường, 6 thị trấn và 100 xã. Bắc Ninh được chia thành 6 huyện, 1 thành phố và 1 thị xã trực thuộc ( bảng 1.1). Ngày 25/6/2014, thành phố Bắc Ninh được Thủ tướng Chính phủ công nhận là đô thị loại II trực thuộc tỉnh Bắc Ninh.

**Bảng 1.1. Bảng thống kê đơn vị hành chính tỉnh Bắc Ninh**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Hạng mục** | **Số phường, thị trấn** | **Số xã** | **Diện tích**  **(km2)** | **Dân số**  **(nghìn**  **người)** | **Mật độ dân số (người/km2)** |
| 1 | TP Bắc Ninh | 13 | 6 | 82,6 | 181,7 | 2.200 |
| 2 | TX Từ Sơn | 7 | 5 | 61,3 | 158,9 | 2.591 |
| 3 | Huyện Yên Phong | 1 | 13 | 96,9 | 151,7 | 1.567 |
| 4 | Huyện Quế Võ | 1 | 20 | 154,8 | 142,5 | 920 |
| 5 | Huyện Tiên Du | 1 | 13 | 95,7 | 130,8 | 1.367 |
| 6 | Huyện Thuận Thành | 1 | 17 | 117,9 | 154,7 | 1.312 |
| 7 | Huyện Gia Bình | 1 | 13 | 107,8 | 93,9 | 871 |
| 8 | Huyện Lương Tài | 1 | 13 | 105,7 | 99,7 | 944 |
|  | **Tổng số** | **26** | **100** | **822,7** | **1.114,0** | **1.354** |

(*Nguồn: Cục thống kê tỉnh Bắc Ninh - 2013*)

Dân số toàn tỉnh chia theo thành thị, nông thôn***:*** Dân số Bắc Ninh năm 2013 là 1.114.000 người, trong đó nông thôn là 824.690 người (74,03%), thành thị là 289.311 người (25,97%). Mật độ dân số của Bắc Ninh cao, đứng thứ 3 cả nước sau thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh (*Nguồn: Cục thống kê tỉnh Bắc Ninh - 2013*).

Năm 1997, khi tái lập tỉnh, Bắc Ninh có cơ cấu nông nghiệp chiếm 45,1%, dịch vụ 31,1%, công nghiệp-xây dựng 23,8%, thu ngân sách 164 tỷ đồng, GDP đầu người 144 USD/năm; có bốn doanh nghiệp FDI với tổng vốn đăng ký 117 triệu USD, kết cấu hạ tầng yếu kém, công nghiệp chỉ có các cơ sở sản xuất nhỏ, giá trị sản xuất công nghiệp trên địa bàn đạt 569 tỷ đồng. Sau năm 1997 kinh tế Bắc Ninh đã phát triển. Giai đoạn 2006-2010 GDP tăng trưởng trung bình 15,3% trong đó có năm 2010 tăng trưởng tới 17.86% (cao nhất từ trước tới nay của tỉnh). Năm 2011, kinh tế Bắc Ninh đạt 16,2% - là tốc độ tăng trưởng cao nhất cả nước. Năm 2012, GDP Bắc Ninh tăng trưởng đạt 12,3%.

Năm 2012, tổng sản phẩm trong tỉnh ([GDP](http://vi.wikipedia.org/wiki/T%E1%BB%95ng_s%E1%BA%A3n_ph%E1%BA%A9m_n%E1%BB%99i_%C4%91%E1%BB%8Ba)) đạt trên 13.607 tỷ đồng (đứng thứ 9 toàn quốc và thứ 2 khu vực đồng bằng sông Hồng); cơ cấu kinh tế tiếp tục chuyển dịch theo hướng công nghiệp hóa: Khu vực công nghiệp và xây dựng chiếm 77,82%; dịch vụ 16,57%; Nông, lâm nghiệp và thủy sản còn 5,61%. Năm 2012, GDP bình quân đầu người đạt 67,4 triệu đồng/năm (tương đương 3.211 USD) và nằm trong top thu nhập bình quân cao nhất cả nước.

Thu [ngân sách nhà nước](http://vi.wikipedia.org/wiki/Ng%C3%A2n_s%C3%A1ch_nh%C3%A0_n%C6%B0%E1%BB%9Bc) Bắc Ninh nộp ngân sách lớn thứ 12 cả nước. Năm 2011, ngân sách là 6.800 tỷ, đưa Bắc Ninh lần đầu tiên có khả năng tự cân đối ngân sách và đóng góp vào ngân sách nhà nước. Năm 2012 Bắc Ninh đã đạt tới 9.068,5 tỷ đồng.

Tỉnh Bắc Ninh hiện tại có hơn 600.000 người trong độ tuổi lao đông nhưng thiếu lao động có trình độ chuyên môn. Nhiều sinh viên tốt nghiệp vẫn phải đào tạo lại, cơ cấu và chất lượng nguồn lao động chưa dịch chuyển theo yêu cầu cơ cấu ngành kinh tế. Việc chuyển dịch cơ cấu kinh tế vẫn chậm, đặc biệt cơ cấu nội ngành công nghiệp, dịch vụ và các sản phẩm chủ lực mũi nhọn.

Tổng sản phẩm trên địa bàn tỉnh (GRDP) năm 2013 tăng 11,8% so với năm trước đó (giá so sánh năm 2010); GRDP bình quân đầu người đạt 68,2 triệu đồng/người/năm (tương đương 3.243 USD). Cơ cấu kinh tế tiếp tục chuyển dịch theo hướng công nghiệp hóa-hiện đại hóa: khu vực công nghiệp và xây dựng 74,5%; dịch vụ 19,5%; nông, lâm nghiệp và thuỷ sản 6%.

Giá trị sản xuất công nghiệp cả năm tính theo giá so sánh 2010 ước 598.770 tỷ đồng, tăng 60,7% so với năm 2012. Khu vực dịch vụ vẫn duy trì tăng trưởng, đặc biệt hoạt động ngoại thương có bước "nhảy vọt" với kim ngạch xuất khẩu đạt hơn 23 tỷ USD, tăng 68%. Chất lượng tăng trưởng còn thể hiện khi tổng vốn đầu tư phát triển trên địa bàn cả năm đạt hơn 36.300 tỷ đồng, tăng 11,5%; thu ngân sách Nhà nước đạt hơn 11.530 tỷ đồng, tăng 22,1%.Tổng sản phẩm trên địa bàn tỉnh (GRDP) năm 2013 tăng 11,8% so với năm trước đó (giá so sánh năm 2010); GRDP bình quân đầu người đạt 68,2 triệu đồng/người/năm (tương đương 3.243 USD). Cơ cấu kinh tế tiếp tục chuyển dịch theo hướng công nghiệp hóa-hiện đại hóa: khu vực công nghiệp và xây dựng 74,5%; dịch vụ 19,5%; nông, lâm nghiệp và thuỷ sản 6%.

Giá trị sản xuất công nghiệp cả năm tính theo giá so sánh 2010 ước 598.770 tỷ đồng, tăng 60,7% so với năm 2012. Khu vực dịch vụ vẫn duy trì tăng trưởng, đặc biệt hoạt động ngoại thương có bước "nhảy vọt" với kim ngạch xuất khẩu đạt hơn 23 tỷ USD, tăng 68%. Chất lượng tăng trưởng còn thể hiện khi tổng vốn đầu tư phát triển trên địa bàn cả năm ước đạt hơn 36.300 tỷ đồng, tăng 11,5%; thu ngân sách Nhà nước đạt hơn 11.530 tỷ đồng, tăng 22,1%.

Tổng thu ngân sách Nhà nước ước năm 2014 là 12.440 tỷ đồng, đạt 109,7% dự toán năm, tăng 8,6% so năm 2013; chi ngân sách là 10.641 tỷ đồng, đạt 143,9%, tăng 16,1%, trong đó chi đầu tư phát triển là 3.143,5 tỷ đồng, đạt 183,8%, tăng 22,6%.

**1.3. Tình hình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải**

### 1.3.1. Tổng quan thực trạng kết cấu hạ tầng GTVT

**1.3.1.1. Hệ thống đường bộ**

Tỉnh Bắc Ninh có hệ thống giao thông đường bộ tương đối thuận tiện cho việc vận chuyển, giao lưu kinh tế trong và ngoài tỉnh. Toàn tỉnh hiện có trên 3.810 km đường bộ, trong đó có 4 tuyến quốc lộ chạy qua, các tuyến này cơ bản đã và đang được đầu tư xây dựng nhằm phục vụ đắc lực cho phát triển kinh tế, văn hoá, xã hội, chính trị và an ninh quốc phòng, cũng như nhu cầu đi lại của nhân dân.

\* Hệ thống quốc lộ

Hiện tại tỉnh Bắc Ninh có 4 tuyến Quốc lộ chạy qua: QL1A, QL18, QL 18 mới (Bắc Ninh - Nội Bài) và QL38 góp phần quan trọng trong việc mở rộng, giao lưu kinh tế với các tỉnh cũng như cả nước, tạo nên mạng lưới hệ thống các trục giao thông - kinh tế của cả tỉnh**.**

Bảng 1.2. Thống kê các tuyến Quốc lộ trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Tên**  **đường** | **Điểm**  **đầu** | **Điểm**  **cuối** | **Chiều**  **dài**  **(Km)** | **Chiều rộng (m)** | | **Kết cấu**  **mặt đường** | **Số**  **lượng**  **cầu** |
| **Mặt đường** | **Nền đường** |
| 1 | QL1A | Đại Phúc | Đình Bảng | 20,23 | 25 | 17 | BTN | 2 |
| 2 | QL18 mới | Yên Phong | Võ Cường | 15,65 | 25 | 17 | BTN | 2 |
| 3 | QL18 | TP. Bắc Ninh | Phả Lại | 26,43 | 15 | 12 | BTN | 2 |
| 4 | QL38 | TP. Bắc Ninh | Cẩm Giàng | 22,5 | 9 | 6 | BTN | 1 |

*( Nguồn: Phòng Quản lý kết cấu hạ tầng giao thông - Sở GTVT Bắc Ninh )*

 - Tuyến QL1A:

+ Hoàn chỉnh xây dựng theo tiêu chuẩn đường cao tốc từ Hà Nội - Lạng Sơn.

+ Xây dựng hệ thống đường gom dọc hai bên tuyến có tiêu chuẩn kỹ thuật tương đương: Cấp kỹ thuật III, 2 làn xe, vận tốc thiết kế 80 Km/h, Ey/c ≥ 204 MPa.

+ Hoàn chỉnh các Nút giao liên thông đảm bảo không xung đột trực tiếp giữa các thành phần tham gia giao thông khi vào đường cao tốc cũng như từ đường cao tốc đi ra.

- Tuyến QL18 ( Nội Bài - Hạ Long ):

 + Hoàn chỉnh xây dựng đoạn qua địa phận tỉnh Bắc Ninh theo tiêu chuẩn đường cao tốc, 4 làn xe.

+ Xây dựng hoàn chỉnh các nút giao liên thông với các tuyến đường QL, TL khi tuyến cao tốc cắt qua hệ thống đường này ( khoảng cách giữa các nút giao liên thông không nhỏ hơn 5 Km ).

+ Đường cao tốc giao với đường dân sinh, đường huyện phải làm cầu chui, có khổ độ tương đương 2 làn xe.

  - Tuyến QL38: Đã khởi công dự án nâng cấp đoạn tuyến Bắc Ninh - Hải Dương (QL5) dài 32,8 km ( tổng vốn đầu tư là 1.679 tỷ đồng ), đoạn qua nội thị xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị, đoạn ngoài đô thị xây dựng theo tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

\* Hệ thống đường tỉnh

Hệ thống đường tỉnh lộ trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh phần lớn đều đã và đang được cải tạo, nâng cấp theo tiêu chuẩn 2 làn xe với đầy đủ hệ thống các công trình an toàn và phục vụ, chủ yếu là đường cấp IV, V, VI. Có một số đường tuyến đường trục chính nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp II, III, từng bước được đầu tư xây dựng cải thiện điều kiện đi lại của nhân dân địa phương cũng như tạo ra bộ mặt mới cho giao thông tỉnh Bắc Ninh.

**Bảng 1.3. Thống kê các tuyến đường tỉnh tại Bắc Ninh**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | ***Tên***  ***đường*** | **Điểm**  **đầu** | **Điểm**  **cuối** | **Chiều**  **dài**  **(Km)** | **Chiều rộng (m)** | | **Kết cấu**  **mặt đường** | **Số**  **lượng**  **cầu** |
| **Mặt đường** | **Nền đường** |
| 1 | ĐT 276 | Phú Lâm | Tân Chi | 22,0 | 6,5 | 5,0 | ĐDLN + BTXM | 2 |
| 2 | ĐT 277 | Như Nguyệt | Cầu Chạt | 21,5 | 12,0-35,0 | 7,0-21,0 | BTN | 5 |
| 3 | ĐT 278 | QL. 18 | QL. 38 | 6,5 | 6,5 | 3,5 | ĐDLN + CPĐD |  |
| 4 | ĐT 279 | Đáp Cầu | Tân Chi | 27,0 | 6,5-12,0 | 3,5 - 11,0 | ĐDLN + BTN và BTXM |  |
| 5 | ĐT 280 | Phố Hồ | Cầu Sen | 24,0 | 6,5 | 5,0 -11,0 | ĐDLN + BTN + BTXM | 2 |
| 6 | ĐT 281 | Cầu Gáy | Kênh Vàng | 21,5 | 6,5- 12,0 | 3,5 - 11,0 | ĐDLN + BTN và BTXM | 6 |
| 7 | ĐT 282 | Keo | Cao Đức | 30,0 | 12,0-15,0 | 11,0- 15,0 | BTN | 3 |
| 8 | ĐT 283 | Hồ | Song Liễu | 21,5 | 6,5 - 12 | 3,5 - 10,5 | ĐDLN + BTN và BTXM | 2 |
| 9 | ĐT 284 | Lãng Ngâm | Văn Thai | 18,0 | 6,5 | 3,5 - 5,0 | ĐDLN + BTXM |  |
| 10 | ĐT 285 | Đông Du | Lai Hạ | 23,7 | 6,5 -12,0 | 3,5-10,5 | CPĐD + BTN | 1 |
| 11 | ĐT 286 | Bắc Ninh | Đò Lo | 18,0 | 6,5 - 20,5 | 3,5-10,5 | ĐDLN + BTN | 1 |
| 12 | ĐT 287 | Từ Sơn | Phật Tích | 9,0 | 9,0 - 35,0 | 7,0- 21,0 | BTN | 1 |
| 13 | ĐT 295 | Đông Xuyên | Từ Sơn | 12,0 | 12,0 - 15,0 | 10,5-11,0 | BTN | 3 |
| 14 | ĐT 295B | Đáp Cầu | Đình Bảng | 20,0 | 12,0 - 40,0 | 7,0- 21,0 | BTN | 2 |
|  | **Tổng cộng :** | |  | **267,5** |  |  |  |  |

*(Nguồn: Phòng Quản lý kết cấu hạ tầng giao thông - Sở GTVT Bắc Ninh)*

Tỷ lệ mặt đường cấp tỉnh đã rải nhựa (BTN, đá dăm nhựa, láng nhựa) và BTXM chiếm 91,6 % lớn hơn nhiều so với cả nước (69,0 %), còn lại là mặt đường cấp phối và cấp phối đá dăm. So với các tỉnh lân cận, hiện tại chất lượng mặt đường của tỉnh Bắc Ninh đạt tương đối cao.

Bảng 1.4. Thống kê tình trạng các đường tỉnh tại Bắc Ninh

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên đường** | **Kết cấu mặt đường (Km)** | | | | | **Tình trạng đường (Km)** | | | |
| **BTXM** | **BTN** | **ĐDLN** | **Cấp phối** | **Loại khác** | **Tốt** | **Trung bình** | **Xấu** | **Rất xấu** |
|
|
| 1 | ĐT276 | 10,0 | 2,0 | 10,0 |  |  | 12,0 | 10,0 |  |  |
| 2 | ĐT277 |  | 18,0 | 3,5 |  |  | 18,0 | 3,5 |  |  |
| 3 | ĐT278 |  |  | 4,5 | 2,5 |  |  | 4,5 | 2,5 |  |
| 4 | ĐT279 | 13,0 | 8,0 | 6,0 |  |  | 8,0 | 13,0 | 6,0 |  |
| 5 | ĐT280 | 7,0 | 7,0 | 10,0 |  |  | 7,0 | 17,0 |  |  |
| 6 | ĐT281 | 2,0 | 9,5 | 7,0 | 3,0 |  | 9,5 | 2,0 | 10,0 |  |
| 7 | ĐT282 |  | 30,0 |  |  |  | 30,0 |  |  |  |
| 8 | ĐT283 | 8,0 | 3,0 | 10,5 |  |  | 3,0 | 8,0 |  | 10,5 |
| 9 | ĐT284 | 3,0 | 1,0 | 9,0 | 3,0 |  | 4,0 | 9,0 | 3,0 |  |
| 10 | ĐT285 |  | 4,0 |  | 14,0 |  | 4,0 |  | 14,0 |  |
| 11 | ĐT286 |  | 4,0 | 14,0 |  |  | 4,0 | 14,0 |  |  |
| 12 | ĐT287 |  | 9,0 |  |  |  | 9,0 |  |  |  |
| 13 | ĐT295 |  | 12,0 |  |  |  | 12,0 |  |  |  |
| 14 | ĐT295B |  | 14,0 | 6,0 |  |  | 14,0 | 6,0 |  |  |
| **Tổng số** | | **43,0** | **121,5** | **80,5** | **22,5** |  | **130,5** | **87,0** | **35,5** | **10,5** |

*(Nguồn: Phòng Quản lý kết cấu hạ tầng giao thông - Sở GTVT Bắc Ninh)*

\* Hệ thống đường giao thông nông thôn

Mạng lưới đường giao thông nông thôn trải rộng khắp địa bàn tỉnh và được phân bố tương đối đồng đều, bao gồm hệ thống đường huyện, đường xã, đường thôn, xóm, ngõ xóm với tổng chiều dài là 3.547,0 km trong đó đường huyện và đường xã chiếm 32,56 %, đây là một tỷ lệ tương đối lớn so với mật độ chung của các tỉnh đồng bằng Bắc Bộ.

\* Hệ thống đường huyện, đường đô thị

Trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh gồm 6 huyện, 01 thị xã và 01 thành phố, có tổng số 115 tuyến đường huyện và đường đô thị với tổng chiều dài là 400,0 km.

Tình trạng kết cấu mặt đường: Mặt đường được cứng hóa rải BTN, ĐDLN và BTXM đạt 80,0 %, toàn bộ hệ thống đường đô thị đều đã được rải BTN và BTXM theo tiêu chuẩn đường đô thị, tỷ lệ đường huyện được rải BTN, ĐDLN và BTXM có bề rộng nền đường từ 5,0 - 6,5 m, mặt đường rộng từ 3,0 - 3,5 m. Đây là một tỷ lệ khá cao so với các tỉnh miền Bắc.

\* Hệ thống đường xã, thôn, xóm của tỉnh:

Tỉnh Bắc Ninh có 126 xã, phường, với tổng số chiều dài đường xã, phường là 755,0 km, chiều rộng mặt đường từ 3,0 - 5,0 m, chiều rộng nền đường từ 4,0 - 6,5 m, Hiện nay 100 % số xã trên địa bàn tỉnh có đường giao thông đi lại thuận tiện từ trung tâm xã đến các thôn, xóm trong suốt 4 mùa. Hệ thống giao thông đường xã, phường đã từng bước được đầu tư cải tạo, nâng cấp cứng hóa bằng đá dăm láng nhựa hoặc BTXM đạt tỷ lệ 65,0% đã đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân địa phương, góp phần đổi mới bộ mặt của GTNT.

\* Hệ thống đường đường ngõ, xóm, đường nội đồng của tỉnh

Tỉnh Bắc Ninh có tổng số 2.392,0 km đường ngõ, xóm và đường nội đồng, với chiều rộng mặt đường từ 1,5 - 3,5 m, chiều rộng nền đường từ 2,0 - 6,0 m. Hệ thống đường ngõ, xóm được cứng hóa bằng BTXM đạt tỷ lệ 82,0% tổng số chiều dài, đường nội đồng chủ yếu là mặt đường cấp phối đồi hoặc cấp phối đá dăm, hiện nay tỉnh đang có chủ trương đầu tư cứng hóa các trục chính của đường nội đồng bằng BTXM.

\* Hệ thống đường chuyên dùng

*Đường chuyên dùng:*Hệ thống đường chuyên dùng tạiBắc Ninh chủ yếu phục vụ du lịch và phát triển công nghiệp. Hệ thống đường chuyên dùng đang tiếp tục được đầu tư phục vụ việc phát triển tiềm năng du lịch của tỉnh và công nghiệp trên địa bàn tỉnh.

**1.3.1.2. Đường sắt**

- Tuyến đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn: là tuyến đường sắt khổ lồng, 3 đường ray 1.000m và 1.435m, chiều dài 20,5km qua địa phận Thị xã Từ Sơn, huyện Tiên Du và thành phố Bắc Ninh; có 29 điểm giao cắt với hệ thống đường bộ (thị xã Từ Sơn có 7 điểm, huyện Tiên Du có 9 điểm, thành phố Bắc Ninh có 13 điểm). Hầu hết các điểm giao cắt đã có hệ thống cảnh báo tự động hoặc nhân viên gác barie.

- Tuyến đường Yên Viên - Hạ Long: Hiện đang trong quá trình xây dựng, chiều dài tuyến 39 km đi qua địa phận huyện Tiên Du, Từ Sơn, xây dựng các cầu vượt có bề rộng giao cắt với các tuyến đường tỉnh có kích thước tối thiểu là 40 m x 5,3 m và các đường huyện, xã có kích thước tối thiểu là 15 m x 4,5 m.

**1.3.1.3. Đường sông**

Bắc Ninh có mạng lưới sông ngòi khá dày đặc, mật độ lưới sông khá cao, trung bình 1,0 - 1,2 km/km2, có 3 hệ thống sông lớn chảy qua gồm sông Đuống, sông Cầu và sông Thái Bình.

Sông Đuống có chiều dài 42 km nằm trên đất Bắc Ninh. Sông Cầu đoạn chảy qua tỉnh Bắc Ninh dài 70 km. Sông Thái Bình thuộc vào loại sông lớn của miền Bắc đoạn chảy qua tỉnh Bắc Ninh dài 17 km. Ngoài ra trên địa bàn tỉnh còn có các hệ thống sông ngòi nội địa như sông Ngũ huyện Khê, sông Dâu, sông Đông Côi, sông Bùi, ngòi Tào Khê, sông Đồng Khởi, sông Đại Quảng Bình.

**1.3.1.4. Hệ thống cảng sông, bến bãi, bến xe**

- Đối với đường bộ: Trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh hiện nay có 3 bến xe được Sở GTVT Bắc Ninh công bố gồm:

**Bảng 1.5. Thống kê tình trạng các bến xe khách tại Bắc Ninh**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| STT | Tên bến xe | Đơn vị quản lý khai thác | Vị trí | Diện tích (m2) | Tiêu chuẩn bến xe |
| 1 | Bến xe khách Quế Võ | Hợp tác xã ĐTXD&QL chợ Hải An | Huyện Quế Võ | 30.000 | I |
| 2 | Bến xe Bắc Ninh | BQL các bến xe khách BN | TP Bắc Ninh | 6.000 | III |
| 3 | Bến xe khách Lương Tài | BQL các bến xe khách BN | Huyện Lương Tài | 1.760 | V |

*(Nguồn: Sở GTVT Bắc Ninh)*

Số bến xe này hiện tại cơ bản đáp ứng được yêu cầu của hoạt động vận tải khách trên địa bàn tỉnh. Về lâu dài, theo Quy hoạch giao thông vận tải tỉnh Bắc Ninh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh sẽ có 10 bến xe khách tại địa bàn các thành phố, thị xã, huyện trực thuộc, trong đó có 01 bến xe buýt tại thành phố Bắc Ninh.

- Đối với đường sắt: tuyến đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn qua Bắc Ninh có 4 ga là Từ Sơn, Lim, Bắc Ninh và Thị Cầu. Các ga này nhỏ, ít khách, ít hàng hóa lưu thông.

- Đối với đường thủy: Có 04 cảng hàng hóa Đáp Cầu, cảng Bến Hồ, cảng Kênh Vàng, cảng Đức Long và 25 bến khách ngang sông. Quy mô các cảng, bến trên địa bàn tỉnh hầu hết là nhỏ.

**1.3.1.5. Các công trình phụ trợ trên đường**

- Hệ thống đèn tín hiệu: Trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh hiện có 72 hệ thống đèn tín hiệu giao thông đường bộ trong đó có 41 đèn điều khiển giao thông và 31 hệ thống cảnh báo giao thông. Các hệ thống đèn tín hiệu giao thông này đang đóng vai trò quan trọng trong việc điều khiển giao thông và cảnh báo người tham gia giao thông tại các giao cắt nguy hiểm, qua đó góp phần quan trọng làm giảm tai nạn giao thông trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh trong những năm vừa qua.

Bảng 1.6. Thống kê số đèn tín hiệu giao thông tại Bắc Ninh

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên địa phương** | **Số đèn điều khiển giao thông** | **Số đèn cảnh báo** |
| 1 | Thành phố Bắc Ninh | 24 | 11 |
| 2 | Thị xã Từ Sơn | 5 | 10 |
| 3 | Huyện Yên Phong | 3 | 2 |
| 4 | Huyện Quế Võ | 1 | 0 |
| 5 | Huyện Lương Tài | 1 | 0 |
| 6 | Huyện Gia Bình | 4 | 2 |
| 7 | Huyện Thuận Thành | 3 | 2 |
| 8 | Huyện Tiên Du | 0 | 4 |
|  | **Tổng** | **41** | **31** |

*(Nguồn: Sở GTVT Bắc Ninh)*

- Hệ thống điểm dừng, đỗ xe gồm điểm dừng đỗ xe buýt, xe taxi, xe chạy tuyến cố định cơ bản đáp ứng được hoạt động của các loại hình vận tải hành khách.

1.**3.2. Tóm tắt quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng GTVT**

Theo Quyết định số 28/2011/QĐ-UBND ngày 24/02/2011 của Uỷ ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh phê duyệt quy hoạch giao thông vận tải tỉnh Bắc Ninh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 với nội dung chủ yếu như sau:

a) Đường bộ:

- Đường cao tốc: Thực hiện theo Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 01/12/2008.

- Quốc lộ: Thực hiện theo Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/8/2009.

- Đấu nối vào quốc lộ: Quan điểm chung là các tuyến đường do Trung ương quản lý do Trung ương lập và thực hiện theo quy hoạch khi đi qua tỉnh Bắc Ninh phải phù hợp với quy hoạch chung của Tỉnh, các tuyến đường đã và đang xây dựng cũng như chuẩn bị xây dựng ( QL3 cao tốc, Vanh đai 4, đường sắt, QL18, QL38...) hiện đã được tỉnh thống nhất về cơ bản và đã dự trữ tài nguyên đất để thực hiện, các tuyến đường này giao cắt với tuyến đường địa phương phải có giải pháp hợp lý nhằm nâng cao hiệu quả khai thác và giảm thiểu tai nạn giao thông.

- Đường tỉnh: Trên cơ sở các tuyến đường quốc lộ 1A mới, QL18, và QL18 cao tốc dự kiến, QL3 cao tốc, đường sắt Hà Nội đi Lạng Sơn, đường sắt Hà Nội đi Quảng Ninh đang xây dựng, nâng cấp mạng lưới tuyến đường tỉnh hiện có, kết hợp với xây dựng mới một số tuyến đường, liên kết các tuyến đường tỉnh với nhau để hình thành một mạng lưới giao thông hoàn chỉnh, đồng bộ, hợp lý và hiện đại. Đến năm 2020 phải đạt được sự hoàn thiện hệ thống giao thông trong tỉnh như sau:

+ Hoàn thiện toàn bộ hệ thống đường giao thông theo tiêu chuẩn cao, đường qua đô thị, qua khu dân cư được quy hoạch xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị. Toàn bộ hệ thống được xây dựng với cấp, hạng kỹ thuật cao, hiện đại.

+ Xây dựng một số tuyến đường mới phục vụ phát triển kinh tế, xã hội những vùng hiện chủ yếu là sản xuất nông nghiệp, phục vụ công tác phòng chống thiên tai, đảm bảo an ninh quốc phòng.

+ Hệ thống đường đều được nối thông với nhau và gắn kết lại mang tính liên hoàn cao.

- Giao thông nông thôn: Đảm bảo giao thông nông thôn cho xe cơ giới về đến toàn bộ các làng, xã trong phạm vi địa bàn tỉnh thông suốt quanh năm, tỷ lệ mặt đường nhựa và BTXM phải đạt 100%.

- Giao thông đô thị:

+ Phát triển hợp lý cơ sở hạ tầng giao thông đô thị, vận tải công cộng, giành cho giao thông đô thị khoảng 25% diện tích đất trong quy hoạch đô thị mới, nâng cao khả năng vận tải hành khách công cộng, nhất là vận tải xe buýt Bắc Ninh- Hà Nội và vận tải xe buýt nội tỉnh.

+ Định hướng xây dựng hệ thống giao thông dưới hình thức: xe điện ngầm, đường sắt một day...nhằm tạo hành lang xây dựng loại hình vận tải này trong tương lai.

+ Phát triển giao thông đô thị được xây dựng phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, phát triển không gian và bố trí hạ tầng kỹ thuật của đô thị.

+ Phát triển đồng bộ hệ thống các tuyến đường, bến xe, bãi đỗ xe, kết cấu hạ tầng phục vụ xe buýt, bến cảng, nhà ga.

b) Đường thuỷ nội địa:

Thực hiện theo Quyết định số 13/2008/QĐ-BGTVT ngày 06/8/2008 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt điều chỉnh bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020.

c) Đường sắt:

- Các tuyến đường sắt quốc gia: Quy hoạch đoạn tuyến đường sắt chạy qua địa phận tỉnh Bắc Ninh thực hiện theo Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/9/2009 của Thủ tướng chính phủ về việc phê duyệt “Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển ngành GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn 2030” và Quyết định số 348/QĐ-BGTVT ngày 20/02/2012 của Bộ GTVT về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết xây dựng hệ thống giao cắt giữa đường sắt với đường bộ trên mạng lưới đường sắt Việt Nam.

d) Bến bãi:

\* Bến bãi đường bộ:

- Bến xe, bãi đỗ xe:

+ Tại các Trung tâm thành phố, thị xã, thị trấn quy hoạch nhất thiết phải dành phần đất để xây dựng tối thiểu tại một đơn vị một bãi đỗ xe tĩnh trên tiêu chí dân số, với quy mô 3,0ha/10.000 dân, ( tối thiểu không nhỏ hơn 3ha tại mỗi địa phương ).

+ Xây dựng các bãi đỗ xe tĩnh tại các Khu công nghiệp tập trung tỉnh Bắc Ninh theo Đề án “ phát triển dịch vụ vận tải đưa đón công nhân trong các khu công nghiệp tập trung tỉnh Bắc Ninh giai đoạn 2014-2020 ”.

+ Theo Quy hoạch giao thông vận tải tỉnh Bắc Ninh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh còn có một số bến xe khách khác đã được quy hoạch như: Bến xe Từ Sơn, Bến xe Tiên Du, Bến xe Yên Phong, Bến xe KCN Tiên Sơn, Bến xe Gia Bình, Bến xe Thuận Thành, Bến xe buýt thành phố Bắc Ninh.

+ Điểm dừng của xe chạy tuyến cố định: Sở GTVT Bắc Ninh đã phối hợp với Công ty Quản lý và Sửa chữa đường bộ 248 tiến hành khảo sát và trình UBND tỉnh Bắc Ninh danh mục 36 điểm dừng, đỗ cho xe chạy tuyến cố định trên các tuyến quốc lộ trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh, trong đó quốc lộ 1A có 14 điểm, quốc lộ 18 đoạn Bắc Ninh - Nội Bài có 6 điểm, quốc lộ 18 đoạn Bắc Ninh - Phả Lại có 11 điểm, quốc lộ 38 có 5 điểm. Tuy nhiên, đến nay UBND tỉnh chưa phê duyệt danh mục này, một phần nguyên nhân do chưa có phương án mặt bằng, xây dựng, lắp đặt tại các điểm dừng, đỗ này. Ngoài ra, Sở GTVT Bắc Ninh cũng chưa tiến hành khảo sát và trình UBND tỉnh danh mục điểm dừng cho xe tuyến cố định trên các tuyến đường tỉnh.

- Trạm nghỉ dọc đường: Thực hiện khảo sát, xây dựng quy hoạch chi tiết trạm dừng nghỉ dọc theo các quốc lộ, đường tỉnh theo quy định tại Thông tư 24/2010/TT-BGTVT ngày 31/8/2010 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

\* Quy hoạch bến bãi đường thủy nội địa:

- Cảng: Xây dựng một số cảng sông hiện đại kết hợp xây dựng cảng ICD để đáp ứng cho việc trung chuyển hàng hóa một cách thuận lợi nhất cụ thể:

+ Giữ nguyên quy hoạch hệ thống cảng sông, bổ sung thêm 05 cảng ICD.

# Phần II

# THỰC TRẠNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH BẰNG TAXI

## 2.1. Hiện trạng tình hình vận tải khách công cộng tỉnh Bắc Ninh

### 2.1.1. Vận tải khách bằng ô tô theo tuyến cố định và xe buýt

Bắc Ninh có các loại hình vận tải hành khách theo tuyến cố định là vận tải hành khách theo tuyến cố định liên tỉnh và vận tải xe buýt.

- Tuyến vận tải:

+ Tuyến vận tải khách cố định liên tỉnh:

Có tổng số 21 tuyến vận tải khách cố định liên tỉnh xuất phát từ tỉnh Bắc Ninh (các bến TP. Bắc Ninh, các huyện Lương Tài) đi 14 tỉnh, thành phố, đó là các tỉnh Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Thái Bình, Bắc Kạn, Cao Bằng, Tuyên Quang, Thanh Hóa, Quảng Ninh, Hòa Bình, Bắc Giang, , Tây Ninh, Lạng Sơn, Nam Định, Thái Nguyên; tổng hợp các tuyến vận tải khách liên tỉnh theo tuyến cố định như bảng sau:

**Bảng 2.1. Tổng hợp số tuyến vận tải khách cố định liên tỉnh**

| **TT** | **Tỉnh đi** | **Tỉnh đến** | **Tổng số tuyến** | **Cự ly trung bình** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Bắc Ninh | Hà Nội | 1 | 45 |
| 2 | Bắc Ninh | TP HCM | 1 | 1780 |
| 3 | Bắc Ninh | Thái Bình | 2 | 150 |
| 4 | Bắc Ninh | Bắc Kạn | 1 | 175 |
| 5 | Bắc Ninh | Cao Bằng | 1 | 260 |
| 6 | Bắc Ninh | Tuyên Quang | 2 | 170 |
| 7 | Bắc Ninh | Thanh Hóa | 4 | 185 |
| 8 | Bắc Ninh | Quảng Ninh | 1 | 185 |
| 9 | Bắc Ninh | Hòa Bình | 1 | 110 |
| 10 | Bắc Ninh | Bắc Giang | 3 | 120 |
| 11 | Bắc Ninh | Tây Ninh | 1 | 1800 |
| 12 | Bắc Ninh | Lạng Sơn | 1 | 155 |
| 13 | Bắc Ninh | Thái Nguyên | 1 | 75 |
| 14 | Bắc Ninh | Nam Định | 1 | 130 |
|  | **Tổng** |  | **21** |  |

*Nguồn: Sở GTVT Bắc Ninh*

+ Tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh: Hiện tại trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh chưa có tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh (do đặc thù là tỉnh có diện tích nhỏ nhất cả nước và các phương tiện cá nhân, vận tải bằng xe buýt, vận tải bằng taxi tương đối phát triển nên đầu tư tuyến nội tỉnh sẽ không đem lại hiệu quả).

+ Tuyến vận tải buýt:

Trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh hiện có 11 tuyến xe buýt đang hoạt động do 3 doanh nghiệp trong tỉnh đầu tư (Công ty CPXK Bắc Ninh, Công ty CP VT và DVTM Lưu Hà, Công ty TNHH TM vận tải Thảo Mạnh).

**Bảng 2.2. Hiện trạng các tuyến vận tải xe buýt**

| **STT** | **Mã số tuyến** | **Lộ trình** | **Cự ly (km)** | **Số PT** | **Đơn vị khai thác** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 01 | Bến xe Bắc Ninh - Tỉnh lộ 286 - xã Hòa Tiến, huyện Yên Phong và ngược lại | 19 | 6 | Công ty CPXK Bắc Ninh |
| 2 | 02 | Bến xe Bắc Ninh - Tỉnh lộ 295B (quốc lộ 1A cũ) - Quốc Lộ 18 - Phường Sao Đỏ, thị xã Chí Linh, tỉnh Hải Dương và ngược lại | 30 | 13 | Công ty CPXK Bắc Ninh |
| 3 | 03 | Bến xe Bắc Ninh - Tỉnh lộ 295B (Quốc lộ 1A cũ) - đường Kinh Dương Vương - đường Lý Thái Tổ - Quốc lộ 38 - thị trấn Hồ - tỉnh lộ 283 - Ngã tư Đông Côi - Tỉnh lộ 282 - Ngã tư Đông Bình - Tỉnh lộ 280 - Bến xe Thứa, Lương Tài và ngược lại | 39 | 12 | Công ty CPXK Bắc Ninh |
| 4 | 05 | Bến xe Từ Sơn - Tỉnh lộ 295B (Quốc lộ 1A cũ) - Tỉnh lộ 295 - xã Đông Tiến, huyện Yên Phong và ngược lại | 15 | 3 | Công ty CPXK Bắc Ninh |
| 5 | 04 | Bến xe Bắc Ninh - Tỉnh lộ 295B (Quốc lộ 1A cũ) - Đường Kinh Dương Vương - Đường Lý Thái Tổ - Quốc lộ 38 - Cầu Hồ - Tỉnh lộ 280 - Tỉnh lộ 282 - Đường đê từ Cao Đức về Kênh Vàng (huyện Lương Tài) và ngược lại | 47 | 10 | Công ty CP VT và DVTM Lưu Hà |
| 6 | 06 | Thị trấn Lim - Chợ Bựu - Chùa Bách Môn - Chợ Sơn - Chùa Phật Tích - Đồng Xép - Tân Hồng - Bến xe Từ Sơn - Đền Đô và ngược lại | 20 | 9 | Công ty CP VT và DVTM Lưu Hà |
| 7 | 18 | Đền Đô - Phật Tích - Thị trấn Hồ - Phố Dâu - Chùa Bút Tháp và ngược lại | 35,5 | 5 | Công ty TNHH TM vận tải Thảo Mạnh |
| 8 | 16 | Công viên Nguyễn Văn Cừ - đường Nguyễn Văn Cừ (TL277) - đường Trần Phú (TL295B) - đường Lê Thái Tổ (TL277) - đường trục chính KVP VSIP - Ngã 3 Công ty Ojteck (KCN VSIP) và ngược lại | 18,9 | 2 | Công ty TNHH TM vận tải Thảo Mạnh |
| 9 | 68 | Đền Đô - TL 295B - Thị trấn Lim - Cổng Ô (TP Bắc Ninh) - đường Ngô Gia Tự - đường Hoàng Quốc Việt - đường Như Nguyệt - TL279 - Nội Doi - Phố Mới Chợ Chì và ngược lại | 33,9 | 5 | Công ty TNHH TM vận tải Thảo Mạnh |
| 10 | 86 | BX Bắc Ninh- Cổng Ô- đường Ngô Gia Tự- QL18- Cầu Bình Than- QL17- TL285- Đê Lai Hạ và Ngược lại | 39,3 | 6 | Công ty TNHH TM vận tải Thảo Mạnh |
| 11 | 79 | Bến xe Bắc Ninh- QL38-DDT278-QL18-đường Đấu Mã- đường Hoàng Quốc Việt- đường Trần Lựu-TL295B-đường Kinh Dương Vương- đường Tô Hiến Thành- đường Chu Văn An- đường Ngô Sỹ Liên- đường Âu Cơ- đường Hồ Ngọc Lân- đường Kinh Dương Vương- đường Ngô Gia Tự- BX Bắc Ninh | 26,9 | 5 | Công ty TNHH TM vận tải Thảo Mạnh |

*Nguồn: Sở GTVT Bắc Ninh*

Với 11 tuyến xe buýt đang hoạt động trên hầu hết thành phố, huyện, thị xã trong tỉnh giúp cho việc đi lại của người dân được thuận tiện và đảm bảo an toàn.

### 2.1.2. Vận tải khách bằng xe taxi

**2.1.2.1. Những khái niệm cơ bản**

Xe taxi: có sức chứa từ 9 chỗ ngồi trở xuống (kể cả người lái xe), niên hạn sử dụng không quá 12 năm; xe có hộp đèn với chữ "TAXI" gắn cố định trên nóc xe; xe có biểu trưng (logo) riêng và số điện thoại ghi trên thành xe.

Kinh doanh vận tải khách bằng taxi: kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi có hành trình và lịch trình theo yêu cầu của hành khách; cước tính theo đồng hồ tính tiền căn cứ vào ki lô mét xe lăn bánh, thời gian chờ đợi.

Điểm đỗ xe taxi: là nơi cơ quan có thẩm quyền quy định cho xe taxi được đỗ chờ đón khách hoặc đỗ trong thời gian ngừng vận hành.

Điểm đỗ xe taxi gồm 02 loại: điểm đỗ xe taxi do doanh nghiệp, hợp tác xã tổ chức và quản lý; điểm đỗ xe taxi công cộng do cơ quan quản lý nhà nước của địa phương tổ chức và quản lý.

Xe taxi được đón, trả khách tại các vị trí không cấm dừng, đỗ.

Ngoài ra nếu cần bố trí các điểm đón, trả khách cho xe taxi tại những vị trí do có nhu cầu phục vụ hành khách nhiều (cửa Nhà ga, cổng bệnh viện, cổng trung tâm thương mại …) phải đảm bảo về an toàn giao thông và được báo hiệu bằng biển báo, vạch sơn kẻ đường theo quy định.

**2.1.2.2. Vai trò của vận tải khách bằng taxi**

Vận tải khách bằng taxi đang là một loại hình vận tải hành khách công cộng sức chứa nhỏ đóng vai trò hỗ trợ quan trọng trong mạng lưới vận tải hành khách công cộng liên tỉnh, nội tỉnh và xe buýt.

Ưu điểm của xe taxi: nhanh chóng, thuận tiện, phục vụ từ cửa tới cửa, đáp ứng nhu cầu đi lại trong cự ly ngắn và trung bình của hành khách.

**2.1.2.3. Tình hình hoạt động vận tải khách bằng taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh**

**- Quá trình hình thành và phát triển taxi trên địa bàn Bắc Ninh:**

Tại Bắc Ninh vào năm 2005 Taxi của hãng xe Mai Linh thành lập với đội xe khoảng 50 phương tiện; tại thời điểm đó, taxi phục vụ chủ yếu cho những khách hàng có thu nhập cao. Kể từ thời gian đó đến nay (sau khoảng 10 năm), hoạt động taxi đã phát triển mạnh mẽ cả về số doanh nghiệp và số lượng phương tiện hoạt động, từ 1 doanh nghiệp năm 2005 với 50 xe đến năm 2010 trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh có 6 doanh nghiệp với tổng số 389 phương tiện và đến ngày 01/10/2016 tổng số lượng doanh nghiệp taxi là 34 doanh nghiệp với tổng số đầu xe taxi lên đến 2950 phương tiện . Tốc độ tăng trưởng taxi trong thời gian qua tương đối cao. tuy nhiên, có giai đoạn taxi Bắc Ninh phát triển “nóng”, cung lớn hơn cầu nên chưa phù hợp với thị trường, cùng với việc kinh tế thế giới có khủng hoảng đã tác động đến sự tăng trưởng chung, nên trong năm 2013 có tới 3 doanh nghiệp rút, xin không tiếp tục tham gia hoạt động vận tải taxi tại địa bàn tỉnh Bắc Ninh.

Tính đến ngày 31/12/2015, tỉnh Bắc Ninh có 31 doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia hoạt động kinh doanh vận tải bằng taxi với tổng số 2053 phương tiện; tổng khối lượng vận chuyển trong năm 2014 đạt khoảng gần 4.377.000 lượt khách.

**Bảng 2.2. Tình hình phát triển taxi giai đoạn 2006 - 2015**

| **TT** | | **Doanh nghiệp** | | **Số lượng xe taxi** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2006** | | **2007** | | **2008** | | **2009** | | **2010** | | **2011** | | **2012** | | **2013** | | **2014** | **2015** | |
| 1 | | Cty TNHH MTV Mai Linh BN | | 75 | | 100 | | 117 | | 135 | | 154 | | 170 | | 205 | | 230 | | 269 | 313 | |
| 2 | | C ty CP thương mại Phú Sơn | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 24 | | 20 | | 26 | 29 | |
| 3 | | Cty CP TM DL Thịnh Phát | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 43 | | 33 | | 51 | 48 | |
| 4 | | Cty CP VT TM và DV Đất Cảng | |  | |  | |  | | 30 | | 35 | | 40 | | 47 | | 52 | | 30 | 85 | |
| 5 | | Cty CP vận tải Sao Mai | |  | |  | | 50 | | 125 | | 80 | | 90 | | 100 | | 113 | | 124 | 106 | |
| 6 | | Cty vận tải Quế Dương | |  | |  | |  | |  | | 5 | | 7 | | 10 | | 10 | | 10 | 12 | |
| 7 | | Cty TNHH TM VT Mạnh Huyền | |  | |  | |  | |  | | 25 | | 82 | | 103 | | 120 | | 142 | 121 | |
| 8 | | Cty TNHH TM VT Thảo Mạnh | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 26 | 36 | |
| 9 | | Công ty cổ phần Anh Tuấn | |  | |  | |  | |  | | 90 | | 170 | | 209 | | 105 | | 90 | 167 | |
| 10 | | Cty TNHH VTHK&DVTM Lộc Ngân | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 10 | | 25 | | 38 | 36 | |
| 11 | | HTX vận tải Sông Hồng chi nhánh Bắc Ninh | |  | |  | |  | |  | |  | | 70 | | 126 | | 233 | | 244 | 267 | |
| 12 | | HTX vận tải Thuận Thành | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 25 | 36 | |
| 13 | | HTX vận tải Thành Đạt | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 8 | 7 | |
| 14 | | Cty CP VT và DV Công Cộng BN | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 90 | 320 | |
| 15 | | Cty TNHH DVVT taxi Bình Minh | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 6 | | 10 | 4 | |
| 16 | | Cty TNHH DVVT taxi An Bình | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 12 | | 16 | 13 | |
| 17 | | Cty CP vận tải du lịch Việt Phú | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 3 | 3 | |
| 18 | | DN tư nhân Nguyên Đức BN | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 16 | | 10 | 6 | |
| 19 | | Công ty cổ phần taxi Lan Anh | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 27 | |
| 20 | | Cty TNHH ĐTTMVT Hoàng Phát | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 9 | |
| 21 | | CN Cty TNHH TM&DL Nguyên Minh | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 21 | |
| 22 | | CN Cty CPPT TM&DL Quốc tế VIC | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 61 | |
| 23 | | Cty TNHH TMVTDL Linh Trang | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 120 | |
| 24 | | Công ty CP đầu tư VT Ngân Hà | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 35 | |
| 25 | | Cty CP KDVT du lịch Huy Hoàng | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 19 | |
| 26 | | Cty TNHH Vận tải Tấn Kiên | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 65 | |
| 27 | | Cty TNHH Thành Đồng Tiến | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 39 | |
| 28 | | Cty CPTM Ánh Dương | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 11 | |
| 29 | | CN Bắc Ninh Cty CP ĐT&DV Vận tải Nam Hà Nội | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 13 | |
| 30 | | CN Cty CPTMVT HMP tại tỉnh Bắc Ninh | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 11 | |
| 31 | | Cty TNHH MTV VT Thăng Long | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | 13 | |
| **32** | | **Tổng** | | **75** | | **100** | | **167** | | **290** | | **389** | | **629** | | **877** | | **977** | | **1212** | **2053** | |
| **Các doanh nghiệp ngừng hoạt động kinh doanh vận tải bằng taxi** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Cty CP DV TM Hàm Rồng | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 6 | | 12 | | 12 | | |  |
| 2 | Cty TNHH Hòa Thành | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 7 | | 8 | | 8 | | |  |
| 3 | Công ty Hùng Thực | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | 6 | | 6 | | |  |
|  | **Tổng** | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | **13** | | **26** | | **26** | | |  |

*Nguồn: Sở GTVT Bắc Ninh*

**Biểu 2.1. Biểu đồ khối lượng khách sử dụng taxi giai đoạn 2008- 2014**

2.034.000

1.290.000

904.000

628.000

**- Khối lượng vận tải**:

**- Khối lượng vận tải**:

Khối lượng vận tải khách bằng taxi tăng lên trong từng năm, tuy nhiên trong năm 2013 tốc độ tăng có xu hướng giảm đi, cụ thể tốc độ tăng trưởng các năm 2012 so với 2011 khoảng 50%, năm 2013 so với năm 2012 tốc độ tăng khoảng 3,7%, Trong năm 2014 với nhiều doanh nghiệp taxi được thành lập, khối lượng vận tải tăng 6,7% so với năm 2013. Lượng khách tăng lên trong những dịp lễ, tết, ngày cuối tuần và vào những thời điểm thời tiết không thuận lợi (mưa, nắng, gió, rét,...).

**- Phương tiện taxi:**

Tính đến thời điểm tháng 31/12/2015, toàn tỉnh có 2053 xe taxi, chủ yếu là các phương tiện có sức chứa 5 chỗ, chủng loại phương tiện chủ yếu là dòng xe của Hàn Quốc (matiz, hyundai, kia morning), còn lại là dòng xe Toyota vios của Nhật Bản, dòng xe CheryQQ3 của Trung Quốc.

Phương tiện có thời gian sử dụng nhỏ hơn 5 năm chiếm trên 65%, phương tiện có thời gian sử dụng trên 5 năm chiếm dưới 35%. Trong thời gian gần đây, các doanh nghiệp taxi đã quan tâm tập trung đầu tư đổi mới phương tiện, nâng cao chất lượng phục vụ tốt khách hàng, Cty CP VT và DV Công Cộng BN ( thương hiệu: Taxi Sao Hà Nội ) đầu tư mới 100%.

Các phương tiện taxi hoàn toàn sử dụng nhiên liệu xăng, chưa có phương tiện nào sử dụng các loại nhiên liệu thân thiện với môi trường (LPG - khí hóa lỏng, xăng pha cồn).

**- Phân bổ taxi trên địa bàn tỉnh:**

Các doanh nghiệp taxi tập trung chủ yếu ở địa bàn trung tâm thành phố, thị xã; các phương tiện taxi tại Bắc Ninh phân bổ chủ yếu trên địa bàn thành phố Bắc Ninh (1476 xe, chiếm khoảng 71,8% tổng số xe taxi toàn tỉnh), thị xã Từ Sơn, (336 xe, chiếm khoảng 16,4% tổng số xe taxi toàn tỉnh), phần nhỏ còn lại phân bố trên địa bàn các huyện Tiên Du, Thuận Thành, Quế Võ, Yên Phong, Gia Bình, Lương Tài; cụ thể số liệu taxi trên địa bàn tỉnh như bảng sau:

**Bảng 2.3. Tổng hợp taxi phân theo địa bàn thành phố, các huyện**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **Huyện, TP** | **Số lượng xe** |
| 1 | TP. Bắc Ninh | 1476 |
| 2 | TX. Từ Sơn | 336 |
| 3 | Yên Phong | 76 |
| 4 | Tiên Du | 36 |
| 5 | Thuận Thành | 107 |
| 6 | Quế Võ | 22 |
| 7 | Gia Bình | 0 |
| 8 | Lương Tài | 0 |
|  | **Tổng số** | **2053** |

*Nguồn: Sở Giao thông vận tải Bắc Ninh*

**Biểu 2.2. Biểu đồ phân bổ taxi trên địa bàn tỉnh**

1476

**- Phạm vi hoạt động**:

Taxi hoạt động theo yêu cầu của khách hàng, không theo hợp đồng, hành trình nhất định; taxi chủ yếu hoạt động trên địa bàn thành phố và các thị trấn các huyện (khu vực đô thị), hoặc đến các xã; phạm vi hoạt động chủ yếu trong cung đường nhỏ hơn 10 km; taxi cũng thường đáp ứng nhu cầu nhóm hành khách (thông thường từ 2 người trở lên).

**- Hiện trạng chất lượng vận tải khách bằng taxi:**

+ Giá cước vận chuyển: Hiện tại, giá cước taxi khoảng 9.500 đồng – 12.000 đồng/km (cho các loại xe 5 chỗ và 8 chỗ), khoảng giá 0,5 - 0,6 lít nhiên liệu/km đường, giá cước taxi này có thể nói tiếp cận phù hợp được với nhu cầu xã hội, các thành phần từ công chức, người dân kinh doanh đến người lao động tùy từng điều kiện đều có khả năng sử dụng taxi, trong những trường hợp đi theo nhóm từ 2 người trở lên giá thành vận chuyển bằng taxi bằng hoặc rẻ hơn xe ôm; tuy nhiên trong trường hợp đi cự ly dài (trên 10 km), giá thành taxi cao hơn so với phương tiện vận tải hành khách theo tuyến cố định (vận tải liên tỉnh, nội tỉnh) và xe buýt. Do đặc thù của hoạt động kinh doanh vận tải phụ thuộc lớn vào chi phí nhiên liệu đầu vào (thường chi phí nhiên liệu đầu vào chiếm khoảng 60-70% tổng chi phí hoạt động vận tải), do vậy giá cước thông thường sẽ được điều chỉnh theo giá nhiên liệu khi có những biến động.

+ Chất lượng phục vụ: chất lượng phục vụ khách hàng phụ thuộc vào chất lượng phương tiện, chất lượng lái xe, thời gian đáp ứng, tính trung thực về giá cước và chất lượng công tác quản lý, điều hành của doanh nghiệp vận tải; chính chất lượng phục vụ sẽ tăng tính cạnh tranh giữa các doanh nghiệp; tuy nhiên, hiện nay, chất lượng phương tiện của một số hãng taxi còn kém (còn tồn tại nhiều xe cũ); việc còn có những hãng có quá ít phương tiện (có hãng chỉ có 3 xe taxi) nhưng vẫn phải đáp ứng yêu cầu về đầu tư trung tâm điều hành, trực tổng đài,... dẫn đến chất lượng phục vụ bị hạn chế. Các hãng taxi trên địa bàn tỉnh trong thời gian vừa qua còn chưa thực sự chú trọng đến công tác đào tạo và giám sát lái xe, đội ngũ trực tổng đài nhằm nâng cao an toàn, văn minh: nhiều lái xe của một số hãng chưa thường xuyên thực hiện mặc đồng phục, ứng xử chưa thân thiện, lịch sự với khách hàng còn diễn ra; nhân viên trực tổng đài chỉ nhận và báo lệnh đối với lái xe, chưa thông báo thời gian chờ và xin lỗi chưa có xe đối với khách hàng.

+ Gian lận trong giá cước: Hiện tượng taxi tính sai tiền cước của khách hàng cũng đã có những dấu hiệu, tuy nhiên việc phối hợp giữa khách hành với chủ doanh nghiệp và cơ quan quản lý nhà nước chưa chặt chẽ nên chưa có sự kiểm soát và xử lý tình trạng này.

- Hệ thống bãi đỗ, điểm đỗ, đón trả khách xe taxi đã được Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã và thành phố hiện nay đã ra Quyết định công bố cụ thể; tuy nhiên, bãi đỗ, điểm đỗ, đón trả khách xe taxi chưa kẻ vẽ vạch sơn để các phương tiện taxi và hành khách hoạt động được thuận lợi, các huyện hầu hết chưa cắm biển.

Hiện tại, thành phố Bắc Ninh, thị xã Từ Sơn và các huyện đã ra Quyết định công bố các điểm đỗ cho xe taxi, cụ thể:

| **TT** | **Điểm đỗ xe taxi** |
| --- | --- |
| **I** | **Thành phố Bắc Ninh** |
|  | Có 51 điểm đỗ, phân bố đều trong phạm vi của thành phố (trong Quyết định số 772/QĐ-SGTVT ngày 18/12/2012). |
| **II** | **Thị xã Từ Sơn** |
|  | Có 16 điểm đỗ, phân bố đều trong phạm vi của thị xã (trong Quyết định số 18/QĐ-SGTVT ngày 11/01/2011) và một số điểm Sở vừa khảo sát |
| **III** | **Huyện Thuận Thành** |
|  | Có 05 điểm đỗ, phân bổ trong phạm vi huyện đã được cấp phép |
| **IV** | **Huyện Gia Bình** |
|  | Có 05 điểm đỗ đã được cấp phép |
| **V** | **Huyện Lương Tài ( chưa công bố điểm đỗ Taxi )** |
| **VI** | **Huyện Quế Võ** |
|  | Có 07 điểm đỗ đã được cấp phép |
| **VII** | **Huyện Yên Phong** |
|  | Có 5 điểm đỗ, phân bố đều trong phạm vi của huyện (trong Quyết định số 81/QĐ-SGTVT ngày 14/02/2014) |
| **VIII** | **Huyện Tiên Du** |
|  | Có 4 điểm đỗ, phân bố đều trong phạm vi của huyện (trong Quyết định số 250/QĐ-SGTVT ngày 28/04/2011) |

Do tất cả các điểm đỗ xe taxi hiện nay chưa được thể hiện cụ thể vị trí bằng kẻ vẽ các vạch sơn, chưa phân rõ từng vị trí điểm đỗ được xếp bao nhiêu xe taxi; do đó xe taxi đỗ không đúng nơi quy định, gây lộn xộn. Các cơ quan chức năng không có cơ sở để xác định số lượng taxi được đỗ tại các điểm đỗ, xe taxi nào đỗ sai để sử lý và tạo điều kiện cho những xe “taxi dù” hoạt động mà khó có thể kiểm soát được. Chính điều đó đã làm giảm hiệu quả công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải bằng xe taxi.

- Điểm đón, trả khách cho xe taxi:

Hiện nay, tại các huyện và thành phố chưa kẻ vẽ các vạch sơn, chưa phân rõ từng vị trí bố trí nơi dừng đón, trả khách của xe taxi tại những vị trí do có nhu cầu phục vụ hành khách nhiều (cửa Nhà ga, cổng bệnh viện, cổng trung tâm thương mại …) do vậy có nhiều thời điểm gây tình trạng mất trật tự, trước cổng bến xe khi đón trả khách, đặc biệt trong những ngày nghỉ, lễ. Tại các khách sạn, bệnh viện cấp tỉnh và bệnh viện cấp huyện đều chưa bố trí vị trí dừng đón trả khách cho taxi, nên có những lúc xảy ra tình trạng lộn xộn, mất an toàn trước cổng khách sạn, bệnh viện.

- Bãi đỗ taxi của các doanh nghiệp:

Theo quy định, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải khách bằng taxi đều phải có bố trí nơi đỗ xe phù hợp với phương án kinh doanh, đảm bảo các yêu cầu về an toàn giao thông, phòng chống cháy, nổ và vệ sinh môi trường; hiện nay, 18/18 doanh nghiệp kinh doanh vận tải khách bằng taxi có nơi đỗ (1 doanh nghiệp đầu tư nơi đỗ chính chủ và 17 doanh nghiệp thuê nơi đỗ), tuy nhiên 14 đơn vị đảm bảo diện tích nơi đỗ (diện tích chiếm chỗ bình quân cho 1 phương tiện taxi từ 7 m2 trở lên, còn 4 doanh nghiệp chưa đảm bảo đủ diện tích về nơi đỗ taxi cho số xe hoạt động của đơn vị (diện tích chiếm chỗ bình quân cho một taxi chỉ từ 2,5 - 5 m2), đó là công ty TNHH MTV Mai Linh Bắc Ninh, công ty cổ phần vận tải Sao Mai, công ty cổ phần vận tải và dịch vụ công cộng Bắc Ninh, Công ty TNHH dịch vụ vận tải taxi Bình Minh. Việc quy định cho diện tích chiếm chỗ bình quân cho 1 phương tiện taxi từ 7 m2 trở lên chưa được đưa vào xem xét trong quá trình quản lý để xác định đây là 1 điều kiện phát triển số lượng xe taxi tối đa của doanh nghiệp.

**Bảng 2.5. Bảng hiện trạng nơi đỗ của các doanh nghiệp vận tải taxi**

| **TT** | **Doanh nghiệp** | **Số lượng phương tiện** | **Nơi đỗ** | | | **Chiếm chỗ 1 PT (m2)** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Diện tích  (m2)** | **Vị trí** | **Ghi chú** |
| 1 | Cty TNHH MTV Mai Linh BN | 269 | 1300 | Gần Chợ Bồ Sơn | Thuê, 31/12/2015 | 5 |
| 2 | C ty CP thương mại Phú Sơn | 26 | 273 | Võ Cường, TP Bắc Ninh + Khu Ninh Xá 5 – P Ninh Xá, TP Bắc Ninh | Thuê, 31/ 3/2019 | 10.5 |
| 3 | Cty CP TM DL Thịnh Phát | 51 | 400 | Đường Lê Thái Tổ, đường Võ Cường, TP Bắc Ninh | Thuê, 05/10/2016 | 8 |
| 4 | Cty CP VT TM và DV Đất Cảng | 30 | 324 | Khu Khả Lễ, phường Võ Cường, TP Bắc Ninh, tỉnh Bắc Ninh | Thuê, 05/11/2017 | 10.5 |
| 5 | Cty CP vận tải Sao Mai | 124 | 277 | Khu 3, P Đại Phúc, TP Bắc Ninh, tỉnh Bắc Ninh. | Thuê, 01/01/2019 | 2.5 |
| 6 | Cty vận tải Quế Dương | 10 | 80 | Mao Dộc, Phượng Mao, Quế Võ, Bắc Ninh | Thuê, 06/12/2016 | 8 |
| 7 | Cty TNHH TM VT Mạnh Huyền | 142 | 1500 | KP Thượng, Đình Bảng, Từ Sơn, Bắc Ninh | Thuê, 15/09/2019 | 10 |
| 8 | Cty TNHH TM VT Thảo Mạnh | 26 | 500 | Khu phố Thượng, Đình Bảng, Từ Sơn, Bắc Ninh | Thuê, 15/09/2019 | 20 |
| 9 | Công ty cổ phần Anh Tuấn | 90 | 1000 | Lô A, đường Lê Thái Tổ, phường Võ Cường, TP Bắc Ninh. | Chính Chủ | 11 |
| 10 | Cty TNHH VTHK&DVTM Lộc Ngân | 38 | 300 | Trung tâm văn hóa huyện Tiên Du | Thuê, 1/8/2016 | 8 |
| 11 | HTX vận tải Sông Hồng CN Bắc Ninh | 244 | - | Phương tiện xã viên tự quản lý |  |  |
| 12 | HTX vận tải Thuận Thành | 25 | - | Phương tiện xã viên tự quản lý |  |  |
| 13 | HTX vận tải Thành Đạt | 8 | 80 | Công ty CP Giấy Thuận Thành | Thuê, 26/03/2019 | 10 |
| 14 | Cty CP VT và DV Công Cộng BN | 90 | 360 | Đường Lê Thái Tổ, đường Võ Cường, TP Bắc Ninh | Thuê, 31/12/2016 | 4 |
| 15 | Cty TNHH DVVT taxi Bình Minh | 10 | 50 | Thôn Mao Lại, xã Phượng Mao, huyện Quế Võ, tỉnh BN | Thuê, 31/12/2015 | 5 |
| 16 | Cty TNHH DVVT taxi An Bình | 16 | 160 | Công ty CP Giấy Thuận Thành | Thuê, 26/03/2019 | 10 |
| 17 | Cty CP vận tải du lịch Việt Phú | 3 | 50 | Xóm Đình, Thôn Đình Tổ, Xã Đình Tổ, huyện Thuận Thành, Bắc Ninh | Thuê, 01/07/2017 | 16 |
| 18 | DN tư nhân Nguyên Đức BN | 10 | 100 | Bến xe Quế Võ | Thuê, 31/12/2016 | 10 |
| 19 | Công ty cổ phần taxi Lan Anh | 27 | 100 | Ninh xá- Thuận Thành- Bắc NInh | Thuê 12/5/2017 | 3,7 |
| 20 | Cty TNHH ĐTTMVT Hoàng Phát | 9 |  | Chưa có |  | 0 |
| 21 | CN Cty TNHH TM&DL Nguyên Minh | 21 | 400 | Thuê Cty TNHH ĐTXD và TM Phương Thảo Phát | Thuê 31/2/2019 | 19 |
| 22 | CN Cty CPPT TM&DL Quốc tế VIC | 61 | 200 | Bến xe Quế Võ | Thuê 31/12/2016 | 3,3 |
|  |  | 120 | 400 | KCN Tiên Sơn | Thuê 30/2/2018 | 3,3 |
| 23 | Cty TNHH TMVTDL Linh Trang |  |  |  |  |  |
| 24 | Công ty CP đầu tư VT Ngân Hà | 35 | 300 | Bến xe Quế Võ | Thuê 8/2017 | 8,5 |
| 25 | Cty CP KDVT du lịch Huy Hoàng | 19 | 81,4 | P. Võ Cường, Tp Bắc NInh | 17/8/2017 | 4,3 |
| 26 | Cty TNHH Vận tải Tấn Kiên | 65 | 140 | Đông Tiến, Yên Phong | Thuê 07/8/2017 | 2,2 |
|  |  | 39 |  | KCN Tiên Sơn | Thuê 05/2/2017 | 15,4 |
| 27 | Cty TNHH Thành Đồng Tiến |  | 600 |  |  |  |
| 28 | Cty CPTM Ánh Dương | 11 | 200 | TT Chờ, Yên Phong | Thuê 05/2020 | 18,1 |
| 29 | CN Bắc Ninh Cty CP ĐT&DV Vận tải Nam Hà Nội | 13 | 700 | KCN Tiên Sơn | Thuê 07/9/2018 | 53,8 |
| 30 | CN Cty CPTMVT HMP tại tỉnh Bắc Ninh | 11 | 200 | Đình Bảng, Từ Sơn, Bắc Ninh | Thuê 09/6/2019 | 18,1 |
| 31 | Cty TNHH MTV VT Thăng Long | 13 | 100 | BX Khác Bắc NInh | Thuê 01/2/2017 | 7,69 |

*Nguồn: Sở GTVT Bắc Ninh*

- Điều hành taxi của các doanh nghiệp:

Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải taxi của tỉnh Bắc Ninh đều có trung tâm điều hành, đảm bảo liên lạc giữa trung tâm với các xe chủ yếu bằng đàm kenwood, icom hoặc motorola, thực hiện theo các quy định tại Nghị định số 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ.

**Bảng 2.6. Bảng hiện trạng điều hành taxi của các doanh nghiệp vận tải taxi**

| **TT** | **Doanh nghiệp** | **Đáp ứng điều kiện** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kỹ sư vận tải** | **Đàm** | **Điều hành** |
| 1 | Cty TNHH MTV Mai Linh BN | Có | MOTOROLA | Có |
| 2 | C ty CP thương mại Phú Sơn | Có | KENWOOD | Có |
| 3 | Cty CP TM DL Thịnh Phát | Có | KENWOOD | Có |
| 4 | Cty CP VT TM và DV Đất Cảng | Có | MOTOROLA | Có |
| 5 | Cty CP vận tải Sao Mai | Có | KENWOOD | Có |
| 6 | Cty vận tải Quế Dương | Có | MOTOROLA | Có |
| 7 | Cty TNHH TM VT Mạnh Huyền | Có | KENWOOD | Có |
| 8 | Cty TNHH TM VT Thảo Mạnh | Có | KENWOOD | Có |
| 9 | Công ty cổ phần Anh Tuấn | Có | MOTOROLA | Có |
| 10 | Cty TNHH VTHK&DVTM Lộc Ngân | Có | MOTOROLA | Có |
| 11 | HTX vận tải Sông Hồng CN Bắc Ninh | Có | MOTOROLA | Có |
| 12 | HTX vận tải Thuận Thành | Có | ICOM | Có |
| 13 | HTX vận tải Thành Đạt | Có | MOTOROLA | Có |
| 14 | Cty CP VT và DV Công Cộng BN | Có | KENWOOD | Có |
| 15 | Cty TNHH DVVT taxi Bình Minh | Có | MOTOROLA | Có |
| 16 | Cty TNHH DVVT taxi An Bình | Có | MOTOROLA | Có |
| 17 | Cty CP vận tải du lịch Việt Phú | Có | KENWOOD | Có |
| 18 | DN tư nhân Nguyên Đức BN | Có | KENWOOD | Có |
| 19 | Công ty cổ phần taxi Lan Anh | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 27 |
| 20 | Cty TNHH ĐTTMVT Hoàng Phát | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 9 |
| 21 | CN Cty TNHH TM&DL Nguyên Minh | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 21 |
| 22 | CN Cty CPPT TM&DL Quốc tế VIC | Có | KENWOOD | Có |
|  |  |  |  |  |  | 61 |
| 23 | Cty TNHH TMVTDL Linh Trang | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 120 |
| 24 | Công ty CP đầu tư VT Ngân Hà | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 35 |
| 25 | Cty CP KDVT du lịch Huy Hoàng | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 19 |
| 26 | Cty TNHH Vận tải Tấn Kiên | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 65 |
| 27 | Cty TNHH Thành Đồng Tiến | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 39 |
| 28 | Cty CPTM Ánh Dương | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 11 |
| 29 | CN Bắc Ninh Cty CP ĐT&DV Vận tải Nam Hà Nội | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 13 |
| 30 | CN Cty CPTMVT HMP tại tỉnh Bắc Ninh | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 11 |
| 31 | Cty TNHH MTV VT Thăng Long | Có | KENWOOD | Có |  |  |  |  |  |  | 13 |

*Nguồn: Sở GTVT Bắc Ninh*

## 2.2. Hiện trạng doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh

Tính đến ngày 31/12/2014, trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh có 18 doanh nghiệp hoạt động với tổng số 1212 taxi, trong đó chủ yếu tập trung ở thành phố Bắc Ninh có 7 doanh nghiệp với 513 xe hoạt động (chiếm khoảng 42,3% tổng số xe taxi trên địa bàn tỉnh) và thị xã Từ Sơn với 402 xe hoạt động (chiếm khoảng 33,2% tổng số xe taxi trên địa bàn tỉnh).

**Bảng 2.7. Các doanh nghiệp kinh doanh taxi**

| **TT** | **Tên Doanh Nghiệp** | **Hãng xe** | **Số lượng xe** | **Địa bàn** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Cty TNHH MTV Mai Linh BN | Taxi Mai Linh | 313 | TP Bắc Ninh,  TX Từ Sơn |
| 2 | C ty CP thương mại Phú Sơn | Taxi Phú Sơn | 29 | TP Bắc Ninh |
| 3 | Cty CP TM DL Thịnh Phát | Taxi Kinh Bắc | 48 | TP Bắc Ninh |
| 4 | Cty CP VT TM và DV Đất Cảng | Taxi Bắc Ninh | 85 | TP Bắc Ninh |
| 5 | Cty CP vận tải Sao Mai | Taxi Sao Mai | 106 | TP Bắc Ninh |
| 6 | Cty vận tải Quế Dương | Taxi Quế Võ | 12 | Bắc Giang |
| 7 | Cty TNHH TM VT Mạnh Huyền | Taxi Mạnh Huyền | 121 | TX Từ Sơn |
| 8 | Cty TNHH TM VT Thảo Mạnh | Taxi Mạnh Huyền | 36 | TX Từ Sơn |
| 9 | Công ty cổ phần Anh Tuấn | Taxi group Hanoi | 167 | TP Bắc Ninh  TX Từ Sơn |
| 10 | Cty TNHH VTHK&DVTM Lộc Ngân | Taxi Hội Lim | 36 | Tiên Du |
| 11 | HTX vận tải Sông Hồng CN Bắc Ninh | Taxi Sông Hồng | 267 | TP Bắc Ninh  TX Từ Sơn  Thuận Thành |
| 12 | HTX vận tải Thuận Thành | Taxi Sông Hồng | 36 | Thuận Thành |
| 13 | HTX vận tải Thành Đạt | Taxi Xanh | 7 | Thuận Thành |
| 14 | Cty CP VT và DV Công Cộng BN | Sao Hà Nội Group | 320 | TP Bắc Ninh  TX Từ Sơn |
| 15 | Cty TNHH DVVT taxi Bình Minh | Taxi Bình Minh | 4 | Quế Võ |
| 16 | Cty TNHH DVVT taxi An Bình | Taxi Xanh | 13 | Thuận Thành |
| 17 | Cty CP vận tải du lịch Việt Phú | Taxi Việt Phú | 3 | Thuận Thành |
| 18 | DN tư nhân Nguyên Đức BN | Taxi Phố Mới | 6 | Quế Võ |
| 19 | Công ty cổ phần taxi Lan Anh | Taxi Lan Anh | 27 | Thuận Thành |
| 20 | Cty TNHH ĐTTMVT Hoàng Phát | Taxi Ninh Hiệp | 9 | Từ Sơn |
| 21 | CN Cty TNHH TM&DL Nguyên Minh | Taxi Thu Hương | 21 | Thuận Thành |
| 22 | CN Cty CPPT TM&DL Quốc tế VIC | Taxi VIC | 61 | Tp Bắc NInh |
| 23 | Cty TNHH TMVTDL Linh Trang | Taxi Long Biên | 120 | Từ Sơn |
| 24 | Công ty CP đầu tư VT Ngân Hà | SUN TAXI | 35 | Tp Bắc NInh |
| 25 | Cty CP KDVT du lịch Huy Hoàng | Hoàng Sa Taxi | 19 | Tp Bắc Ninh |
| 26 | Cty TNHH Vận tải Tấn Kiên | Taxi Sao Thủ Đô | 65 | Yên Phong |
| 27 | Cty TNHH Thành Đồng Tiến | Taxi Ninh Hiệp Group | 39 | Từ Sơn |
| 28 | Cty CPTM Ánh Dương | Taxi Ánh Dương | 11 | Yên Phong |
| 29 | CN Bắc Ninh Cty CP ĐT&DV Vận tải Nam Hà Nội | Bảo Lâm Taxi | 13 | Tp Bắc Ninh |
| 30 | CN Cty CPTMVT HMP tại tỉnh Bắc Ninh | Taxi 24h | 11 | Từ Sơn |
| 31 | Cty TNHH MTV VT Thăng Long | Taxi Thăng Long | 13 | Tp Bắc NInh |

*Nguồn: Sở GTVT Bắc Ninh*

**Bảng 2.8. Cơ cấu doanh nghiệp và phương tiện taxi tỉnh Bắc Ninh**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Hãng xe** | **Doanh Nghiệp** | | **Số lượng xe** | |
| **Số lượng** | **Tỷ lệ (%)** | **Số lượng** | **Tỷ lệ (%)** |
| 1 | Hãng Taxi trên 200 xe | 3 | 9,7 | 900 | 43,8 |
| 2 | Hãng Taxi từ 100 đến 200 xe | 4 | 12,9 | 514 | 25 |
| 3 | Hãng Taxi từ 50 đến < 100 xe | 3 | 9,7 | 211 | 10,3 |
| 4 | Hãng Taxi từ 10 đến <50 xe | 16 | 51,6 | 399 | 19,5 |
| 5 | Hãng Taxi có dưới 10 xe | 5 | 16,1 | 29 | 1,4 |
|  | **Tổng cộng** | **31** | **100** | **2053** | **100** |

**- Quy mô doanh nghiệp:**

Các doanh nghiệp hoạt động vận tải khách bằng taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh chủ yếu có quy mô lớn và vừa, tuy nhiên còn một số doanh nghiệp mới thành lập có quy mô nhỏ. Trong đó có 3 doanh nghiệp có số taxi trên 200 xe (lượng xe chiếm 43,8%), 4 doanh nghiệp có số lượng xe từ 100 xe đến 200 xe (lượng xe chiếm 25%), 3 doanh nghiệp có số taxi từ 50 xe đến dưới 100 xe (lượng xe chiếm 10,3%), 16 doanh nghiệp có số taxi từ 10 xe đến dưới 50 xe (lượng xe chiếm 19,5%), còn lại 5 doanh nghiệp có số taxi dưới 10 xe, trong đó có một doanh nghiệp chỉ có 3 xe taxi hoạt động (taxi Việt Phú).

**Biểu đồ 2.3. Quy mô doanh nghiệp phân theo số lượng xe**

Hãng taxi từ 100 → 200 xe

Hãng taxi trên 200 xe

- Một số hạn chế đối với doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải taxi:

+ Một số doanh nghiệp taxi có quy mô nhỏ cùng tham gia thị trường vận tải khách bằng taxi đã gây lãng phí trong đầu tư (vì mỗi doanh nghiệp khi đăng kí hoạt động vận tải khách bằng xe taxi đều phải đăng kí riêng 1 tần số, tổng đài riêng và phải duy trì bộ máy tổ chức), đồng thời gây nhiều khó khăn trong công tác quản lý như: Do quy mô đơn vị nhỏ lẻ, manh mún, loại hình đa dạng, mô hình tổ chức quản lý và phương pháp quản lý thủ công, lạc hậu; hầu hết các đơn vị vận tải chưa chú trọng đến xây dựng thương hiệu nên các đơn vị vận tải hiện nay nhìn chung có sức cạnh tranh yếu, hiệu quả kinh doanh và chất lượng dịch vụ thấp, nguy cơ tai nạn giao thông cao, không quan tâm tới các điều kiện kinh doanh theo quy định.

+ Ngoài những xe do doanh nghiệp, hợp tác xã đầu tư và thuê lái xe vận hành, nhiều doanh nghiệp đã cho cá nhân thuê lại thương hiệu hoặc góp đầu phương tiện; bằng phương thức này các doanh nghiệp vận tải taxi có nhiều lợi ích song nảy sinh hàng loạt bất cập như: là dễ nảy sinh hình thức để xin thủ tục cho xe hoạt động, hàng tháng chủ phương tiện phải nộp cho đơn vị kinh doanh vận tải một khoản tiền nhất định và phải tự chịu trách nhiệm về tình trạng kỹ thuật, quản lý và hoạt động của phương tiện. Do đó, 1 số đơn vị không đủ hồ sơ lý lịch phương tiện, không theo dõi tổng km xe chạy, không tổ chức thực hiện chế độ bảo dưỡng định kỳ, kiểm tra an toàn kỹ thuật của phương tiện trước khi hoạt động.

**Đánh giá về hoạt động thực trạng của các đơn vị kinh doanh vận tải bằng taxi:**

Qua kết quả tổng kiểm tra tình hình hoạt động của các đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh, cho thấy:

**- Ưu điểm:**

Về cơ bản các đơn vị kinh doanh vận tải bằng taxi đã đáp ứng được nhu cầu đi lại của nhân dân; các đơn vị kinh doanh lớn, tổ chức quản lý trực tiếp tạo cho người lái xe môi trường làm việc tốt, yên tâm với công việc; duy trì được chất lượng dịch vụ, tạo niềm tin cho khách hàng, giữ được chữ tín với khách hàng; nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, tăng năng lực cạnh tranh mang lại hiệu quả thiết thực đối với hành khách, cộng đồng và chính bản thân đơn vị, tạo được nhiều việc làm cho nhân dân trong tỉnh góp phần thúc đẩy kinh tế xã hội của tỉnh.

**- Tồn tại, hạn chế:**

Nhiều đơn vị không quản lý được quá trình hoạt động của phương tiện, không chịu trách nhiệm về thu nhập thường xuyên của lái xe, ở đó người lái xe đã lợi dụng hình thức thuê tài sản, nhiều tổ chức, cá nhân đã đưa xe của cá nhân, hộ kinh doanh vào các đơn vị kinh doanh vận tải để kinh doanh thông qua hợp đồng cho thuê tài sản, hoặc cam kết kinh tế xã viên (đối với hợp tác xã).

Công tác quản lý phương tiện tại các đơn vị vận tải còn tồn tại một số phương tiện không quản lý được tình trạng kỹ thuật, không có hồ sơ lý lịch phương tiện, không theo dõi tổng km xe chạy, không tổ chức thực hiện chế độ bảo dưỡng định kỳ, kiểm tra ATKT của phương tiện trước khi hoạt động;

Công tác quản lý lái xe, nhân viên phục vụ còn nhiều bất cập, còn 1 số đơn vị vận tải không quản lý hồ sơ quản lý lái xe, không tổ chức tuyển dụng theo quy trình, không ký hợp đồng lao động hoặc chỉ ký hợp đồng thời vụ. Đối với những lái xe này cũng vì thế mà thường không có sự gắn bó với đơn vị kinh doanh, thường xuyên thay đổi nơi làm việc mới; vì vậy, họ ít quan tâm đến phục vụ, không cần tạo uy tín với hành khách.

Đơn vị vận tải có quy mô nhỏ không đủ bộ máy để tổ chức thực hiện việc đào tạo, giám sát nâng cao khả năng phục vụ, an toàn giao thông.

Đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành được đào tạo chuyên ngành vận tải đáp ứng được yêu cầu rất ít; Bộ phận theo dõi, quản lý các điều kiện về an toàn giao thông ở nhiều đơn vị vận tải vẫn mang tính hình thức, chưa hoạt động thực chất. Công tác thống kê, phân tích dữ liệu về an toàn giao thông tại nhiều đơn vị chưa đạt yêu cầu, hiện tại đa số các đơn vị không bố trí cán bộ, không có hệ thống sổ sách, biểu mẫu để tập hợp, phân tích các dữ liệu về ATGT và chất lượng dịch vụ, do đó không phát hiện và giải quyết được kịp thời các vấn đề còn tồn tại .

Chất lượng dịch vụ vận tải trong thời gian qua đã được các đơn vị vận tải lưu ý, quan tâm thực hiện. Tuy vậy, việc giải quyết phản ánh, khiếu nại của hành khách còn hạn chế. Các đơn vị vận tải chưa thực sự mong muốn thường xuyên nhận được ý kiến đóng góp từ phía hành khách; chưa mở sổ sách để theo dõi các ý kiến phản ánh để làm cơ sở xem xét giải quyết, rút kinh nghiệm nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ.

**Bảng 2.9. Một số tiêu chí so sánh vận tải taxi tại một số thành phố, tỉnh lân cận năm 2014**

| **TT** | **Tỉnh, thành phố** | **Tiêu chí** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Diện tích (km2)** | **Dân số (1000 người)** | **PT taxi hoạt động** | **Mật độ xe/km2** | **Mật độ xe/1000 dân** |
| **1** | **Toàn tỉnh Bắc Ninh** | 822,7 | 1.114 | 1212 | 1,47 | 1,09 |
| 2 | Hà Nội | 3.344,6 | 6.449 | 15.000 | 4,49 (16)\* | 2,33(5,58)\* |
| 3 | Hải Phòng | 1.527,4 | 1.925,2 | 2.038 | 1,33 | 1,06 |
| 4 | Bắc Giang | 3.848,45 | 1.605,075 | 520 | 0,13 | 0,32 |
| 5 | Hưng Yên | 926,0 | 1.151,6 | 1.000 | 1,08 | 0,87 |
| 6 | Quảng Ninh | 6.102,4 | 1.185,2 | 997 | 0,16 | 0,84 |
| 7 | Thái Nguyên | 3.536,4 | 1.156,0 | 413 | 0,12 | 0,36 |
| 8 | Lạng Sơn | 8.320,8 | 751,2 | 456 | 0,05 | 0,61 |

*\* Giá trị trong ngoặc là mật độ trong khu vực nội thành Hà Nội*

- Mật độ taxi:

Toàn tỉnh Bắc Ninh có 1212 xe taxi đang hoạt động, mật độ phương tiện taxi chung cho toàn tỉnh là 1,47 xe /km2 và 1,09 xe /1000 dân..

**Biểu đồ 2.4. Biểu độ mật độ taxi của Bắc Ninh và một số tỉnh khác**

# 

1,47

Theo tiêu chí so sánh số lượng xe taxi trên dân số cho thấy mật độ xe taxi/km2 và số xe taxi/1000 dân ở tỉnh Bắc Ninh nói chung tương đối cao so với một số tỉnh, thành phố trong nước, nhưng vẫn còn thua kém khá lớn đối với Hà Nội.

**- Công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải bằng taxi:**

Sở Giao thông vận tải tỉnh Bắc Ninh là cơ quan quản lý nhà nước về chuyên ngành đối với vận tải khách bằng xe taxi thông qua việc xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển vận tải taxi, trình phê duyệt các dự án về hoạt động vận tải, đặc biệt là các nhiệm vụ:

+ Tham mưu cho UBND tỉnh ban hành các văn bản hướng dẫn thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật của nhà nước có liên quan đến vận tải taxi.

+ Quản lý tiêu chuẩn, niên hạn sử dụng xe vận tải taxi khách.

+ Kiểm tra, giám sát, hậu kiểm các điều kiện hoạt động kinh doanh vận tải khách bằng taxi đối với các đơn vị kinh doanh vận tải taxi và xử lý các vi phạm theo quy định.

+ Phối hợp với các cơ quan có thẩm quyền của tỉnh giải quyết những vấn đề có liên quan vi phạm quy định về kinh doanh vận tải khách bằng xe taxi, đề xuất các biện pháp về quản lý vận tải trên địa bàn tỉnh.

**Mô hình tổ chức quản lý giao thông vận tải Bắc Ninh**

**UBND TỈNH BẮC NINH**

**BỘ GTVT**

**Sở GTVT**

**UBND các huyện, TP**

**Các ban quản lý**

**dự án**

**Các phòng, ban nghiệp vụ, chuyên môn**

**Các trung tâm**

**Các bến xe, đơn vị kinh doanh bến xe, bãi đỗ**

**Các đơn vị kinh doanh vận tải**

Phối hợp thực hiện

Chỉ đạo, điều hành

Quản lý thực hiện

Ghi chú:

Trong thời gian qua, Sở Giao thông vận tải Bắc Ninh cũng đã tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị liên quan để thực hiện tốt chức năng quản lý và hướng dẫn doanh nghiệp thực hiện các quy định; xây dựng Quy chế quản lý hoạt động taxi; xây dựng và quản lý hệ thống thông tin về hoạt động kinh doanh vận tải taxi; tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra hoạt động vận tải khách bằng xe taxi; công bố công khai điện thoại đường dây nóng của Sở GTVT, Thanh tra GTVT, lực lượng Cảnh sát giao thông để tiếp nhận các thông tin phản ánh từ hành khách và xử lý kịp thời các hiện tượng vi phạm của các doanh nghiệp và lái xe, nhất là đối với taxi dù.

Sở GTVT Bắc Ninh cũng chỉ đạo, yêu cầu các đơn vị kinh doanh vận tải khách bằng taxi trên địa bàn phải quản lý chặt chẽ hoạt động của các phương tiện, lái xe; thực hiện đúng các quy định về kê khai, niêm yết giá cước, tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải; xây dựng và áp dụng các tiêu chuẩn, nội quy bắt buộc thực hiện đối với đội ngũ lái xe, kiên quyết đình chỉ và loại ra khỏi đội ngũ những lái xe có hành vi sử dụng chất ma túy, uống rượu bia khi điều khiển phương tiện, thường xuyên xảy ra vi phạm về trật tự an toàn giao thông...

Tuy nhiên, hoạt động vận tải bằng taxi vẫn chưa được quản lý chặt chẽ, triệt để, tình trạng taxi "dù" vẫn còn tồn tại và ngày càng khó kiểm soát trên tất cả Thành phố, Thị xã và các huyện; cạnh tranh giữa các doanh nghiệp không lành mạnh, tình trạng giành giật khách thường xuyên diễn ra...Hạ tầng giao thông phục vụ hoạt động taxi hạn chế dẫn đến tình trạng đỗ xe tự do không đúng vị trí quy định tràn lan ra cả lòng đường, vỉa hè.

**- Những quy định chung:**

Chính phủ, các Bộ ngành đã ban hành các văn bản luật, nghị định, thông tư và các quyết định liên quan đến hoạt động kinh doanh vận tải taxi, tuy nhiên, hiện nay các văn bản quy định đến hoạt động vận tải taxi của cấp thành phố là đang thiếu.

**Bảng 2.10. Điều kiện kinh doanh vận tải taxi**

| **Nội dung** | **Điều kiện** |
| --- | --- |
| Đăng ký kinh doanh vận tải bằng ô tô theo quy định của pháp luật | Luật Doanh nghiêp 2005 hoặc Luật Hợp tác xã 2012 |
| Đảm bảo số lượng, chất lượng phương tiện phù hợp với hình thức kinh doanh:  a, Có đủ số lượng phương tiện theo phương án kinh doanh đã được duyệt  b, Xe ô tô phải bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường  c, Xe phải gắn thiết bị giám sát hành trình theo quy định  d, Có nên hạn sử dụng không quá 8 năm tại đô thị loại đặc biệt; không quá 12 năm tại các địa phương khác  e, Có sức chứa từ 9 chỗ ngồi trở xuống (kể cả người lái xe)  f, Có màu sơn đăng ký không trùng với màu sơn đăng ký của đơn vị kinh doanh vận tải taxi trước đó  g, Thân xe  h, Đồng hồ tính tiền  i, Trung tâm điều hành | Nêu số lượng xe và cả xe dự phòng  Xe phải có niên hạn không quá 8 năm tại đô thị loại đặc biệt; không quá 12 năm tại các địa phương khác.  Đăng ký màu sơn hoặc kiểu sơn thân xe đặc trưng của doanh nghiệp  Nóc taxi phải gắn hộp đèn có chữ “TAXI” theo mẫu quy định  Hai bên cánh cửa xe phải ghi tên, số điện thoại, biểu trưng (logo) của doanh nghiệp  Trong xe phải niêm yết bảng giá cước tính tiền theo kilômét, giá cước tính tiền cho thời gian chờ đợi và các chi phí khác (nếu có).  Trên xe có trang bị bình chữa cháy còn sử dụng được và còn hạn theo quy định.  Xe phải có đồng hồ tính tiền được kiểm định và kẹp chì.  Từ 01 tháng 7 năm 2016, xe phải có thiết bị in hóa đơn kết nối với đồng hồ tính tiền cước.  Đăng ký tần số liên lạc và có thiết bị liên lạc giữa trung tâm với các xe. |
| Đơn vị kinh doanh vận tải bố trí đủ số lượng lái xe theo phương án kinh doanh, chịu trách nhiệm tổ chức khám sức khỏe cho lái xe và sử dụng lái xe đủ sức khỏe theo quy định | Đảm bảo số lượng lái xe và nhân lực DN  Có đầy đủ giấy tờ theo quy định: GPLX, hợp đồng lao động, kết quả tập huấn… |
| Người điều hành vận tải phải có trình độ chuyên môn về vận tải từ trung cấp trở lên hoặc 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 | Phải có bản trích ngang và bản photo bằng cấp |
| Có nơi đỗ xe phù hợp với phương án kinh doanh. | - Điểm đỗ xe taxi do doanh nghiệp taxi tổ chức và quản lý  - Điểm đỗ xe taxi công cộng do UBND huyện, thành phố bố trí, quản lý... |
| Từ ngày 01 tháng 01 năm 2016, doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi phải có số xe tối thiểu là 10 xe; riêng đối với đô thị loại đặc biệt phải có số xe tối thiểu là 50 xe |  |

- Quy định tiêu chuẩn phương tiện:

+ Niên hạn sử dụng không quá 12 năm.

+ Có đăng ký và gắn biển số do cơ quan có thẩm quyền cấp.

+ Có Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ còn giá trị sử dụng.

+ Có máy bộ đàm liên hệ với Trung tâm điều hành của doanh nghiệp.

+ Có phù hiệu “XE TAXI” do Sở Giao thông vận tải cấp.

+ Trên nóc taxi phải gắn cố định hộp đèn với chữ “TAXI” bằng chữ in nhìn rõ được cả phía trước và phía sau hộp đèn; hộp đèn phải được bật sáng khi xe không có khách và tắt khi trên xe có khách.

+ Phía mặt ngoài hai bên thành xe phải ghi tên, số điện thoại doanh nghiệp, biểu trưng lôgô của doanh nghiệp, số thứ tự xe taxi (theo số thứ tự của doanh nghiệp quản lý).

+ Trước khi đưa xe vào khai thác doanh nghiệp, hợp tác xã phải thực hiện đăng ký một mầu sơn thống nhất giữa các xe của doanh nghiệp, hợp tác xã, biểu trưng (logo) theo mẫu quy định.

- Quy định cấp phù hiệu “XE TAXI” vận tải hành khách:

Sau khi đã đăng ký và được Sở Kế hoạch đầu tư cấp Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh có ngành nghề vận tải khách, được Sở Giao thông vận tải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải; đăng ký với cơ quan hữu quan các nội dung:

+ Đăng ký tại Sở Tài chính, Sở Giao thông vận tải, Cục thuế về giá cước vận chuyển do đơn vị doanh nghiệp, hợp tác xã tự xây dựng.

+ Đăng ký tại Sở GTVT về danh sách các xe taxi đủ điều kiện hoạt động, danh sách nhân viên lái xe đã được cấp giấy chứng nhận tập huấn, đăng ký màu sơn đặc trưng, logo đơn vị, số điện thoại giao dịch, kê khai giá cước ...

+ Tuân thủ Nghị định 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

- Người lái xe taxi phải được đơn vị vận tải tổ chức tập huấn, hướng dẫn về nghiệp vụ vận tải khách, an toàn giao thông và đạo đức nghề nghiệp cho lái xe theo chương trình khung do Tổng cục Đường bộ Việt Nam ban hành.

Những vấn đề bất cập trong cơ chế chính sách kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi:

- Quy định về kinh doanh vận tải bằng taxi chưa chặt chẽ, chưa có quy định về tỉ lệ % số phương tiện doanh nghiệp, hợp tác xã sở hữu trong tổng số xe của đơn vị vận tải đăng kí hoạt động.

- Chế tài xử phạt đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải taxi và đối với lái xe taxi nhất là taxi dù thì chưa đủ mạnh để hạn chế được vi phạm.

- Doanh nghiệp kinh doanh vận tải, hợp tác xã taxi có quy chế và điều lệ nhưng công tác quản lý buông lỏng, cơ chế giám sát và kỷ luật của đơn vị còn yếu nên lái xe dễ dàng thực hiện các hành vi vi phạm pháp luật.

# Phần III

# DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI HÀNH KHÁCH BẰNG XE TAXI

## 3.1. Định hướng phát triển vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh.

- Phát triển vận tải hành khách theo hướng đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng cao của người dân. Đổi mới và nâng cao năng lực phương tiện vận tải, nâng cao chất lượng vận tải.

- Phát triển vận tải hành khách một cách bền vững nhằm giảm ùn tắc và tai nạn giao thông.

- Phát triển hệ thống hạ tầng vận tải hành khách đồng bộ, hiện đại và ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành vận tải hành khách.

- Có chính sách tài chính cho vận tải hành khách công cộng để khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư, xây dựng, vận hành, giảm gánh nặng cho ngân sách.

## 3.2. Dự báo nhu cầu vận tải hành khách bằng xe taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh.

### 3.2.1. Xác định phương pháp dự báo và các thông số tính toán

Tỉnh Bắc Ninh là tỉnh nhỏ nhưng mật độ dân số lớn, nhiều khu công nghiệp tập trung có quy mô lớn, nhiều lễ hội, khu di tích, thu nhập của người dân tương đối cao, giao thông vận tải đường bộ thuận lợi nên sản lượng vận tải hành khách hàng năm đạt được là khá lớn.

Taxi là loại hình vận tải hành khách công cộng, chủ yếu hoạt động theo tuyến không cố định. Taxi là một thành phần quan trọng trong vận tải hành khách công cộng, vì vậy để dự báo nhu cầu xe taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh trong tương lai, cần dự báo nhu cầu hành khách công cộng.

1. Tổng hợp nhu cầu đi lại của hành khách bằng vận tải đường bộ tỉnh Bắc Ninh giai đoạn 2010-2014.

**Sản lượng vận tải hành khách bằng đường bộ hàng năm**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | Khối lượng hành khách vận chuyển (triệu HK) | | | | |
| Tuyến cố định | Buýt | Taxi | Hợp đồng | Tổng |
| 2010 | 0,15 | 3,31 | 1,29 | 0,36 | 5,11 |
| 2011 | 0,16 | 3,15 | 2,03 | 0,89 | 6,23 |
| 2012 | 0,18 | 4,49 | 3,05 | 1,20 | 8,92 |
| 2013 | 0,19 | 4,35 | 3,16 | 1,93 | 9,63 |
| 2014 | 0,21 | 4,41 | 3,30 | 2,48 | 10,4 |

*(Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bắc Ninh)*

Qua kết quả tổng hợp về sản lượng vận chuyển hành khách qua các năm trong giai đoạn từ 2010 đến 2014 có thể nhận thấy: Sản lượng vận chuyển hành khách của loại hình vận tải bằng xe taxi có sự tăng trưởng mạnh mẽ trong giai đoạn từ 2010 đến 2012 (sản lượng vận chuyển tăng gần 50% qua các năm trong giai đoạn này), từ giai đoạn 2012 đến hết 2014 sản lượng vận chuyển của loại hình vận tải hành khách bằng xe taxi đã đi vào ổn định (tăng trưởng hàng năm ở mức trên dưới 5%/năm).

Qua biểu đồ so sánh sản lượng vận chuyển hành khách của các loại hình vận tải hành khách đường bộ qua các năm từ 2010 - 2014 có thể nhận thấy loại hình vận tải hành khách bằng xe taxi luôn chiếm một tỷ trọng lớn trong tổng thể sản lượng vận chuyển hành khách đường bộ (từ 25% đến 35%) và có xu hướng ổn định ở mức trên 30%. Như vậy ta có thể thấy loại hình vận tải taxi rất quan trọng là loại phương tiện nhỏ gọn, có tính cơ động cao, đáp ứng nhanh cho mọi đối tượng cần trung chuyển đến như; nhà ga, bến cảng, khách sạn, bệnh viện, khu trung tâm. Ngoài ra còn có nguyên nhân khác là cơ sở đường sá, hạ tầng giao thông đô thị của Bắc Ninh có đường thông, hè thoáng, các hướng tuyến trong nội thị, đều được gắn kết liên hoàn nên vận tải khách bằng taxi rất thuận tiện, kịp thời văn minh và với điều kiện thời tiết tại Bắc Ninh là hoàn toàn phù hợp để phát triển vận tải khách bằng taxi.

**3.3. Định hướng phát triển vận tải taxi đến năm 2025 và định hướng đến 2030.**

- Quy hoạch bảo đảm nguyên tắc có tính kế thừa của các quy hoạch đã được phê duyệt.

- Phù hợp với hướng phát triển VTHKCC nói chung và không nằm ngoài chiến lược phát triển hệ thống VTHKCC, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống VTHKCC.

- Phù hợp với các quy hoạch tổng thể, quy hoạch giao thông vận tải, định hướng phát triển không gian đô thị. Đảm bảo tính thống nhất, quy hoạch phát triển vận tải taxi phải cụ thể hoá các nội dung trong quy hoạch giao thông vận tải.

- Đảm bảo tính hợp lý và đầy đủ về cơ cấu phương tiện đi lại trong đô thị, một số loại hình vận tải chủ lực như tàu điện, xe buýt, taxi….để tạo thành một hệ thống vận tải thống nhất, đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân một cách tốt nhất.

- Tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh, hạn chế tối thiểu sự độc quyền, tạo ra một môi trường kinh doanh thông thoáng đối với mọi doanh nghiệp.

- Điều tiết, giám sát xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải taxi: nâng cao chất lượng phục vụ hành khách, kinh doanh có hiệu quả, tuân thủ tốt các quy định chung của phát luật. Xử lý nghiêm các vi phạm trong quá trình kinh doanh taxi của các doanh nghiệp theo đúng quy định của pháp luật.

**3.3.1. Định hướng số lượng phương tiện vận tải taxi đến năm 2025, định hướng đến năm 2030:**

Nhằm đáp ứng tốc độ phát triển công nghiệp cao của tỉnh Bắc Ninh cũng như tốc độ đô thị hóa mạnh mẽ, việc phát triển các loại hình vận tải hành khách công cộng là một thực tế đòi hỏi cấp thiết đáp ứng cho mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Bắc Ninh trong giai đoạn tới, khối lượng hành khách được dự báo cho thấy nhu cầu sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng trong tương lai là rất lớn trong đó vận tải taxi đảm nhận khối lượng vận chuyển khoảng thời điểm lớn nhất đến 35% và thời điểm thấp nhất là 25% so với tất cả các loại phương tiện vận tải khác.

*Dự báo nhu cầu vận tải hành khách bằng đường bộ:*

Dùng mô hình đàn hồi dự báo nhu cầu vận chuyển hành khách bằng đường bộ đến năm 2025 và 2030 theo công thức sau:

Yti = Y0\*(1+ ỏTM)t

Trong đó:

+ Yti: Lượng hành khách cần vận chuyển năm ti.

+Y0: Là lượng hành khách gốc.

+ỏ: Nhịp độ tăng trưởng bình quân GDP của tỉnh tương ứng với các giai đoạn 2015 đến 2020, giai đoạn 2020 đến 2025 và giai đoạn 2025 đến 2030 (lấy nhịp độ tăng trưởng bình quân hàng năm là 13,5%)

+TM: Là hệ số đàn hồi xác định từ mối quan hệ giữa tốc độ tăng lượng vận tải và tốc độ tăng GDP (TM= 1,15 đến 1,25 với đường bộ; 0,5 đến 0,7 đối với đường sắt và 0,3 đến 0,5 với đường sông, theo kinh nghiệm nghiên cứu một số dự án trong và ngoài nước)

+T: Là khoảng thời gian tính toán bằng năm giữa năm gốc và giai đoạn tính toán: 2015 đến 2025 là 10 năm và 2025 đến 2030 là 5 năm.

*Dự báo khối lượng vận chuyển hành khách:*

Y2025 = 64.430.000 HK.

Y2030 = 130.747.000 HK.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Hạng mục | Đơn vị | 2025 | 2030 |
| Khối lượng vận chuyển | HK | 64.430.000 | 130.747.000 |

*Dự báo điều chỉnh phát triển số phương tiện taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh từ 2015 đến 2025 và định hướng đến năm 2030.*

*Đơn vị tính: xe*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Năm | 2015 | 2020 | 2025 | 2030 |
| Xe đang hoạt động | 2053 |  |  |  |
| Dự báo bổ sung xe |  | 1247 | 1100 | 900 |
| Tổng cộng | **2053** | **3300** | **4400** | **5300** |

Tổng số phương tiện vận tải taxi tính đến thời điểm 31/12/2015 là 2053 xe, giai đoạn cần bổ sung dự báo theo nhu cầu phát triển của xã hội dựa trên những cơ sở mục tiêu, chiến lược quy hoạch phát triển của tỉnh Bắc Ninh. Trong thời gian từ năm 2015 - 2030 số xe dự báo bổ sung mới theo phân tích nguyên tắc cung cầu của thị trường có thể chia làm 03 giai đoạn như sau;

Giai đoạn 1 (đến năm 2020): giai đoạn nhu cầu tăng cao, sản lượng vận chuyển hành khách của loại hình vận tải taxi chiếm 30% tổng sản lượng vận chuyển khách, do vậy đến năm 2020 số lượng xe khoảng 3300 chiếc.

Giai đoạn 2 ( đến năm 2025 ): giai đoạn này nhu cầu tiếp tục tăng cao, tuy nhiên theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Bắc Ninh đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được phê duyệt thì ở giai đoạn này hạ tầng cơ sở đã cơ bản hoàn thiện, tạo điều kiện cho một số loại hình vận tải công cộng đưa vào hoạt động, do vậy giai đoạn này dự đoán thị phần loại hình vận tải taxi chiếm khoảng 20% tổng sản lượng vận tải. Như vậy theo tính toán giai đoạn này cần phát triển số lượng xe khoảng 4400 phương tiện.

Giai đoạn 3 (từ năm 2025 đến năm 2030): giai đoạn phát triển ổn định, sản lượng vận chuyển hành khách bằng taxi giai đoạn này chỉ chiếm khoảng 12% tổng sản lượng vận chuyển hành khách bằng đường bộ, do vậy tổng số lượng phương tiện vận tải xe taxi đến năm 2030 khoảng 5300 chiếc (do giai đoạn nay tỉnh Bắc Ninh có các tuyến xe buýt nội tỉnh là loại hình vận tải chủ lực và định hướng phát triển thêm một số loại hình vận chuyển hành khách công cộng khối lượng lớn là tàu điện ngầm, tàu điện một ray…..).

Việc phân chia giai đoạn trên phù hợp với tốc độ tăng trưởng chung của ngành giao thông vận tải, vừa mang tính ổn định về trật tự xã hội vừa đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân. Phù hợp với sự phát triển của đô thị và mật độ dân số cũng như tốc độ phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Bắc Ninh đến năm 2025 và dự báo đến năm 2030.

**Phần IV**

# QUY HOẠCH VẬN TẢI HÀNH KHÁCH BẰNG TAXI

# ĐẾN NĂM 2025, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

## 4.1. Quan điểm và mục tiêu

### 4.1.1. Quan điểm

- Xây dựng quy hoạch phát triển vận tải taxi phù hợp với các quy hoạch tổng thể, quy hoạch giao thông vận tải, định hướng phát triển không gian đô thị. Đảm bảo tính thống nhất, quy hoạch phát triển vận tải phải cụ thể hoá các nội dung trong quy hoạch giao thông vận tải, quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Bắc Ninh.

- Phát triển lực lượng vận tải taxi (doanh nghiệp, hợp tác xã) phù hợp đáp ứng nhu cầu đi lại của hành khách trên địa bàn tỉnh với độ tin cậy cao, chất lượng phục vụ tốt.

- Từng bước hiện đại hóa phương tiện taxi, tiếp cận dần với phương tiện vận tải có chất lượng cao, thân thiện với môi trường, hạn chế ảnh hưởng hoạt động của phương tiện tới môi trường đô thị.

### 4.1.2. Mục tiêu

- Nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe taxi.

- Đến năm 2020, vận tải taxi đảm nhận thị phần khoảng 30% so với tổng nhu cầu đi lại của người dân, đến năm 2025, vận tải taxi đảm nhận thị khoảng 20% so với tổng nhu cầu đi lại của người dân trên địa bàn tỉnh.

- Dành quỹ đất và phát triển hệ thống hạ tầng giao thông tĩnh, nhất là hệ thống các điểm dừng đỗ xe taxi đồng bộ và hoàn chỉnh, đảm bảo trật tự an toàn giao thông, mỹ quan đô thị.

## 4.2. Xu thế và mô hình phát triển thị trường dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe taxi

- Phát triển loại hình Taxi Group dựa trên sự liên kết của nhiều hãng với phương thức sử dụng chung nguồn tài nguyên là trung tâm điều hành, hệ thống tổng đài, qua đó giảm chi phí sản xuất kinh doanh, nâng cao hiệu quả phục vụ khách hàng và tăng doanh thu, tăng tính cạnh tranh trên thị trường.

- Tập trung nâng cao năng lực quản lý điều hành hoạt động taxi, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin địa lý (GIS), giao thông thông minh (ITS) và qua mạng internet cho lĩnh vực hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi.

- Phân vùng giao thông vận tải taxi nhằm mục đích áp dụng các chính sách về kết cấu hạ tầng cũng như chính sách về vận tải phù hợp với từng điều kiện địa lý, xã hội của các khu vực khác nhau trong đô thị. Phân vùng giao thông dựa trên nhu cầu đi lại thực tế và thường được phân theo mức độ đô thị hóa của từng khu vực.

- Quy định màu sơn cho các taxi hoạt động theo từng vùng, tạo điều kiện thuận lợi cho công tác quản lý và nhận biết của khách hàng nhằm nâng cao hiệu quả phục vụ, cũng như thân thiện với môi trường.

## 4.3. Quy hoạch phát triển vận tải hành khách bằng xe taxi đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030

### 4.3.1. Quy hoạch phát triển taxi đến năm 2025

a) Quy hoạch lực lượng, phương tiện taxi

- Số lượng taxi:

Hiện nay, tính đến 31/12/2015 số lượng taxi hoạt động trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh là 2053 xe với tuổi trung bình xe taxi khoảng từ 7 đến 12 năm.

Trên cơ sở định hướng phát triển kinh tế xã hội, giao thông vận tải, phát triển không gian đô thị và nhu cầu đi lại của nhân dân, quy hoạch đến hết năm 2020 số lượng phương tiện taxi phát triển khoảng 3300 phương tiện, giai đoạn đến năm 2025 khoảng 4400 xe, trong đó ưu tiên phát triển số lượng taxi tại các huyện có các khu công nghiệp tập trung như Quế Võ, Yên phong và một số huyện hiện như Lương tài, Gia Bình.

- Định hướng sử dụng nhiên liệu:

Do chế độ hoạt động liên tục của xe taxi, các động cơ khó có thể đạt tiêu chuẩn khí thải Euro 3; hiện tại, các xe taxi đều sử dụng nhiên liệu xăng (chủ yếu là loại A92, A95), do vậy mức độ xả thải ra môi trường ngày càng có nguy cơ tăng lên. Trong khi đó, tại các thành phố trên thế giới, các phương tiện taxi đều sử dụng năng lượng điện, nhiên liệu sạch ( LPG- Khí hóa lỏng, xăng pha cồn). Để góp phần bảo vệ môi trường, giảm thiểu ảnh hưởng của biến đổi khí hậu và an toàn năng lượng, định hướng đối với phát triển loại phương tiện như sau:

+ Xác định tiêu chí khí thải tại thành phố Bắc Ninh, Thị xã Từ Sơn và các thị trấn tại các huyện.

+ Đối với các doanh nghiệp kinh doanh loại hình vận tải khách bằng taxi, nghiên cứu định hướng đến năm 2030 khuyến khích sử dụng các phương tiện sử dụng năng lượng điện và nhiên liệu sạch ( LPG- Khí hóa lỏng, xăng pha cồn) trong cơ cấu đoàn xe hoạt động.

+ Để đảm bảo cung cấp nhiên liệu sạch, giai đoạn đến năm 2030 nghiên cứu lắp đặt các trạm nạp nhiên liệu sạch ( LPG- Khí hóa lỏng, xăng pha cồn) ở vị trí thuận lợi cho vận hành xe taxi (đặc biệt nghiên cứu đối với phạm vi thành phố Bắc Ninh ).

- Phương tiện hỗ trợ người khuyết tật:

Trong Luật Người khuyết tật 2010 (Luật số 51/2010/QH12) do quốc hội ban hành, tại khoản 3 Điều 42 về phương tiện giao thông công cộng có nêu rõ: đơn vị tham gia vận tải công cộng phải đầu tư và bố trí phương tiện bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận trên các tuyến vận tải theo tỷ lệ do Chính phủ quy định trong từng thời kỳ.

Đối với Bắc Ninh, các doanh nghiệp kinh doanh loại hình vận tải khách bằng taxi nghiên cứu sử dụng phương tiện hỗ trợ cho người khuyết tật trong từng thời kỳ cho phù hợp. Những phương tiện taxi này ngoài màu sơn chung, cần được sơn thêm màu đặc biệt dễ quan sát để giúp phân biệt với taxi thường.

- Phương tiện có khoang tách riêng giữa hành khách và lái xe taxi:

Để bảo vệ sự an toàn của lái xe taxi, nghiên cứu loại hình xe taxi lắp đặt khoang bảo vệ cho tài xế taxi ngăn cách giữa hàng nghế trên và hàng nghế dưới vào thời điểm thích hợp.

- Phương tiện hoạt động có đồng hồ tính cước tự in hóa đơn

Phương tiện kinh doanh vận tải khách bằng taxi phải có đồng hồ tính cước tự in hóa đơn; hóa đơn phải tuân thủ theo đúng quy định hiện hành của Nhà nước và thể hiện các nội dung chính sau:

+ Tên Hãng taxi, điện thoại hãng taxi

+ Mã số, mã vạch của đồng hồ

+ Số hiệu chuyến đi.

+ Thời gian bắt đầu chuyến đi

+ Thời gian kết thúc chuyến đi

+ Số Km thực tế chuyến đi

+ Số tiền thực tế theo số Km

+ Số tiền phụ thu (Giờ cao điểm, lệ phí .....)

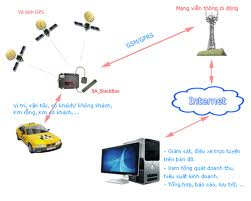
+ Thuế VAT ....

+ Tổng số tiền phải trả của chuyến đi.

- Phương tiện hoạt động có lắp đặt thiết bị giám sát hành trình (GPS)

Đối với các doanh nghiệp kinh doanh taxi với số lượng xe lớn, ứng dụng GPS mang lại nhiều tiện ích. Hiện nay, có hiện tượng nhiều xe cùng đến đón khách tại một điểm trong khi những điểm khác thì không có xe, ảnh hưởng đến chất lượng phục vụ khách hàng, lãng phí thời gian và nhiêu liệu; hệ thống GPS có khả năng kiểm soát được ngay lập tức lộ trình của các xe taxi, giúp cho bộ phận quản lý, điều hành theo dõi trạng thái xe, trạng thái đồng hồ cước, kiểm soát xe từ xa, giao ca tự động, điều xe theo khu vực, thẻ thanh toán, nhận diện khách hàng thường xuyên, quản lý lịch bảo trì bảo dưỡng theo số km thực tế,...

Hệ thống GPS cũng giúp định vị được ngay địa điểm của khách hàng và chỉ ra lộ trình hợp lý nhất cho tài xế để đến đón khách. Không dừng lại ở đó, thông qua hệ thống này trung tâm điều khiển taxi cũng dễ dàng tìm kiếm nhanh những xe mà khách báo bỏ quên hành lý. Việc kiểm soát được lộ trình cũng giúp doanh nghiệp hạn chế được tình trạng gian lận trong việc tính cước của tài xế... Bên cạnh đó, một số tiện ích khác cũng có thể được khai thác như khóa xe từ xa khi bị đe dọa hay bị cướp, nhanh chóng truy tìm được vị trí của xe bị đánh cắp...



**+**



+ Quy định về niên hạn phương tiện hoạt động vận tải taxi: nghiên cứu quy định giới hạn theo số năm hoặc số km chạy xe, đặc biệt đối với các phương tiện taxi hoạt động trong khu vực thành phố Bắc Ninh.

- Quy định về màu sơn, logo, hộp đèn, niêm yết giá của phương tiện taxi

+ Quy định màu sơn tuân thủ theo Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ, trong đó khuyến khích các hãng có màu sơn đặc trưng riêng.Đối với những phương tiện taxi hỗ trợ người khuyết tật sẽ được thống nhất màu sơn riêng đặc biệt giúp phân biệt với taxi thường.

+ Logo của các hãng taxi phải theo kích thước chuẩn và được bố trí dưới tay mở cửa của cánh cửa trước hoặc cánh cửa sau của phương tiện với kích thước có đường chéo 49 cm với chiều dài nhỏ nhất không dưới 35 cm. Số điện thoại tổng đài của các hãng xe được bố trí dưới logo.

+ Hộp đèn báo của phương tiện taxi: toàn bộ phương tiện taxi của các hãng taxi phải sử dụng thống nhất theo một kiểu hộp đèn báo với chữ “TAXI” được gắn trên nóc xe, hộp đèn phải được bật sáng khi xe không có khách và phải tắt khi trên xe có khách, nghiên cứu xác định kích thước dự kiến hộp đèn cho phù hợp (có thể lựa chọn kích thước chiều dài 50 cm với chiều cao 15cm, chiều rộng 10cm).

+ Niêm yết giá: Toàn bộ phương tiện taxi của các hãng taxi phải yết giá ngoài thành phương tiện tại kính của cánh cửa sau của phương tiện với kích thước có thể tham khảo là đường chéo 39 cm với chiều dài nhỏ nhất không dưới 15cm, niêm yết giá bên trong phương tiện tại mặt sau của nghế lái hoặc mặt sau của nghế phụ với kích thước tham khảo là đường chéo 29 cm với chiều dài nhỏ nhất không dưới 10cm.

b) Định hướng phát triển doanh nghiệp taxi:

- Trên cơ sở định hướng các doanh nghiệp hoạt động taxi tại thành phố, Thị xã có tối thiểu 50 xe, các doanh nghiệp hoạt động taxi tại các huyện có tối thiểu 20 xe hoạt động, để đảm bảo tính cạnh tranh, số lượng hãng taxi tại các huyện có từ 2 hãng taxi trở lên, đối với thành phố Bắc Ninh có từ 10 hãng taxi trở lên; với số lượng dự báo giai đoạn đến năm 2025, trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh có 4400 xe thì số doanh nghiệp phù hợp hoạt động khoảng từ 40 doanh nghiệp đến 50 doanh nghiệp tham gia kinh doanh vận tải khách bằng taxi.

- Định hướng đến 2025 các doanh nghiệp Taxi trên địa bàn Thành phố, thị xã phải đảm bảo số lượng Taxi có tuổi đời dưới 8 năm chiếm từ 90-95% trở lên trong tổng số xe hiện có của doanh nghiệp;

c) Quy hoạch hệ thống điểm đỗ taxi:

- Nguyên tắc quy hoạch các điểm đỗ taxi:

+ Ưu tiên bố trí các điểm đỗ taxi có điều hành tại các trung tâm hội nghị, trung tâm thương mại của các huyện, thành phố, Thị xã, Trung tâm văn hóa, khu liên cơ quan, các bệnh viện lớn, nhà ga, bến xe, các khu du lịch, khu vui chơi giải trí.

+ Đối với các bệnh viện lớn (như bệnh viện đa khoa tỉnh, bệnh viện sản – nhi, bến xe Bắc Ninh, các doanh nghiệp taxi xem xét nghiên cứu phối hợp hình thành các điểm đỗ trong khuôn viên của các bệnh viện, bến xe nhằm tạo điều kiện đưa đón khách thuận lợi, trật tự và an toàn.

+ Các điểm đỗ đảm bảo không cản trở giao thông, an toàn, tiện lợi cho hành khách và đảm bảo mỹ quan đô thị, môi trường.

+ Có thể nghiên cứu bố trí điểm đỗ xe taxi trên cơ sở chiều rộng của từng tuyến đường, phương án vị trí điểm đỗ taxi cho từng khu vực có thể phân thành các nhóm điểm đỗ như sau:

Với những tuyến đường có chiều rộng trên 18 m: Có thể bố trí taxi đỗ chéo góc 30-60 độ hoặc song song với vỉa hè, đỗ hai bên, với quy mô một điểm (hai bên) từ 10-15 xe taxi.

Với các tuyến đường có chiều rộng từ 11đến 18 m, có thể bố trí taxi đỗ một bên, chéo góc 30-60 độ hoặc song song so với vỉa hè, với quy mô từ 6-10 xe tại một điểm.

Với các tuyến đường hẹp có chiều rộng từ 7,5 đến 11 m, bố trí đỗ song song một bên, với quy mô chỉ từ 3-5 xe.

+ Trên cơ sở các điểm đỗ được UBND tỉnh phê duyệt các huyện, thành phố, thị xã căn cứ nhu cầu phát triển xe taxi trên địa bàn ra Quyết định công bố các điểm đỗ, điểm đón, trả khách xe taxi sau khi khảo sát và cắm biển, kẻ vẽ vạch sơn theo quy định hiện hành.

**Bảng 4.1. Quy hoạch xác định điểm đỗ taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh**

| **TT** | **Điểm đỗ xe taxi** |
| --- | --- |
| **I** | **Thành phố Bắc Ninh** |
|  | Có 51 điểm đỗ, phân bố đều trong phạm vi của thành phố (trong Quyết định số 772/QĐ-SGTVT ngày 18/12/2012) và một số điểm Sở vừa khảo sát |
| **Quy hoạch mới** | |
| 1 | Đường Nguyễn Gia Thiều |
| 2 | Cầu Bồ Sơn |
| 3 | Khách sạn Hoteowon |
| 4 | Đường Nguyễn Cao |
| 5 | Xóm 10 Đại Phúc |
| 6 | Bệnh viện Kinh Bắc |
| 7 | Bệnh viện Thành An Thăng Long |
| 8 | Nhà hàng Hà Phong |
| 9 | Khách sạn Hoàng Gia |
| 10 | Bến xe khách Bắc Ninh |
| 11 | Dốc Suối Hoa |
| 12 | Đối diện Khách sạn Nam Thắng |
| 13 | Vòng xuyến ngã 6 (khu vực ngân hàng VCB) |
| 14 | Vòng xuyến Bồ Sơn (gần ngân hàng ShinHan Bank) |
| 15 | Cổng bệnh viện Đa khoa tỉnh |
| 16 | Cổng bệnh viện Sản nhi tỉnh |
| 17 | Bên kia cầu vượt Bồ Sơn (hường đi Thuận Thành) |
| 18 | Vỉa hè sau LiLaMa 691 đường Lý Thái Tông |
| 19 | Nhà hàng Phong Vỹ |
| 20 | Siêu thị Đabaco Lạc Vệ |
| 21 | Khách sạn Word |
| 22 | Số 9 Lý Cao Tông |
| 23 | UBND phường Tiền An |
| 24 | Nhà nghỉ Ngọc Sáng |
| 25 | Cổng mới khách sạn Phú Sơn |
| 26 | Đường Đỗ Trọng Vỹ (gần nhà hàng Quang Thơm) |
| 27 | Phố Trần Quốc Toản (vườn hoa gần nhà nghỉ Hoàng Trung) |
| 28 | Ngân hàng Vietcombank (mặt sau đường Nguyễn Đăng Đạo) |
| 29 | Trung tâm văn hóa Kinh Bắc |
| 30 | Vườn hoa Vũ Kiệt |
| **II** | **Thị xã Từ Sơn** |
|  | Có 16 điểm đỗ, phân bố đều trong phạm vi của thị xã (trong Quyết định số 18/QĐ-SGTVT ngày 11/01/2011) và một số điểm Sở vừa khảo sát |
| **Quy hoạch mới** | |
| 1 | Đầu làng Phù Chẩn |
| 2 | ĐH Kinh doanh Công nghệ |
| 3 | Bãi xe Đền Đô |
| 4 | Khu vực công viên thị xã Từ Sơn |
| 5 | Khu vực Chợ Dầu |
| 6 | Khu vực chợ chiều Từ Sơn |
| 7 | Ngã 3 đường Trần Phú – Tô Hiến Thành |
| 8 | Khu vực bưu điện TT TX Từ Sơn |
| 9 | Khu vực siêu thị Từ Sơn |
| 10 | Khu vực đầu đường 295 |
| 11 | Khu vực cổng bệnh viện đa khoa Từ Sơn |
| 12 | Ngã ba đường vào cổng khu công nghiệp Tiên Sơn |
| 13 | Phố Viềng, Từ Sơn, Bắc Ninh |
| 14 | Đầu làng Tiên |
| 15 | Siêu thị Mạnh Đức |
| 1 | Gần UBND Tân Hồng |
| 2 | Khu Phố mới Thọ Môn |
| 3 | Khu vực cầu Chùa Dận |
| 4 | TT thể dục thể thao Đình Bảng |
| 5 | Công viên Nguyễn Văn Cừ, Thôn Phù Khê Thượng, xã Phù Khê |
| 6 | Ngã 3 Đồng Bèo, Phù Khê |
| 7 | Trạm xá xã Phù Khê |
| 8 | Đầu cầu Tấn Bào |
| 9 | Khu vực trường cao đẳng công nghệ Bắc Hà |
| 10 | Đầu cầu Đồng Kỵ |
| 11 | Khu vực đầu làng Đình Bảng |
| 12 | Chợ BAZA Đình Bảng |
| 13 | Khu đất mới Đình Bảng |
| **III** | **Huyện Thuận Thành** |
| 1 | Đối diện cây xăng Petrolimex trên trục 282 |
| 2 | Trước cổng công an huyện Thuận Thành |
| 3 | Cổng chợ Trung tâm huyện Thuận Thành |
| 4 | Đường rẽ vào trường đào tạo lái xe Thuân Thành |
| 5 | Cổng khu công nghiệp Khai Sơn |
| 6 | Trước cổng trung tâm thương mại Trí Đức |
| 7 | Trước cổng trường Cao đẳng CN thời trang Hà Nội |
| 8 | Cổng khu đô thị mới Bắc Hà – Xuân Lâm |
| 9 | Cổng khu đô thị mới Khai Sơn – Xuân Lâm |
| 10 | Cổng chùa Dâu |
| 11 | Cống Thành Hoài |
| 12 | Trước cổng 1, cổng 3 trường Kỹ thuật hậu cẩn T36 |
| 13 | Cổng Phòng tài nguyên môi trường Thuận Thành |
| 14 | Trên Phố Chẹm |
| 15 | Phố Vàng |
| 16 | Cổng khu công nghiệp Thuận Thành II |
| **IV** | **Huyện Gia Bình** |
| 1 | Bến xe khách Gia Bình |
| 2 | Cổng bệnh viện huyện Gia Bình |
| 3 | Cổng chợ Nội |
| 4 | Cổng chợ Ngụ |
| **V** | **Huyện Lương Tài** |
| 1 | Bến xe Thứa |
| 2 | Bệnh viện Lương Tài |
| 3 | Bưu điện Lương Tài |
| 4 | Cổng huyện ủy Lương Tài |
| 5 | Chợ Thứa |
| 6 | Cổng trường THPT Lương Tài I |
| 7 | Trung tâm y tế TT Thứa |
| 8 | UBND TT Thứa |
| 9 | UBND xã Tân Lãng |
| 10 | Cổng cơ quan công an huyện Lương Tài |
| 11 | UBND xã Trung Chính |
| **VI** | **Huyện Quế Võ** |
| 1 | Đầu làng Lãng Giang |
| 2 | Nhà nghỉ Hương Quê |
| 3 | Nhà nghỉ Hồng Nhung |
| 4 | Công ty Hồng Hải |
| 5 | Cây xăng cầu Ngà |
| 6 | Siêu thị Minh Anh |
| 7 | Cạnh ngân hàng Nông Nghiệp |
| 8 | Cạnh bưu điện Quế Võ |
| 9 | Chợ cũ đối diện Honda Vĩnh Cát |
| 10 | Cây xăng Hải An |
| 11 | Cạnh ngân hàng Đông Du |
| **VII** | **Huyện Yên Phong** |
|  | Có 5 điểm đỗ, phân bố đều trong phạm vi của huyện (trong Quyết định số 81/QĐ-SGTVT ngày 14/02/2014) và một số điểm Sở vừa khảo sát |
| **Quy hoạch mới** | |
| 1 | Ngã tư TT Chờ |
| 2 | Bênh viện huyện Yên Phong |
| 3 | Chân cầu vượt Chờ |
| 4 | Bưu điện TT Chờ |
| 5 | Cụm công nghiệp Đông Thọ |
| 6 | Cổng công ty Sam Sung |
| 7 | Đường Yên Phong 2 |
| 8 | Đường Yên Phong 4 |
| 9 | Đường Yên Phong 6 |
| **VIII** | **Huyện Tiên Du** |
|  | Có 4 điểm đỗ, phân bố đều trong phạm vi của huyện (trong Quyết định số 250/QĐ-SGTVT ngày 28/04/2011) và một số điểm Sở vừa khảo sát: |
| **Quy hoạch mới** | |
| 1 | Cây xăng Xuân Ổ A |
| 2 | Đối diện trường THCS Thị trấn Lim |
| 3 | Ngã tư Lim |
| 4 | Cổng chợ Đầu Mối |
| 5 | Cạnh Ủy ban xã Nội Duệ |
| 6 | Cổng khu công nghiệp Tiên Sơn |
| 7 | Cổng hội Lim |
| 8 | Cạnh cổng trường Nguyễn Đăng Đạo (Tiên Du 3) |
| 9 | Bệnh viện Tiên Du |
| 10 | Trạm y tế xã Liên Bão |
| 11 | Cạnh cổng trường chùa Bách Môn |
| 12 | Cổng trung tâm dưỡng não Phật tích |
| 13 | Cây xăng phật tích |

- Đối với các điểm đỗ của các doanh nghiệp: các doanh nghiệp, hợp tác xã chủ động tự bố trí các điểm đỗ bằng cách mua, thuê mặt bằng phù hợp với phương án, kế hoạch kinh doanh của đơn vị. Các điểm đỗ của các doanh nghiệp phải đáp ứng đủ các điều kiện về báo hiệu, các yêu cầu về diện tích, an toàn, môi trường và thuận lợi cho hoạt động của các phương tiện taxi và phải được các huyện, thành phố, thị xã trên địa bàn ra Quyết định công bố.

### 4.3.2. Định hướng đến năm 2030

Định hướng tầm nhìn đến 2030:

Trên cơ sở định hướng phát triển kinh tế xã hội, giao thông vận tải, phát triển không gian đô thị và nhu cầu đi lại của nhân dân, dự báo đến năm 2030 nhu cầu đạt giao thông bằng loại hình taxi đạt khoảng 5300 xe.

Định hướng tầm nhìn đến 2030 về phát triển quy hoạch đáp ứng tầm nhìn quy hoạch phát triển kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi, cần tập trung quan tâm tổ chức triển khai, thực hiện các nội dung đáp ứng yêu cầu như sau:

- Phù hợp với các quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội, quy hoạch giao thông vận tải, định hướng phát triển đô thị trên địa bàn tỉnh.

- Phù hợp với định hướng phát triển vận tải hành khách công cộng trên địa bàn tỉnh, đảm bảo tính hợp lý và đầy đủ về cơ cấu phương tiện đi lại trong đô thị giữa các loại hình taxi, xe buýt công cộng kết hợp với vận tải hành khách liên tỉnh, nội tỉnh tạo thành hệ thống vận tải thống nhất, đáp ứng tốt nhất nhu cầu đi lại của mọi tầng lớp nhân dân.

- Tạo môi trường kinh doanh lành mạnh, bình đẳng cho các thành phần kinh tế tham gia.

- Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải taxi; nâng cao chất lượng phục vụ hành khách, kinh doanh có hiệu quả, tuân thủ tốt các quy định chung của pháp luật. Xử lý nghiêm các vi phạm trong quá trình kinh doanh taxi của các doanh nghiệp theo đúng quy định của pháp luật.

- Xây dựng quy hoạch phát triển vận tải taxi phù hợp với các quy hoạch tổng thể, quy hoạch giao thông vận tải, định hướng phát triển không gian đô thị. Đảm bảo tính thống nhất, quy hoạch phát triển vận tải phải cụ thể hoá các nội dung trong quy hoạch giao thông vận tải, quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Bắc Ninh.

- Phát triển lực lượng vận tải taxi (doanh nghiệp, hợp tác xã) phù hợp đáp ứng nhu cầu đi lại của hành khách trên địa bàn tỉnh với độ tin cậy cao, chất lượng phục vụ tốt.

- Từng bước hiện đại hóa phương tiện taxi, tiếp cận dần với phương tiện vận tải có chất lượng cao, thân thiện với môi trường, hạn chế ảnh hưởng hoạt động của phương tiện tới môi trường đô thị.

### 4.3.3. Nhu cầu sử dụng đất và nhu cầu vốn đầu tư

1. Nhu cầu sử dụng đất

- Diện tích các bãi đỗ xe taxi giai đoạn đến năm 2015: Theo quy hoạch, năm 2015 số lượng taxi hiện có là 2053 phương tiện, các doanh nghiệp có bãi đỗ xe chưa đảm bảo diện tích phải đầu tư bổ sung đảm bảo theo quy định khoảng 791m2.

- Diện tích các bãi đỗ xe taxi giai đoạn đến năm 2025: 8.200 m2

2. Nhu cầu vốn đầu tư (phương tiện và bãi đỗ xe taxi):

| TT | Hạng mục | Tổng vốn đầu tư (triệu đồng) | | Dự kiến nguồn vốn |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2015 | 2016 - 2025 |
| 1 | Bãi đỗ xe taxi | 6.328 | 65.600 | 100% doanh nghiệp |
| 2 | Phương tiện xe taxi | 0 | 1.056.150 | 100% doanh nghiệp |
|  | Tổng cộng | 6.328 | 1.121.750 |  |

- Giai đoạn đến năm 2015:  6.328 triệu đồng

+ Vốn đầu tư phương tiện: 0 triệu đồng

+ Vốn đầu tư bãi đỗ xe taxi: 6.328 triệu đồng

- Giai đoạn đến năm 2025:  1.121.750 triệu đồng

+ Vốn đầu tư phương tiện: 1.056.150 triệu đồng

+ Vốn đầu tư bãi đỗ xe taxi: 65.600 triệu đồng

Nguồn vốn: 100% vốn doanh nghiệp kinh doanh vận tải taxi

### 4.3.4. Đánh giá tác động quy hoạch đến phát triển kinh tế xã hội, môi trường

Các dự án giao thông và hoạt động vận tải luôn có tác động đến môi trường, do vậy khi đề xuất các phương án phát triển trong quy hoạch giao thông luôn phải chú ý đến các giải pháp giảm thiểu tác động môi trường.

- Hạn chế ô nhiễm đất:

Các hoạt động giao thông vận tải đều gây ra những ảnh hưởng lớn đến ô nhiễm đất cả trong quá trình thi công và khai thác, do ảnh hưởng của dầu mỡ, nhiên liệu, bụi, ... Do vậy các doanh nghiệp vận tải xây dựng hệ thống bến bãi, điểm dừng đỗ bắt buộc phải có các giải pháp giảm thiểu những ảnh hưởng có hại đến môi trường đất như:

Triệt để ngăn ngừa tràn xăng, dầu, nhiên liệu khác ra môi trường, có biện pháp thu gom hợp lý đối với rác thải trong quá trình bảo trì, bảo dưỡng phương tiện (xăng, dầu, mỡ thừa, rẻ lau, các vật dụng hỗ trợ bảo trì, bảo dưỡng, xây dựng kết cấu hạ tầng bến bãi, điểm đỗ),...

- Hạn chế ô nhiễm môi trường nước:

Các loại chất thải từ công trường xây dựng, từ các khâu bảo trì, bảo dưỡng phương tiện taxi nếu không được xử lý sẽ ảnh hưởng lớn đến chất lượng nguồn nước; do vậy cần có biện pháp ngăn ngừa các chất thải tràn vào nguồn nước, có biện pháp thu gom các chất thải trong quá trình thi công, bảo dưỡng.

- Hạn chế ô nhiễm không khí, giảm tiếng ồn:

Ngành vận tải là một trong những ngành gây ô nhiễm không khí và tiếng ồn tương đối lớn, do vậy cần phải có những giải pháp hạn chế, cụ thể như:

Bảo dưỡng, sửa chữa các phương tiện hoạt động taxi theo đúng chu kỳ nhằm giảm bớt khói bụi, tiếng ồn xả ra môi trường.

Trồng cây xanh quang khu vực bảo trì, bảo dưỡng phương tiện

Khuyến khích sử dụng các phương tiện taxi sử dụng xăng không chì, phương tiện sử dụng năng lượng điện hoặc nhiên liệu sạch.

# Phần V

# CÁC GIẢI PHÁP THỰC HIỆN

## 5.1. Hệ thống thể chế quản lý VTHK bằng xe taxi trên địa bàn tỉnh

- Sở Giao thông vận tải tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh ban hành các quy định về vận tải hành khách bằng bằng taxi trên địa bàn tỉnh. Hoàn thiện cụ thể hoá các hệ thống văn bản pháp quy, hỗ trợ tạo môi trường pháp lý bình đẳng cho các thành phần kinh tế tham gia đầu tư vận tải hành khách công cộng bằng xe taxi.

- Trên cơ sở quy hoạch các điểm đỗ taxi đã được UBND tỉnh phê duyệt, các huyện, thành phố căn cứ nhu cầu phát triển xe taxi trên địa bàn phối hợp với Sở Giao thông vận tải khảo sát, nghiên cứu bố trí kẻ vẽ vạch sơn cắm biển theo đúng quy định đồng thời ra quyết định công bố các điểm đỗ taxi theo nhu cầu ở từng giai đoạn cho phù hợp. Đó là căn cứ để các phương tiện được đậu đỗ đúng quy định, tránh tình trạng ách tắc giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông, mỹ quan đô thị cũng như tạo thuận lợi cho các cơ quan chức năng ở địa phương quản lý và xử phạt vi phạm để hạn chế tiến tới chấm dứt các hoạt động của xe “taxi dù”.

- Nghiên cứu phân vùng hoạt động taxi: Các xe taxi của 1 số doanh nghiệp có trụ sở đóng trên địa bàn được bố trí đỗ xe trong cùng khu vực. Những doanh nghiệp vận tải taxi nhất định chỉ được phép đậu đỗ xe tại những điểm đỗ được cho phép trong các địa bàn cụ thể (Các xe taxi của doanh nghiệp có trụ sở đóng trên huyện, thành phố, thị xã nào thì được bố trí đỗ xe trong huyện, thành phố, thị xã đó, không được đậu đỗ tại các huyện, thành phố, thị xã khác). Điều đó sẽ giúp thuận lợi cho công tác quản lý nhà nước về các hoạt động vận tải hành khách bằng xe taxi, vừa thuận lợi cho doanh nghiệp chủ động nâng cao chất lượng phục vụ, quản lý an toàn giao thông và tăng cường cạch tranh dịch vụ taxi.

- Công khai, minh bạch các doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia kinh doanh vận tải khách bằng taxi trên trang Web của Sở Giao thông vận tải, gồm tên, đại diện hợp pháp của doanh nghiệp, hợp tác xã, cán bộ phụ trách điều hành (đặc biệt là cán bộ có bằng đại học, cao đẳng chuyên ngành vận tải, số lượng xe taxi, màu sơn đăng kí, biển số đăng kí từng xe, tên, điện thoại của lái xe taxi tương ứng với biển số xe đăng kí, số điện thoại kinh doanh của doanh nghiệp, điện thoại đường dây nóng của Sở Giao thông vận tải để khách hàng, doanh nghiệp có thể truy cập và có ý kiến phản ảnh trực tiếp đối với Sở GTVT về tình hình hoạt động của taxi.

## 5.2. Chính sách quản lý phát triển đối với vận tải hành khách bằng xe taxi.

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi một cách bình đẳng, cạnh tranh lành mạnh theo quy định của pháp luật.

- Các phương tiện taxi phải đảm bảo đầy đủ các yêu cầu về kỹ thuật; khuyến khích phát triển phương tiện taxi theo hướng nâng cao chất lượng, tiện nghi, an toàn.

- Các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải khách bằng taxi phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về kinh doanh vận tải có điều kiện theo quy định, đặc biệt là các điều kiện về nơi đỗ taxi (đáp ứng đủ theo phương án kinh doanh, và khuyến khích những doanh nghiệp chủ sở hữu hoặc có hợp đồng nơi đỗ phù hợp 5 năm trở lên), điều kiện về cán bộ điều hành (có trình độ chuyên ngành vận tải từ trung cấp trở lên; có kinh nghiệm quản lý vận tải tại các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô từ 03 (ba) năm liên tục trở lên; bảo đảm và phải chứng minh có đủ thời gian cần thiết để trực tiếp điều hành hoạt động vận tải của đơn vị), điều kiện về lái xe (phải ký hợp đồng lao động bằng văn bản với đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi theo quy định; có giấy phép lái xe hạng B2 trở lên; phải được tập huấn, hướng dẫn về nghiệp vụ vận tải khách, an toàn giao thông theo quy định của Bộ Giao thông vận tải và được cấp thẻ đã tham gia lớp huấn lái xe taxi).

- Các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải khách bằng taxi phải đăng kí biển kiểm soát phương tiện tại Bắc Ninh.

- Phối hợp giữa các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải khách bằng taxi với Sở Giao thông vận tải, Hiệp hội vận tải tổ chức tập huấn cho các lái xe taxi.

- Định hướng sau năm 2020 các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi thực hiện màu sơn xe taxi thống nhất cho từng khu vực hoạt động, đó là khu vực trung tâm thành phố, khu vực ngoại thành thành phố và khu vực trung tâm các huyện. Các xe taxi chỉ được hoạt động chờ đón khách theo các khu vực đã đăng kí.

## 5.3. Chính sách và giải pháp hỗ trợ thực hiện

- Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải khách bằng taxi tiếp cận các nguồn vốn ưu đãi.

- Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải khách bằng taxi được thuê đất dài hạn sử dụng mục đích xây dựng hạ tầng bến bãi, trung tâm điều hành taxi.

Sở Giao thông vận tải phối hợp với các doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải taxi định kỳ tổ chức các khóa đào tạo bồi dưỡng nghiệp vụ, nâng cao trình độ chuyên môn, trình độ nhận thức pháp luật (luật giao thông đường bộ, đường sắt, an toàn giao thông, cập nhật các văn bản pháp luật mới liên quan đến vận tải hành khách bằng taxi) và các kỹ năng giao tiếp khách hàng cho đội ngũ lái xe taxi.

**5.4. Giải pháp quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông**

- Tiếp tục quán triệt và thực hiện quyết liệt các chỉ thị, nghị quyết của Trung ương, Chính phủ, các bộ, ngành Trung ương và của Tỉnh ủy, HĐND, UBND tỉnh về các giải pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông. Trong đó cần chú trọng đến giải pháp quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông trong lĩnh vực vận tải khách bằng xe taxi. Kiểm soát và xử lý nghiêm tình trạng lái xe taxi chạy quá tốc độ, tranh giành khách, đậu đỗ xe không đúng quy định.

- Nâng cao hiệu quả hoạt động của bộ phận theo dõi, quản lý các điều kiện về an toàn giao thông tại các đơn vị kinh doanh vận tải, xây dựng kế hoạch để đầu tư lắp đặt hệ thống giám sát hành trình gắn trên xe taxi kết nối với trung tâm điều hành nhằm quản lý, giám sát, xử lý lái xe taxi có hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông.

- Xây dựng lộ trình, kế hoạch lắp đặt thiết bị giám sát hành trình cụ thể: Đến ngày 01 tháng 07 năm 2015, trên xe taxi phải gắn thiết bị giám sát hành trình của xe.

## 5.5. Đề xuất giải pháp về quản lý chất lượng hoạt động vận tải hành khách bằng xe taxi

Thực hiện đổi mới từ khâu lựa chọn đơn vị tham gia khai thác hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi (căn cứ vào chất lượng, quy mô của doanh nghiệp, HTX) áp dụng Tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải ô tô ứng với từng phạm vi hoạt động cụ thể như: quy mô, bộ máy quản lý doanh nghiệp, chất lượng đội ngũ cán bộ quản lý, lái xe, nhân viên phục vụ, chất lượng phương tiện, các cam kết trách nhiệm.

Thông tin công khai về chất lượng dịch vụ taxi trên địa bàn tỉnh và thiết lập Hệ thống thông tin phản hồi.

Ban hành quy trình quản lý chất lượng dịch vụ và an toàn giao thông trong hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi để áp dụng rộng rãi.

***- Đối với doanh nghiệp, hợp tác xã:***

Các doanh nghiệp, hợp tác xã đăng kí kinh doanh hoạt động vận tải khác bằng taxi phải tuân thủ các quy định hiện hành; trước khi đưa xe vào khai thác các doanh nghiệp, hợp tác xã phải thực hiện đăng ký với Sở Giao thông vận tải Bắc Ninh và niêm yết thống nhất biểu trưng (logo) tên và số điện thoại hai bên hai mặt ngoài thân xe hoặc hai bên cánh cửa xe.

Doanh nghiệp, hợp tác xã phải bảo đảm số lượng phương tiện thuộc quyền sử dụng hợp pháp, đảm bảo chất lượng và niên hạn sử dụng phương tiện theo quy định và phù hợp với hình thức kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi. Có phương án kinh doanh, trong đó bảo đảm thời gian thực hiện hành trình chạy xe, thời gian bảo dưỡng, sửa chữa duy trì tình trạng kỹ thuật của xe. Có bộ phận quản lý các điều kiện về an toàn giao thông. Khuyến khích các doanh nghiệp, hợp tác xã đầu tư phương tiện ban đầu ít nhất là 20 xe (đối với địa bàn thành phố), 15 xe (đối với địa bàn huyện, thị xã), phương tiện đầu tư mới 100% hoặc qua sử dụng không quá 2 năm. Trong giai đoạn từ năm 2021 đến năm 2030 các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi phải thực hiện có trang bị đầy đủ hỗ trợ cho người khuyết tật.

Doanh nghiệp, hợp tác xã phải có trung tâm điều hành, đăng ký tần số liên lạc và có thiết bị liên lạc giữa trung tâm với các xe. Để tránh tình trạng khi tung đàm, các xe taxi đổ xô vào cùng một vị trí để đón khách gây mất trật tự và giảm hiệu quả kinh doanh, khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư hệ thống công nghệ hiện đại kết hợp giữa “đàm” - “kiểm soát vị trí xe” - “quy định khu vực hoạt động của từng nhóm xe” và có sự “tung đàm - nhận đàm” đa chiều, có sự xác nhận của lái xe taxi nhằm đảm bảo taxi gần nhất đón được khách và bộ phận quản lý, điều hành quản lý chặt chẽ được hoạt động của các lái xe.

Khuyến khích hình thức kinh doanh kết hợp giữa các doanh nghiệp (TAXI GROUP), sử dụng chung tổng đài, hệ thống điều hành nhằm giảm chi phí chung của các doanh nghiệp cũng như chi phí xã hội.

Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát các doanh nghiệp, hợp tác xã trên tất cả các mặt hạ tầng cơ sở, phương tiện – trang thiết bị, kinh doanh, nhân sự (hợp đồng lao động, chứng chỉ hành nghề, định kỳ khám sức khỏe, trách nhiệm đóng bảo hiểm,...).

Công bố công khai điện thoại đường dây nóng của Sở GTVT, Thanh tra GTVT, lực lượng cảnh sát giao thông để tiếp nhận các thông tin phản ánh từ hành khách và xử lý kịp thời các hiện tượng vi phạm của các doanh nghiệp và lái xe, nhất là đối với taxi dù.

***- Giải pháp trong các doanh nghiệp, hợp tác xã:***

Tăng cường nâng cao năng lực quản lý điều hành hoạt động taxi của trung tâm điều hành; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin địa lý (GIS) và giao thông thông minh (ITS) cho lĩnh vực hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi.

Các doanh nghiệp, hợp tác xã đăng ký với Sở Giao thông vận tải và các ban ngành liên quan và có biện pháp hiệu quả để thực hiện chất lượng dịch vụ vận tải gồm: chất lượng phương tiện; trình độ chuyên môn nghiệp vụ của nhân viên lái xe; phương án tổ chức vận tải; các quyền lợi của hành khách; các quyền lợi và dịch vụ phục vụ hành khách trên hành trình; cam kết thực hiện chất lượng dịch vụ. Quy trình tiếp nhận, xử lý các thông tin kiến nghị của hành khách và các cơ quan thông tin đại chúng. Định kỳ báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh theo mẫu quy định

Tăng cường và nâng cao chất lượng công tác đào tạo, tập huấn đội ngũ lái xe: đào tạo về luật giao thông, đạo đức nghề nghiệp, mạng lưới giao thông, kĩ năng phục vụ khách hàng, hiểu biết về du lịch, kĩ năng sơ cấp cứu, trợ giúp người tàn tật, người già, trẻ em, phụ nữ có thai, an toàn giao thông,…

Các doanh nghiệp, hợp tác xã có chế độ khen thưởng nhằm khuyến khích đội ngũ lái xe taxi học tập rèn luyện nâng cao trình độ chuyên môn cũng như đạo đức nghề nghiệp.

Phối hợp với Sở GTVT tổ chức các cuộc thi cho đội ngũ lái xe taxi nhằm nâng cao đạo đức nghề nghiệp và trình độ chuyên môn: lái xe giỏi và an toàn, cuộc thi tìm hiểu về luật giao thông đường bộ, lái xe tiết kiệm nhiên liệu, lái xe phục vụ văn minh...

Tăng cường đào tạo đội ngũ quản lý, điều hành hoạt động vận tải khách bằng taxi: đội ngũ quản lý, điều hành là bộ phận lao động gián tiếp trong quá trình hoạt động vận tải taxi nhưng hết sức quan trọng. Hiện nay, tuy đã có các phần mềm quản lý và điều hành taxi nhưng đội ngũ quản lý, điều hành vẫn là bộ phận quan trọng không thể thiếu trong hoạt động vận tải khách bằng taxi.

Để nâng cao trình độ và chất lượng điều hành, cần phải đào tạo đội ngũ quản lý, điều hành hoạt động vận tải khách bằng taxi bằng các giải pháp như sau:

Mở các lớp đào tạo và tập huấn đối với đội ngũ quản lý, điều hành vận tải taxi về lịch sử phát triển ngành vận tải taxi, quản lý vận hành, Marketting, dịch vụ khách hàng.

Tuyển dụng đội ngũ quản lý, điều hành kinh doanh vận tải có trình độ Trung cấp vận tải trở lên, hiểu biết về du lịch, mạng lưới giao thông của tỉnh Bắc Ninh (địa bàn thành phố, các huyện, thị xã). Đối với Giám đốc doanh nghiệp phải có bằng đại học.

Có chính sách ưu đãi về tiền lương, tiền thưởng và các loại phục cấp bằng tiền khác nhằm khuyến khích đội ngũ nhân viên quản lý, điều hành học tập nâng cao trình độ chuyên môn về quản lý và điều hành.

Khuyến khích, đào tạo đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành nâng cao trình độ ngoại ngữ, nhất là tiếng Anh, kỹ năng vi tính và các kỹ năng quản lý, điều hành khác.

Các đơn vị kinh doanh vận tải khách bằng taxi phải quản lý chặt chẽ hoạt động của các phương tiện, lái xe; thực hiện đúng các quy định về kê khai, niêm yết giá cước, tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải; xây dựng và áp dụng các tiêu chuẩn, nội quy bắt buộc thực hiện đối với đội ngũ lái xe, kiên quyết đình chỉ và loại ra khỏi đội ngũ những lái xe có hành vi sử dụng chất ma túy, uống rượu bia khi điều khiển phương tiện, thường xuyên xảy ra vi phạm về trật tự an toàn giao thông.

Thường xuyên tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật đối với lái xe. Kịp thời có biện pháp xử lý đối với lái xe taxi vi phạm Luật Giao thông đường bộ.

Từ 01/7/2016 các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải khách bằng taxi sử dụng đồng hồ tính cước tự in hóa đơn, nội dung gồm: tên hãng taxi, số hiệu chuyến đi, thời gian khởi hành và kết thúc chuyến đi, số km chuyến đi, số tiền phụ phí (nếu có), thuế VAT, tổng số tiền phải trả. Đồng hồ tính tiền cước của xe taxi phải được cơ quan có thẩm quyền kiểm định và kẹp chì theo đúng quy định.

***- Các giải pháp quản lý chất lượng phương tiện:***

Phương tiện hoạt động vận tải taxi phải đảm bảo các điều kiện về kinh doanh vận tải khách công cộng bằng xe taxi, các tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đã được qui định trong các văn bản quy phạm pháp luật.

Các xe phải tuân thủ các quy định của tỉnh về màu sơn, thiết bị giám sát hành trình, logo, đèn báo Taxi, số điện thoại,…

Khuyến khích các doanh nghiệp, hợp tác xã sử dụng phương tiện mới, thời gian sử dụng phương tiện khoảng dưới 7 năm.

Khuyến khích sử dụng các phương tiện sử dụng xăng không chì, nhiên liệu sạch (LPG- khí hóa lỏng, xăng pha cồn ).

***- Một số giải pháp quản lý khác:***

Thực hiện nghiêm quy định về kiểm định định kỳ và kẹp chì đồng hồ tính tiền cước xe taxi theo quy định. Nghiên cứu và đề ra phương pháp quản lý về chuyên ngành tiêu chuẩn chất lượng đối với đồng hồ tính tiền cước xe taxi.

Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát tất cả các đối tượng từ doanh nghiệp, phương tiện đến đội ngũ lái xe, có chế tài xử lý nghiêm đối với các vi phạm nhằm nâng cao hiệu quả vận tải và tăng cường bảo hộ khách hàng; đồng thời hướng dẫn các doanh nghiệp tham gia vận tải khách bằng xe taxi về phương án xây dựng giá cước, đăng ký giá cước; xây dựng, đề xuất những vấn đề liên quan đến chính sách thuế, hỗ trợ đầu tư, thuê đất,...đối với doanh nghiệp tham gia kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi.

# Phần VI

# TỔ CHỨC THỰC HIỆN

**6.1. Sở Giao thông vận tải**

Là cơ quan tham mưu giúp UBND thực hiện chức năng quản lý Nhà nước về hoạt động vận tải hành khách công cộng nói chung, vận tải hành khách bằng xe taxi nói riêng với các nhiệm vụ sau:

- Chịu trách nhiệm chỉ đạo, hướng dẫn các doanh nghiệp tổ chức thực hiện theo đúng quy hoạch đã được UNND tỉnh phê duyệt.

- Tham mưu giúp UBND cụ thể hoá các hệ thống văn bản pháp quy, hỗ trợ tạo môi trường pháp lý bình đẳng cho các thành phần kinh tế tham gia đầu tư vận tải khách bằng xe taxi về kinh doanh vận tải khách bằng xe taxi, các chính sách ưu đãi, hỗ trợ vốn vay, thuê đất phục vụ kinh doanh vận tải khách bằng xe taxi, chính sách ưu đãi xây dựng điểm đỗ cho các nhà đầu tư (giải phóng mặt bằng, hỗ trợ lãi vay vốn đầu tư, khuyến khích đẩy mạnh các dịch vụ kinh doanh, quảng cáo theo bến, trên phương tiện). Hỗ trợ lãi suất vốn vay ngân hàng đối với các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng phục vụ xe taxi. Ưu tiên bố trí quỹ đất cho các công trình cơ sở hạ tầng phục vụ VTHK bằng taxi, đặc biệt hệ thống các điểm đỗ taxi tại các trung tâm thu hút phát sinh lớn, thực hiện theo đúng quy hoạch phát triển vận tải bằng xe taxi.

- Căn cứ lộ trình, nhu cầu đi lại của hành khách và khả năng bố trí số lượng điểm đỗ trên địa bàn, Sở Giao thông vận tải chủ động điều chỉnh số lượng xe taxi cho từng doanh nghiệp và hợp tác xã theo quy hoạch.

- Xây dựng kế hoạch lộ trình lắp đặt thiết bị giám sát hành trình: Đến ngày 01 tháng 07 năm 2015, trên xe taxi phải gắn thiết bị giám sát hành trình của xe.

- Phối hợp với Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố rà soát, xác định các điểm đỗ taxi trong khu vực đô thị thành phố Bắc Ninh và các huyện, thị xã một cách hợp lý, tạo điều kiện các phương tiện đậu đỗ đúng quy định, tránh tình trạng ách tắc giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông, đảm bảo mỹ quan đô thị.

- Phối hợp với Hiệp hội vận tải tổ chức tập huấn đội ngũ lái xe taxi và cấp thẻ đã qua lớp tập huấn cho đội ngũ lái xe taxi; giám sát kỹ thuật, mỹ thuật của phương tiện của các doanh nghiệp, nhằm nâng cao chất lượng phục vụ hành khách, đảm bảo quyền lợi của người sử dụng phương tiện vận tải taxi.

- Phối hợp với các sở, ngành liên quan đến quản lý chuyên ngành về hoạt động vận tải taxi theo chỉ đạo của UBND tỉnh phê duyệt.

- Thanh tra, kiểm tra, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm trong hoạt động kinh doanh vận chuyển hành khách bằng taxi để hoạt động vận tải hành khách bằng taxi đúng quy định của pháp luật. Tăng cường kiểm soát chặt chẽ hoạt động xe taxi dù, các xe lợi dụng chính sách để tham gia kinh doanh taxi nhằm thiết lập thị trường kinh doanh vận chuyển hành khách bằng taxi cạnh tranh bình đẳng.

**6.2. Sở Kế hoạch và Đầu tư**

- Cấp đăng ký kinh doanh, quản lý hệ thống thông tin về doanh nghiệp theo quy định, định kỳ báo cáo UBND tỉnh.

- Định kỳ cung cấp hệ thống thông tin của các doanh nghiệp, hợp tác xã có kinh doanh vận tải hành khách công cộng bằng taxi với Sở Giao thông vận tải, nhằm tăng cường công tác quản lý, cạnh tranh lành mạnh của các doanh nghiệp, hợp tác xã.

- Chủ trì phối hợp với sở Tài chính và các cơ quan chức năng chủ động đề xuất các chính sách ưu đãi, hỗ trợ vốn vay, thuê đất phục vụ kinh doanh vận tải khách bằng xe taxi.

- Công bố thông tin về thành lập, giải thể, phá sản doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải khách bằng taxi trên Website của Sở Kế hoạch và Đầu tư.

**6.3. Sở Tài chính**

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan chức năng hướng dẫn các doanh nghiệp tham gia vận tải taxi về phương án xây dựng giá cước, trình tự, thủ tục thực hiện việc kê khai giá cước do các doanh nghiệp taxi xây dựng theo quy định.

- Phối hợp với các cơ quan chức năng liên quan xây dựng , đề xuất, giải quyết liên quan đến cơ chế chính sách tài chính của doanh nghiệp.

- Chủ trì, tổ chức thanh tra, kiểm tra, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm trong xây dựng, trình tự, thực hiện việc kê khai giá cước của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi.

**6.4. Sở Khoa học và Công nghệ**

- Chỉ đạo thực hiện việc kiểm định đồng hồ tính tiền cước taxi theo quy định; tổ chức thanh tra, kiểm tra định kỳ, đột xuất về phương tiện đo taxi mét đối với các đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi.

- Phối hợp với các sở, ngành liên quan tổ chức nghiên cứu phương pháp phòng, chống gian lận trong tính cước taxi.

**6.5. Công an tỉnh**

- Giữ gìn trận tự an toàn giao thông và phòng cháy chữa cháy đối với các đơn vị vận tải taxi.

- Định kỳ cung cấp hệ thống thông tin vi phạm của các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải khách công cộng bằng taxi với Sở Giao thông vận tải nhằm tăng cường công tác quản lý nhà nước.

**6.6. Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch**

- Phối hợp và giúp các doanh nghiệp, hợp tác xã trong công tác tập huấn lái xe taxi về nghiệp vụ du lịch.

- Phối hợp với Sở GTVT và Hiệp hội vận tải ô tô tổ chức quảng bá sản phẩm, điểm đến du lịch của tỉnh Bắc Ninh với du khách sử dụng dịch vụ taxi.

**6.7. Hiệp hội vận tải ô tô**

- Tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục và đôn đốc các doanh nghiệp, hợp tác xã hội viên thực hiện đúng các quy định của pháp luật về tổ chức, hoạt động, kinh doanh vận tải khách công cộng bằng taxi.

- Chủ trì phối hợp với Sở Giao thông vận tải để tổ chức tập huấn, cấp chứng chỉ tập huấn cho người điều hành vận tải, lái xe và nhân viên phục vụ trên xe theo quy định.

- Chủ động tổ chức tuyên truyền, phổ biến triển khai kế hoạch lộ trình lắp đặt thiết bị giám sát hành trình: Đến ngày 01 tháng 07 năm 2015, trên xe taxi phải gắn thiết bị giám sát hành trình của xe.

- Phối hợp với các cơ quan chức năng chủ động đề xuất các chính sách ưu đãi, hỗ trợ vốn vay, thuê đất phục vụ kinh doanh vận tải khách bằng xe taxi.

**6.8. Sở Thông tin và Truyền thông**

- Chỉ đạo cơ quan truyền thông tăng cường tuyên truyền các quy định về trật tự, an toàn giao thông đối với đơn vị, các lái xe taxi.

- Định kỳ và đột xuất quản lý, thanh tra, kiểm tra việc sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện đối với các đơn vị Taxi.

**6.9. UBND các huyện, thành phố, thị xã**

- Phổ biến, hướng dẫn các thủ tục pháp lý đối với các doanh nghiệp, HTX có nhu cầu đầu tư hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi tại địa phương.

- Chủ trì, phối hợp Sở Giao thông vận tải tải khảo sát, nghiên cứu bố trí kẻ vẽ vạch sơn cắm biển theo đúng quy định đồng thời ra quyết định công bố các điểm đỗ, điểm dừng, đón taxi theo nhu cầu ở từng giai đoạn cho phù hợp tại địa phương.

- Tổ chức kiểm tra hoạt động vận tải hành khách bằng taxi trên địa bàn quản lý theo quy định của pháp luật.

**6.10. Đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải khách bằng taxi**

- Thực hiện nghiêm túc quy định của pháp luật về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; Luật giao thông đường bộ và các văn bản hướng dẫn thi hành.

- Chấp hành nghiêm túc các quy định về vận tải hành khách công cộng nói chung và vận tải taxi nói riêng, thực hiện các chỉ thị, thông tư, văn bản hướng dẫn của các ngành chức năng quản lý nhà nước có liên quan đến hoạt động vận tải taxi.

- Chủ động tổ chức triển khai kế hoạch lộ trình lắp đặt thiết bị giám sát hành trình: Đến ngày 01 tháng 07 năm 2015, trên xe taxi phải gắn thiết bị giám sát hành trình của xe.

- Xây dựng quy chế xử lý kỷ luật, chế độ khen thưởng đối với người lái xe taxi.

- Thường xuyên tổ chức đào tạo bồi dưỡng và đào tạo lại những đội ngũ lái xe, cán bộ điều hành đủ tiêu chuẩn, nâng cao trình độ giao tiếp, trình độ ngoại ngữ theo yêu cầu.

- Xây dựng thương hiệu taxi cho riêng doanh nghiệp, nâng cao chất lượng phục vụ.

**Phần VII**

**KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ**

**7.1. Kết luận**

Quy hoạch vận tải hành khách bằng taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 có vai trò quan trọng trong việc đáp ứng nhu cầu vận tải khách công cộng, đặc biệt trong việc hỗ trợ vận tải khách công cộng cố định liên tỉnh, nội tỉnh, vận tải xe buýt và phục vụ kịp thời nhu cầu vận tải khách trong cự ly ngắn (dưới 10 km) theo phương thức “từ cửa tới cửa” (door to door).

Vận tải khách bằng taxi là loại hình vận tải không thể thiếu đặc biệt trong khu vực đô thị thành phố, thị xã, thị trấn; đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của người dân.

Quy hoạch hoạch phát triển vận tải hành khách bằng taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 được duyệt là cơ sở cho việc nâng cao công tác quản lý điều hành và đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng điểm đỗ, điểm dừng, đón trả khách cũng như cơ sở để các doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải tham gia kinh doanh vận tải taxi một cách lành mạnh, hiệu quả, nâng cao chất lượng dịch vụ, bảo hộ khách hàng và đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

## 7.2. Kiến nghị

Sau khi Quy hoạch phát triển vận tải hành khách bằng taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 được phê duyệt, UBND tỉnh chỉ đạo Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố phối hợp với Sở GTVT xác định hoàn thành công bố chi tiết các điểm đỗ, điểm dừng, đón trả khách tạo điều kiện cho các doanh nghiệp hoạt động thuận lợi và hành khách tiếp cận các dịch vụ taxi thuận tiện, an toàn, hạn chế tối đa hiện tượng “taxi dù”.

UBND tỉnh Bắc Ninh cần có chính sách ưu đãi về thuế, đất đối với các doanh nghiệp kinh doanh vận tải khách bằng taxi, đặc biệt trong hoạt động thuê, mua đất làm nơi chờ taxi.

UBND tỉnh Bắc Ninh cần có chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải nhằm khuyến khích đầu tư các phương tiện mới, nâng cao chất lượng phương tiện và chất lượng dịch vụ vận tải taxi.