Bộ Tài Chánh NSW

Bộ Giao Thông NSW

Duyệt Xét Thu Phí Cầu Đường

Tóm tắt các công tác hoàn tất trước Chính Phủ Lao Động Minns đắc cử

Tháng Sáu 2023

NSW GOVERNMENT

Công nhận Quốc Gia

Chúng tôi thừa nhận rằng những người Thổ Dân Úc và dân Đảo Torres Strait là Những Dân Tộc Đầu Tiên và Những Vị Giám Hộ Truyền Thống của nước Úc, và là nền văn hóa lâu đời nhất tồn tại trong lịch sử loài người.

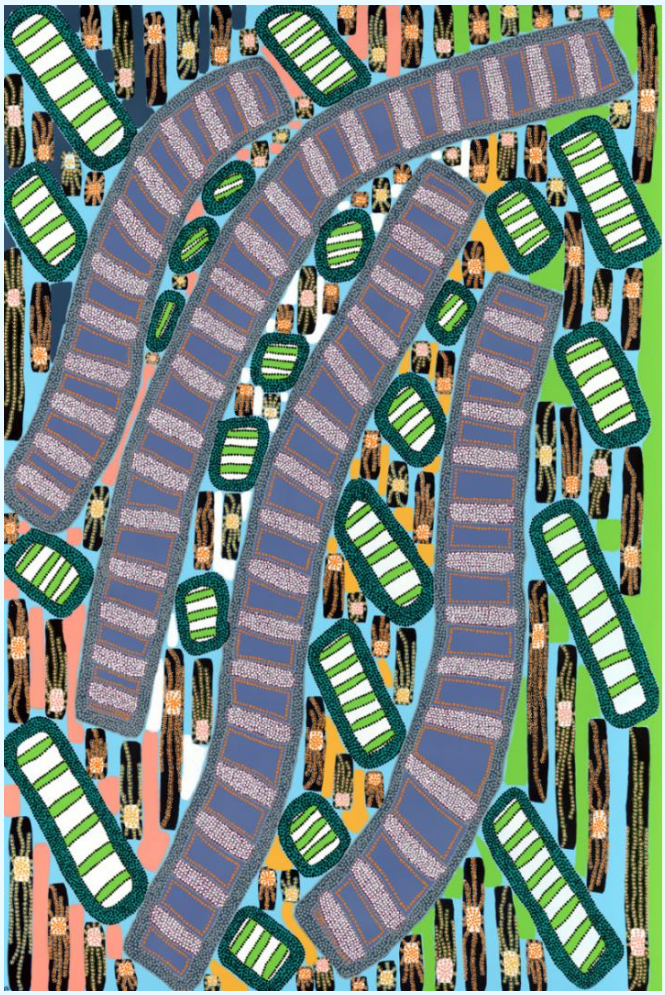
Chúng tôi tỏ lòng kính trọng đối với các vị Cao Niên trong quá khứ và hiện tại và cam kết tôn trọng những vùng đất chúng tôi đặt chân đến cũng như các cộng đồng mà chúng tôi cùng đi.

Chúng tôi tôn vinh mối liên hệ sâu sắc bền vững của dân tộc Thổ Dân Úc và dân Đảo Torres Strait đối với Quốc Gia và chúng tôi thừa nhận quyền giám hộ liên tục của họ đối với đất, biển và bầu trời.

Chúng tôi ghi nhận cương vị quản lý liên tục của dân tộc Thổ Dân Úc và dân Đảo Torres Strait, cũng như sự đóng góp quan trọng của họ đối với các cộng đồng và nền kinh tế của chúng ta.

Chúng tôi suy ngẫm về tác động liên tục do các chính sách và thực tiễn của chính phủ, và nhận ra trách nhiệm của chúng tôi là hợp tác với và phục vụ cho dân tộc Thổ Dân Úc và dân Đảo Torres Strait, các gia đình và cộng đồng để hướng đến cải tiến kết quả kinh tế, xã hội và văn hoá.

Tác phẩm nghệ thuật:
Regeneration (Tái Tạo) do Josie Rose



Nội Dung

1 Lời Giới Thiệu 5

1.1 Các mục tiêu của công việc trước đây 6

1.2 Tham vấn được thực hiện 6

2 Tóm Tắt Điều Hành 8

2.1 Trường hợp để thay đổi 9

2.2 Giảm phí cầu đường 9

2.2.1 Chương Trình Hỗ Trợ Giảm Phí Cầu đường 9

2.2.2 Hỗ trợ theo xét nghiệm tài chánh 10

2.3 Các phương án cải cách: giá 10

2.3.1 Định giá thu phí đường cao tốc theo mạng lưới 10

2.3.2 Phạm vi thu phí 10

2.3.3 Các khu vực đường cao tốc 10

2.3.4 Các phương án định giá thu phí khác 10

2.4 Các phương án cải cách: không giá 11

2.4.1 Biển báo và thông tin liên lạc 11

2.4.2 Phí, lệ phí và thông báo 11

2.4.3 Công nghệ 11

2.5 Thực hiện các cải cách thu phí tiềm năng 11

3 Bối cảnh 12

3.1 Mạng lưới cầu đường có thu phí của NSW 13

3.2 Các giá phí cầu đường NSW 15

3.3 Hệ liên kết thu phí cầu đường 16

4 Trường hợp để thay đổi 17

4.1 Thiếu sót sự tối ưu hóa mạng lưới đường có thu phí xét về chuyển động giao thông dẫn đến tắc nghẽn giao thông 18

4.2 Không thống nhất trong việc định giá 18

4.3 Chi phí sinh hoạt, công bằng và bình đẳng 19

5 Cân nhắc thiết kế thu phí 21

5.1 Các nguyên tắc định giá 22

5.2 Cơ cấu định giá 22

5.2.1 Cơ cấu nền tảng 22

5.2.2 Các phương án bổ sung cho việc định giá thu phí trên mạng lưới 23

5.2.3 Các thành phần định giá 23

5.3 Phạm vi thu phí 23

5.4 Các viễn tưởng định giá thu phí 24

5.4.1 Viễn tưởng ‘Làm tối thiểu’ 24

5.4.2 Viễn tưởng mạng lưới cầu đường có thu phí hiện tại (ETN) 24

5.4.3 Viễn tưởng mạng lưới đường cao tốc liên tục (CMN) có thu phí 25

5.5 Các mức định giá thu phí 25
5.6 Các khu vực đường cao tốc 25
5.6.1 Con số các khu vực đường cao tốc 25
5.6.2 Khu vực Cảng 27
5.7 Tăng mức phí 27
5.8 Các phương án định giá khác 27
5.8.1 Khu vực CBD 27
5.8.2 Số nhân xe hạng nặng 28
5.8.3 Giảm phí cho xe hạng nặng vào ban đêm 29
6 Phân tích tóm tắt: Tác động của các phương án định giá 30
6.1 Những lợi ích được kỳ vọng – tác động đến khách hàng giao thông 31
6.1.1 Cải thiện hiệu suất mạng lưới cầu đường 31
6.1.2 Các giá thu phí thống nhất, công bằng và hợp lý hơn 31
6.1.3 Các lợi ích khác 32
6.1.4 Các lợi ích cho ngành cầu đường và người dân NSW 32
6.2 Các phí tổn dự kiến 32
6.2.1 Tác động tài chánh với chính phủ 33
6.2.2 Vốn chi phí cần thiết để thực hiện chế độ thu phí 33
6.2.3 Chi phí hoạt động cần có để duy trì chế độ thu phí. 33
6.3 Nhu cầu mở rộng mô hình hoá viễn tưởng tính giá thu phí theo mạng lưới 33
7 Công nghệ 34
7.1 Các lựa chọn công nghệ 35
7.1.1 Công nghệ điểm đầu 35
7.1.2 Công nghệ điểm cuối 36
8 Thông tin và biển báo 38
8.1 Các nguồn truyền đạt thông tin 39
9 Các chi phí hành chánh, phí và thông báo 40
9.1 Lệ phí và chi phí 41
9.2 Thông báo trả phí 41
Phụ Lục A: Bảng thuật ngữ 43

1

Lời Giới Thiệu

1 Lời giới thiệu

Tường trình này cung cấp một tóm tắt cao cấp về các công việc do Bộ Tài Chánh và Giao Thông NSW thực hiện trước đây trong năm 2022 để đánh giá các phương án cải cách mạnh lưới thu phí cầu đường NSW.

Tường trình này không biểu thị các khuyến nghị có thể được trình bày trước Chính Phủ NSW sau sự Duyệt Xét Độc Lập về Thu Phí khởi đầu từ tháng Tư 2023, và cũng không biểu trưng các phương hướng chính sách được phê duyệt của Chính Phủ NSW tiền nhiệm hay đương thời.

1.1 Các mục tiêu của công việc trước đây

Vào đầu năm 2022, Chính Phủ NSW tiền nhiệm đã lập Duyệt Xét Cải Cách Định Giá Thu Phí và Giảm Phí Cầu Đường (Toll Road Pricing and Relief Reform Review). Các điều khoản tham chiếu cho duyệt xét này đã được công bố vào ngày 14 tháng Ba 2022 và có sẵn trên trang mạng của Quốc Hội NSW.

Bộ Tài Chánh, với sự hỗ trợ của Bộ Giao Thông NSW (Transport) đã được yêu cầu hướng dẫn cuộc duyệt xét các lĩnh vực cần quan tâm đối với chế độ thu phí hiện có. Duyệt xét này bao gồm các cân nhắc về:

a) các bất nhất cài trong những sắp đặt thu phí hiện có, dẫn đến sự nhầm lẫn của khách hàng

b) các tác động đến phí sinh hoạt, và bình đẳng hợp tình hợp lý cho người sử dụng các đường có thu phí của NSW

c) thiếu tối ưu hóa mạng lưới cầu đường bao gồm các tác động của đường bị tắc nghẽn.

Cộng việc trước đây đã xác định các phương án cải cách chính sách có nhiều khả năng đạt được cân bằng tốt nhất đối với các mục tiêu của dự án như sau:

a) tính thống nhất đối với định giá thu phí

b) bình đẳng và hợp lý khi định giá thu phí

c) cải thiện hiệu quả của mạng lưới cầu đường, giải quyết các vấn đề tắc nghẽn giao thông

d) đáp ứng các mục tiêu giảm phát thải

e) tính duy trì bền vững của sự tài trợ cho cầu đường, liên quan đến:

   i. tác động đến công bằng kinh tế xã hội và khả năng chi trả của khách hàng

   ii. tác động tài chính đối với Chính Phủ NSW.

Một bản tóm tắt các phương án xúc tiến vào năm 2022 và cũng được trình bày trong tường trình này. Các phương án này chưa được trình lên Chính Phủ để phê duyệt và cũng không biểu trưng các định hướng chính sách được phê duyệt của Chính Phủ NSW tiền nhiệm hay đương thời.

1.2 Tham vấn được thực hiện

Trong năm 2022, Bộ Tài Chánh và Bộ Giao Thông đã tham vấn với các nhóm khách hàng tiêu điểm, các cơ sở vận hành thu phí, các nhóm ngành nghề và các cơ quan chính phủ đã xác định nhu cầu rõ ràng về cải cách thu phí cầu đường ở Sydney.

Quá trình tham vấn này bao gồm:

a) Phỏng vấn khách hàng chọn lọc và các bên có quyền lợi liên quan để xác định các vấn đề trong chế độ định giá hiện tại và các giải pháp tiềm năng

b) Họp tiêu điểm với các nhóm khách hàng trên khắp Sydney để hiểu được mối quan ngại của họ đối với cơ cấu định giá thu phí hiện tại và thí nghiệm các sự can thiệp tiềm năng

c) Duyệt xét các đệ trình đến các thẩm tra và duyệt xét trước đây liên quan đến thu phí cầu đường.

Tham vấn đã được truyền đạt rộng rãi trong bốn nhóm của các bên có quyền lợi liên quan:

a) các nhóm khách hàng tiêu điểm, bao gồm các khách hàng tư nhân và thương mại

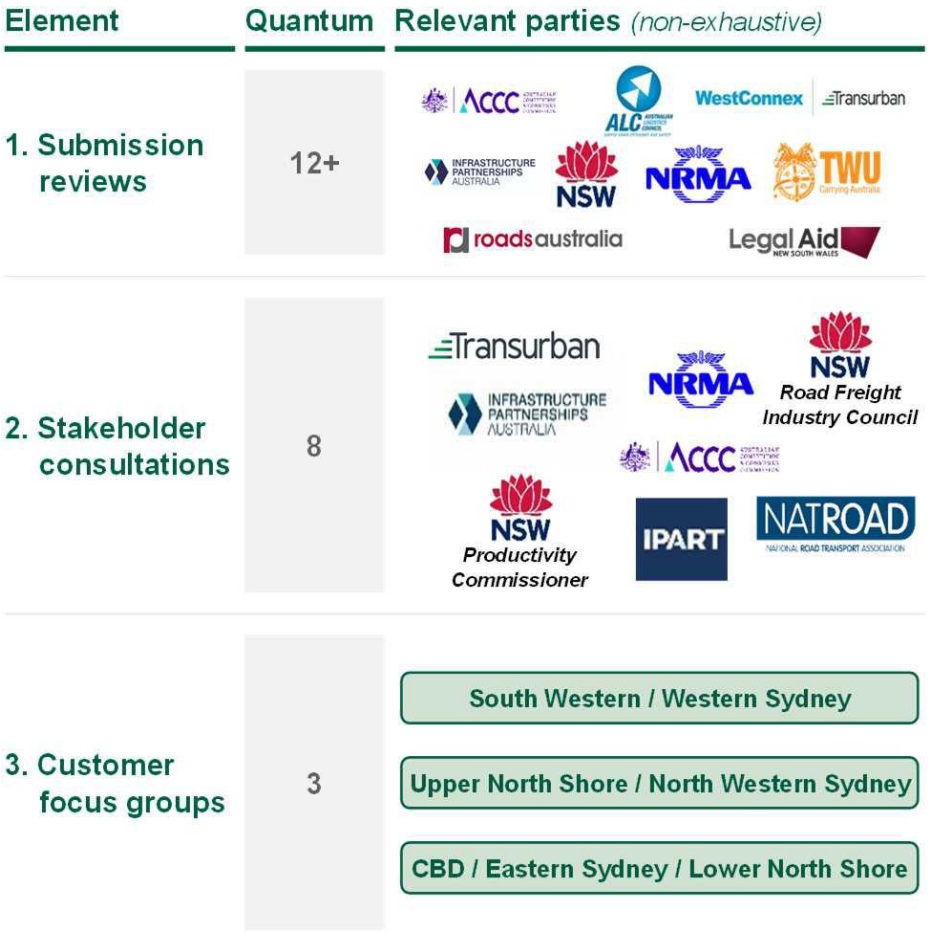
b) các cơ sở vận hành thu phí cầu đường

c) các nhóm ngành nghề, đại diện khách hàng và cơ sở vận hành thu phí cầu đường

d) các cơ quan chính phủ có sơ sót hoặc góp ý về chính sách thu phí cầu đường .

Tham vấn cũng bao gồm các chuyên gia từ Bộ Giao Thông, Bộ Tài Chánh, và các lĩnh vực khác của Chính Phủ NSW.

Hình 1: Tổng quan về quá trình tham gia của các bên có quyền lợi liên quan



2

Tóm Tắt Điều Hành

2 Công việc đáng kể đã được thực hiện

Kết quả sớm của công việc trước đây là phát hành Kế Hoạch Hỗ Trợ Giảm Phí Cầu Đường (Toll Relief Rebate Scheme), được công bố vào tháng Sáu 2022.

Từ công việc trước đây, phương án nổi bật xứng đáng được phân tích sâu hơn là thay thế các phương pháp khác nhau về định giá thu phí cầu đường và chuyển sang một chế độ thống nhất tính giá phí mạng lưới đường cao tốc.

2.1 Trường hợp để thay đổi

Kể từ năm 1992, các chính phủ đã sử dụng các tài trợ tư nhân cho việc phát triển các dự án đường cao tốc Sydney thay vì duy nhất cậy vào tài trợ công.

Nguồn tài trợ tư nhân bao gồm lãnh vực tư nhân – 'bên được nhượng quyền' xây cất, sở hữu, vận hành và thu phí các đường cao tốc - theo hợp đồng dài hạn với Tiểu Bang – 'bên nhượng quyền'.

Phương cách nhượng quyền từng phần một để phát triển đường cao tốc đã tạo một mạng lưới đường cao tốc có thu phí mà hiện tại đang đối mặt với một số thách thức trong việc đạt được tính nhất quán, minh bạch, hợp tình hợp lý và bình đẳng cho người sử dụng cầu đường và tối ưu hoá mạng lưới cầu đường.

2.2 Giảm phí cầu đường

Ước tính người dân Sydney sẽ có cơ hội sử dụng $450 triệu hỗ trợ phí cầu đường qua các chương trình Hoàn Tiền M5SW, Giảm Phí Đăng Bộ, Hỗ Trợ Giảm Phí Cầu Đường và Hỗ Trợ Giảm Phí cho Xe Moóc Giải Trí Loại To cho trọn năm đến 30 tháng Sáu 2023.

Chương Trình Giảm Phí Đăng Bộ hỗ trợ giảm phí cho các khoản phí phát sinh đến ngày 30 tháng Sáu 2022 (với khoản giảm phí đăng bộ được cấp đến ngày 30 tháng Sáu 2023), cùng với một Chương Trình Hỗ Trợ Giảm Phí bao hàm toàn diện hơn được khởi đầu từ ngày tháng Bảy 2022 cho thời gian hai năm.

2.2.1 Chương Trình Hỗ Trợ Giảm Phí Cầu đường

Được công bố là một phần của Ngân Sách NSW 2022-23 Chương Trình Hỗ Trợ Giảm Phí Cầu Đường mới và trên diện rộng đã thay thế Chương Trình Giảm Phí Đăng Bộ hiện tại.

Chương Trình này bắt đầu từ ngày 1 tháng Bảy 2022. Các phí phát sinh kể từ ngày này đã được tính bao gồm trong các khoản giảm phí mà khách hàng được hưởng, và khoản giảm phí đầu tiên sẽ bắt đầu vào đầu năm 2023.

Mỗi quý, những khách hàng không doanh nghiệp hoặc là doanh nghiệp nhỏ và hội đủ điều kiện sẽ được nhận 40 phần trăm chiết khấu cho mỗi đô la chi dùng cho phí cầu đường khi họ đạt mức chi tiêu tối thiểu là $375. Lợi ích tối đa hàng năm dành cho mỗi khách hàng đủ điều kiện là $750.

Tiêu chí điều kiện cho khách hàng không phải là doanh nghiệp (giống như Chương Trình Giảm Phí Đăng Bộ ngoại trừ ngưỡng tối thiểu $375) là:

- lái xe tư nhân có đăng bộ NSW (trọng lượng bì dưới 2794 kg /trọng lượng không tải)
- là thường trú nhân NSW
- có tài khoản phí cầu đường NSW (E-Toll hoặc Transurban Linkt)
- có (các) biển số xe liên kết với tài khoản phí cầu đường cá nhân của họ

Khách hàng doanh nghiệp nhỏ được định nghĩa là 'doanh nghiệp thương nhân độc nhất' với các tiêu chí dưới đây:

- có số Doanh Nghiệp Úc (ABN) có:

- đăng ký tại New South Wales
- hiệu lực cho doanh nghiệp trụ sở thực tế và hoạt động tại New South Wales và đã hoạt động kể từ đầu năm tài chính hiện tại
- ghi nhận quý vị là thương nhân độc nhất/cá nhân

- là người liên lạc cho số đăng ký ABN với cơ quan Đăng Ký Doanh Nghiệp Úc
- không phải là kinh doanh taxi hay dịch vụ đi chung xe.

2.2.2 Hỗ trợ theo xét nghiệm tài chánh

Công việc trước đây đã xác định rằng xét nghiệm tài chánh để hưởng hỗ trợ phí cầu đường, dựa trên thu nhập, có thể có tiềm năng áp dụng cho các chương trình hỗ trợ giảm phí hiện tại nhằm cung cấp các biện pháp giảm phí công bằng hợp lý cho người dân New South Wales.

2.3 Các phương án cải cách: giá

2.3.1 Định giá thu phí đường cao tốc theo mạng lưới

Công việc trước đây đã phân tích khái niệm định giá thu phí đường cao tốc theo mạng lưới, có thể gồm việc áp dụng cơ cấu định giá thu phí chung trên toàn thể mạng lưới đường cao tốc có thu phí bao gồm:

- một phí cố định khi sử dụng (trả phí một lần cho mỗi chuyến đi liên tục trên mạng lưới cầu đường có thu phí), cộng thêm
- một phí căn cứ theo đoạn đường đi (c/km) có thể thay đổi theo từng khu vực đường cao tốc
- một mức giá leo thang riêng rẽ (toàn bộ mạng lưới) (của cả hai phí sử dụng và phí căn cứ theo đoạn đường đi).

2.3.2 Phạm vi thu phí

Một cơ cấu định giá thu phí mới theo mạng lưới có thể áp dụng cho Mạng Lưới Cầu Đường Có Thu Phí Hiện Tại (ETN – các con đường màu xanh Hình 2 trên trang 14), hoặc áp dụng cho tất cả đường cao tốc (Mạng Lưới Đường Cao Tốc Liên Tục - Continuous Motorway Network, hay gọi tắt là CMN).

Phương án CMN có thể bao gồm việc thu phí các cầu đường mà trước đây không có thu phí, nhưng có thể tạo một mạng lưới đường cao tốc liên tục và hiệu quả hơn.

2.3.3 Các khu vực đường cao tốc

Các cấu hình các khu vực đường cao tốc khác nhau đã được xem xét trong bối cảnh cơ cấu giá thu phí mạng lưới đường cao tốc.

Xác định năm khu vực được xét có đủ chi tiết phản ảnh dao động đối với:

- các chi phí xây dựng khắp Sydney
- lựa chọn phương tiện di chuyển công cộng và những con đường chọn thay thế khắp Sydney
- các giá hiện đang tính cho người lái xe sử dụng các đường cao tốc có thu phí.

2.3.4 Các phương án định giá thu phí khác

Khu Vực Trung Tâm Kinh Doanh CBD

Đã có suy xét đến việc tạo một khu vực CBD, tính phí sử dụng mỗi khi đi vào bên trong khu vực CBD – bằng đường cao tốc và/hoặc đường huyết mạch. Phương án này đã được xét có tiềm năng mang lại số nhiều lợi ích, bao gồm:

- khả năng giảm thiểu lượng xe đi vào trung tâm CBD (ví dụ, vào giờ cao điểm buổi sáng giảm thiểu lên đến 40 phần trăm)

- khả năng tăng tốc độ trung bình trong khu vực CBD
- hỗ trợ việc chuyển sang phương cách di chuyển công cộng
- tạo khu vực CBD thân thiện hơn cho người bộ hành.

Phân loại số nhân xe tải

Công việc trước đây đã suy xét mức chi tiết nghiên cứu cao hơn đối với định giá thu phí xe hạng nặng, đã so với hiện tại là có một hạng xe (hạng B), có khả năng tạo một cơ cấu định giá thu phí công bằng hơn mà có thể đồng chỉnh tốt hơn giá thu phí và lợi ích.

Giảm phí cho xe hạng nặng vào ban đêm

Phương án giảm phí cho xe hạng nặng vào ban đêm đã được suy xét là phương cách khuyến khích sử dụng đường cao tốc và khuyến khích tránh sử dụng đường huyết mạch vào giờ thấp điểm.

2.4 Các phương án cải cách: không giá

2.4.1 Biển báo và thông tin liên lạc

Đã xác định được các cơ hội cải thiện thông tin về thu phí bên lề đường cho khách hàng bằng các biển báo kỹ thuật số và tĩnh tại hơn, và trực tuyến bằng bản đồ tích hợp và các ứng dụng chuyên dụng về thu phí.

2.4.2 Phí, lệ phí và thông báo

Công việc trước đây có suy xét rằng các phí và lệ phí hành chánh nên phù hợp với chi phí phát sinh. Có các cơ hội để hợp nhất các thông báo về thu phí, đơn giản hoá việc quản lý và cải thiện truyền đạt thông tin đến khách hàng.

2.4.3 Công nghệ

Trong lúc xem xét mạng lưới cầu đường có thu phí, phương án chuyển sang thu phí không cần gắn thẻ trong tương lai cũng được suy xét. Tuy nhiên có thể cần đòi hỏi một đề xuất kinh doanh chi tiết để cấp thông tin về bất kỳ quyết định nào của chính phủ đối với việc đầu tư vào các công nghệ mới trên khắp mạng lưới.

2.5 Thực hiện các cải cách thu phí tiềm năng

Công việc trước đây đã xác định rằng các giai đoạn làm việc bổ sung là cần thiết để ước định các phương án lập chính sách trước khi trình khuyến nghị đến chính phủ . Giao tiếp với các bên được nhượng quyền thu phí cầu đường, nhằm tìm thỏa thuận về các phương án cải cách và lộ trình thực hiện phương án (khi cần thiết), đã được nhấn mạnh là thuộc phần của bước kế tiếp từ công việc trước đây.

3

Bối cảnh

3 Các đường có thu phí đã có vai trò quan trọng trong quá trình phát triển đường cao tốc của Sydney

Trong 30 năm qua, sự phát triển của các đường có thu phí đã tạo một mạng lưới đường cao tốc đẳng cấp thế giới cho Sydney ở mức nhanh hơn có thể nếu không có tài trợ từ lĩnh vực tư nhân, và cũng giảm thiểu rủi ro trong việc vận hành, xây dựng và giao thông cho chính phủ.

3.1 Mạng lưới cầu đường có thu phí của NSW

Con đường có thu phí đầu tiên của Úc được khai trương vào năm 1811 chạy từ Sydney đến Parramatta. Kể từ đó đường có thu phí góp vai trò quan trọng cho sự phát triển của Sydney. Cầu Sydney Harbour, chiếc cầu có thu phí đầu tiên của Úc đã khánh thành vào năm 1932, kết nối phía bắc và phía nam Sydney bằng đường bộ thu phí 6 xu cho mỗi chiếc xe.

Đường hầm Sydney Harbour, các đường cao tốc M2, M5, M4, và M7 đã cung cấp công xuất và sự kết nối rất cần thiết đến Khu Vực Sydney Bao Rộng (Greater Sydney) tạo các tuyến giao thông cao cấp và làm thuận tiện việc di chuyển nhanh chóng cho người và hàng hóa. Các tuyến đường huyết mạch và phương tiện di chuyển công cộng cung cấp các phương cách bổ sung với giá cả phải chăng hơn cho những người không bị giới hạn thời gian di chuyển.

'Mạng lưới đường cao tốc' của Sydney gồm khoảng 179 km đường cao tốc, bao gồm cả các đường có thu phí và đường không thu phí.

Các đường có thu phí sau đây được định nghĩa chung là 'mạng lưới đường có thu phí' và hình thành mạng lưới đường cao tốc của Sydney:

Bảng 1: Tóm tắt mạng lưới thu phí cầu đường của NSW

Mạng lưới đường cao tốc có thu phí	
• Đường hầm xuyên thành phố - Cross City Tunnel (CCT) • Đường phân phối ra hướng Đông - Eastern Distributor (ED) • Đường hầm Lane Cove - Lane Cove Tunnel (LCT) • Đường cao tốc M2 • Đường cao tốc M4* • Đường cao tốc M5SW* • Đường cao tốc M7 • Đường cao tốc phía Đông M8/M5 *	• Đường Military Road E- Ramps (MRE) • Đường NorthConnex • Giao điểm Rozelle - Rozelle Interchange • Cầu Cảng Sydney - Sydney Harbour Bridge (SHB) • Đường hầm cảng Sydney - Sydney Harbour Tunnel (SHT) • Đường kết nối M4 đến M8 - M4-M8 Link • Đường cao tốc M6 đoạn 1 (dự kiến hoàn thành năm 2025-26) • Đường Hầm Cảng Phía Tây- Western Harbour Tunnel (WHT) (dự kiến hoàn thành năm 2028)**

* vài đoạn đường cao tốc M5SW và M5 East không có thu phí.

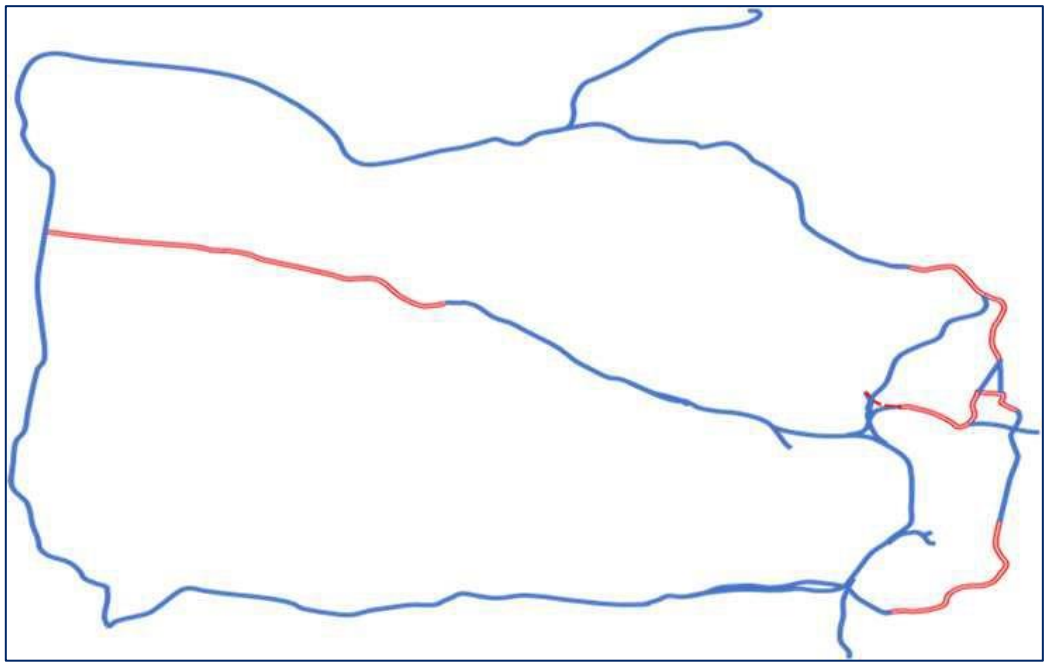
** chưa có quyết định của chính phủ liên quan đến thu phí đường hầm WHT. Tuy nhiên tóm tắt đề xuất chi tiết về kinh doanh cho đường hầm WHT cho rằng sẽ có thu phí.

Các đường cao tốc không thu phí sau đây hình thành phần còn lại của mạng lưới đường cao tốc Sydney (được biểu thị bằng màu đỏ trong Hình số 2)

Table 2: Tóm tắt mạng lưới đường cao tốc không thu phí của NSW

Untolled motorway network	
• Cầu ANZAC • Đường General Holmes Drive • Đường xa lộ Gore Hill Freeway • Đường cao tốc M4 phía Tây (M7 đến WestConnex M4)	• Đường Southern Cross Drive • Đường xa lộ Warringah Freeway • Đường phân phối ra hướng Tây - Western Distributor

Hình 1: Mạng lưới đường cao tốc Sydney



Các đường vẽ màu xanh biểu thị các đoạn đường hiện đang có thu phí và các đường vẽ màu đỏ biểu thị các đoạn đường cao tốc chưa có thu phí tương ứng

3.2 Các giá phí cầu đường NSW

Bảng 3 dưới đây bao gồm tóm tắt chế độ thu phí và mức giá hiện hành theo điểm của đường có thu phí.

Bảng 3: Tóm tắt chế độ thu phí và mức giá hiện hành cho mỗi tuyến đường thu phí.

Tuyến đường có thu phí	Chế độ thu phí	Mức giá (tháng Mười – Quý 4, 2022)
Đường cao tốc M5SW*	Cố định (hai chiều)	Hạng A: $5.20 Hạng B: $15.59 (3.0x)
Đường phân phối ra hướng Tây - Eastern Distributor*	Cố định (một chiều - chỉ đi hướng Bắc)	Hạng A: $8.84 Hạng B: $17.69 (2.0x)
Đường Cao tốc Hills M2	Cố định theo điểm (hai chiều)	Hạng A: $2.63-$8.90 Hạng B: $7.90-$26.69 (3.0x)
Đường hầm xuyên thành phố - Cross City Tunnel	Cố định (hai chiều)	Hạng A: $3.01-$6.38 Hạng B: $6.02-$12.76 (2.0x)
Đường hầm Lane Cove Tunnel	Cố định (hai chiều)	Hạng A: $3.70 Hạng B: $12.50 (3.4x)
Đường Military Rd E Ramps	Cố định (hai chiều)	Hạng A: $1.85 Hạng B: $6.25 (3.4x)
Đường cao tốc NorthConnex	Cố định (hai chiều)	Hạng A: $8.90 Hạng B: $26.69 (3.0x)
Đường cao tốc kết nối Westlink M7	Đoạn đường đi (hai chiều)	Hạng A: $0.45 mỗi km (Max $9.05) Hạng B: $1.36 mỗi km (Max $27.15) (3.0x)
Đường cao tốc kết nối WestConnex M4	Đoạn đường đi + phí cố định khi bắt đầu (hai chiều)	Hạng A: $1.48 phí cố định khi bắt đầu + $0.55 mỗi cây số (tối đa $8.87) Hạng B: $4.44 phí cố định khi bắt đầu + $1.64 mỗi cây số (tối đa $26.61) (3.0x)
Đường cao tốc kết nối WestConnex M5 East	Đoạn đường đi + phí cố định khi bắt đầu (hai chiều)	Hạng A: $1.48 phí cố định khi bắt đầu + $0.55 mỗi cây số (tối đa $7.52) Hạng B: $4.44 phí cố định khi bắt đầu + $1.64 mỗi cây số (tối đa $22.56) (3.0x)
Đường cao tốc kết nối WestConnex M8	Đoạn đường đi + phí cố định khi bắt đầu (hai chiều)	Hạng A: $1.48 phí cố định khi bắt đầu + $0.55 mỗi cây số (tối đa $7.52) Hạng B: $4.44 tối đa + $1.64 mỗi cây số (tối đa $22.56) (3.0x)

Tuyến đường có thu phí	Chế độ thu phí	Mức giá (tháng Mười – Quý 4, 2022)
SHB / SHT	Cố định/thời điểm trong ngày (chỉ đi hướng Nam)	Thời điểm trong ngày: cao điểm $4, thấp điểm $2.50, thời điểm trung bình $3

Các định nghĩa kể từ ngày 17 tháng 2022:

Định nghĩa Hạng A: chiều cao 2.8 mét hoặc thấp hơn và chiều dài 12.5 mét hoặc ngắn hơn. (đồng thời trên các đường phân phối ra hướng Đông - Eastern Distributor và M5SW, các xe Hạng A cũng phải là xe ba trục có chiều cao dưới 2 mét, hoặc xe hai trục có chiều cao dưới 2.8 mét)

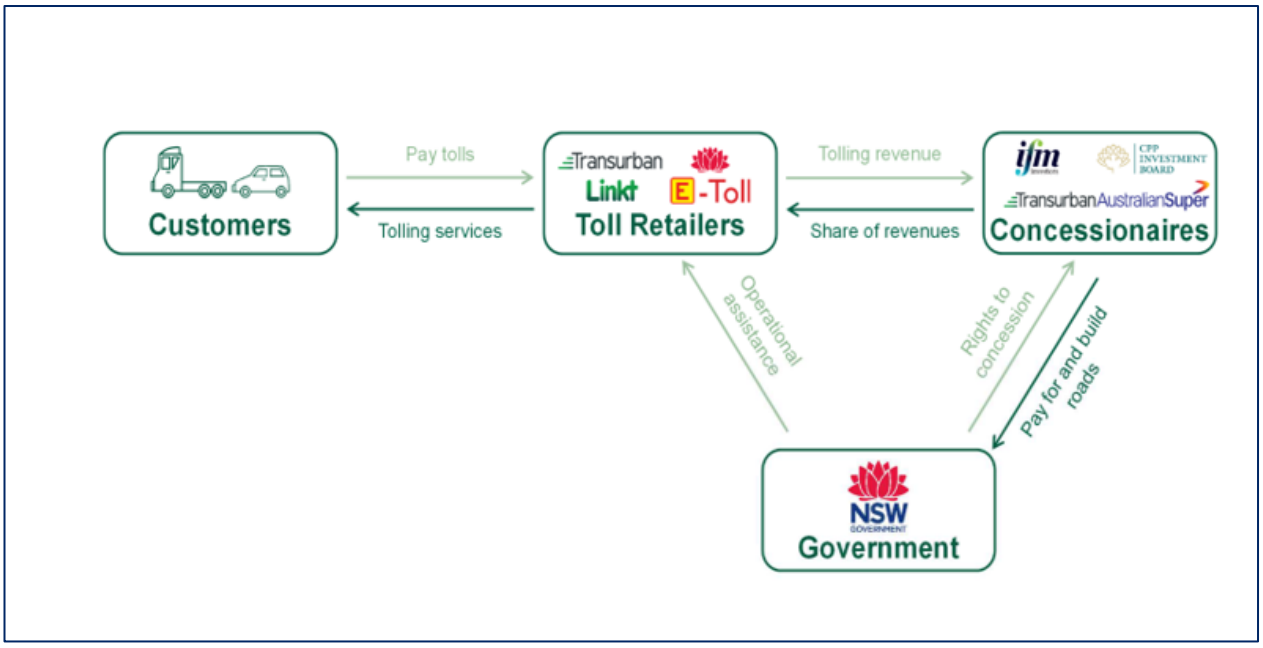
Định nghĩa Hạng B: Tất cả các loại xe vượt quá kích thước của Hạng A.

* Trên đường phân phối ra hướng Đông - Eastern Distributor và đừng cao tốc M5SW, các xe Hạng A đều cũng phải là xe ba trục chiều cao dưới 2 mét, hoặc xe hai trục có chiều cao dưới 2.8 mét.

3.3 Hệ liên kết thu phí cầu đường

Có bốn bên riêng biệt trong hệ liên kết phí cầu đường: Chính Phủ NSW, bên được nhượng quyền thu phí, các nhà bán lẻ thu phí và khách hàng sử dụng đường có thu phí. Hình 3 bên dưới giải thích giao diện giữa các bên trong hệ liên kết thu phí của NSW.

Hình3: Hệ liên kết thu phí NSW



4

Trường hợp để thay đổi

4. Các vấn đề với chế độ thu phí cầu đường hiện tại

Tham vấn và liên hệ với khách hàng, các cơ sở vận hành thu phí và các bên có quyền lợi liên quan khác, phát hiện được ba vấn đề với chế độ thu phí cầu đường hiện tại:

- Thiếu sót sự tối ưu hóa mạng lưới đường có thu phí xét về chuyển động giao thông dẫn đến tắc nghẽn giao thông trong những giờ cao điểm làm tác động đến người lái xe và giảm thiểu giá trị kinh tế của mạng lưới
- Những bất thống nhất trong việc định giá dẫn đến trải nghiệm xấu cho khách hàng, khó am hiểu phí thu trên cầu đường, tăng giá không thống nhất, và các giá phí cầu đường cao đối với các chuyến đi xuyên thành phố
- Những khó khăn với chi phí sinh hoạt, công bằng và bình đẳng đối với người sử dụng cầu đường có thu phí cùng với phí thu không tương xứng làm ảnh hưởng đến các vùng có tập trung nhiều đường có thu phí và có ít các chọn lựa phương tiện di chuyển công cộng, chẳng hạn như vùng Tây Sydney.

4.1 Thiếu sót sự tối ưu hóa mạng lưới đường có thu phí xét về chuyển động giao thông dẫn đến tắc nghẽn giao thông

Sự phát triển rời rạc của hệ thống đường có thu phí của Sydney và cách giải quyết từng trường hợp để định giá thu phí có nghĩa là lưới cầu đường có thu phí hiện nay đang hoạt động thiếu tối ưu. Hậu quả là giao thông không được phân phối đều do những sự khác biệt giá phí trên khắp mạng lưới. Người lái xe sẽ cân nhắc lợi ích của chuyến đi nhanh hơn so với lựa chọn tuyến đường khác miễn phí.

Tắc nghẽn giao thông trên các mạng lưới đường có thu phí làm giảm bớt giá trị kinh tế và ức chế khả năng cải thiện mạng lưới tổng thể. Phương cách định giá theo mạng lưới có thể làm thêm cân bằng lưu lượng giao thông giữa lưới đường có thu phí và các đường cao tốc huyết mạch và không thu phí. Phương án định giá này có tiềm năng đem đến kết quả tăng vận tốc khắp mạng lưới tổng hợp, do đó sẽ tối ưu hoá mạng lưới cầu đường để giảm tắc nghẽn giao thông.

4.2 Không thống nhất trong việc định giá

Công việc trước đây xác định những sự bất nhất đáng kể trong mạng lưới cầu đường có thu phí hiện tại.

Một hỗn hợp các cơ chế, bao gồm giá cố định, giá tính theo đoạn đường đi, phí sử dụng cộng với giá tính trên đoạn đường đi, và tính giá theo thời điểm trong ngày dẫn đến các giá rất khác nhau cho mỗi cây số đã đi.

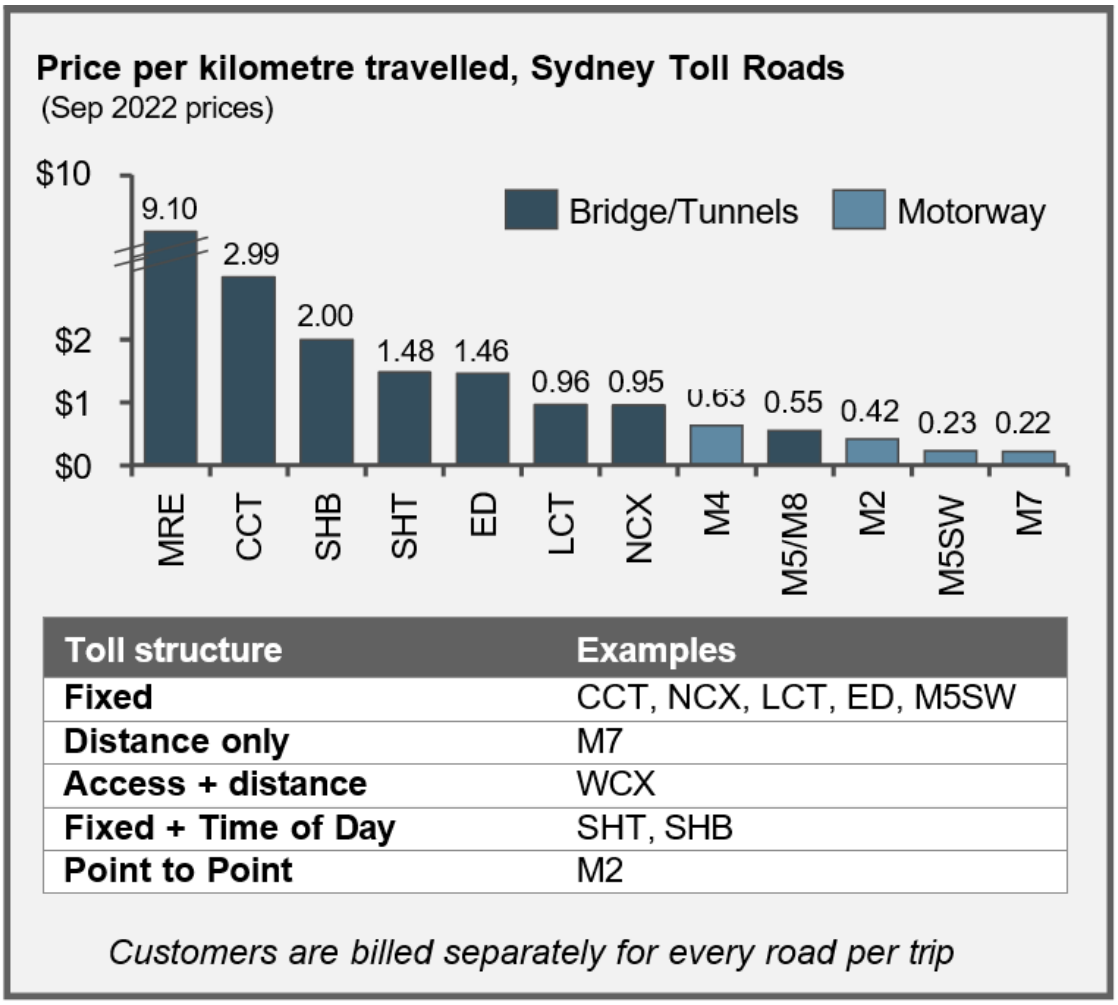
Thêm vào đó:

- Có những sự bất nhất đối với việc thu phí theo hướng đi - tất cả đường cao tốc đều là hai chiều, ngoại trừ đường phân phối ra hướng Đông Eastern Distributor, cầu Sydney Harbour Bridge và đường hầm Sydney Harbour Tunnel.
- Có sự biến đổi khác biệt giá thu phí đối với xe hạng nặng, với các số nhân khác nhau trên một số đường có thu phí
- Có sự bất nhất và thiếu biển báo trên đường, làm khó khăn cho khách hàng cân nhắc quyết định ‘ngay trong lúc’ có nên sử dụng đường có thu phí hay không.

Để các đường thu phí đạt được hiệu quả kinh tế cao nhất, khách hàng cần có khả năng sử dụng chúng cho các chuyến đi có giá trị cao nhất đối với họ, tức là những chuyến công tác hoặc vận chuyển hàng hóa. Sự định giá không thống nhất hiện tại có thể gây khó khăn cho khách hàng để cân nhắc xem có nên sử dụng đường thu phí hay không, dẫn đến việc không tối ưu hóa được sử dụng đường thu phí và mạng lưới cầu đường thiếu hiệu quả.

Hình 4 dưới đây cho thấy giá trên mỗi cây số đã đi, theo đoạn đường tối đa đã đi, sử dụng đường có thu phí.

Hình 2: Giá cho mỗi cây số, theo đoạn đường tối đa đã đi, sử dụng đường có thu phí (tháng Chín 2022)



Toll structure	Examples
Fixed	CCT, NCX, LCT, ED, M5SW
Distance only	M7
Access + distance	WCX
Fixed + Time of Day	SHT, SHB
Point to Point	M2

Customers are billed separately for every road per trip

Ghi Chú: Đường Military Road E-Ramps (MRE) là một ngoại lệ, được tạo ra khi giá cho mỗi cây số được tính căn cứ trên chiều dài của đoạn đường nối tức là đường nối dài độ 200 mét ở mức phí $1.82.

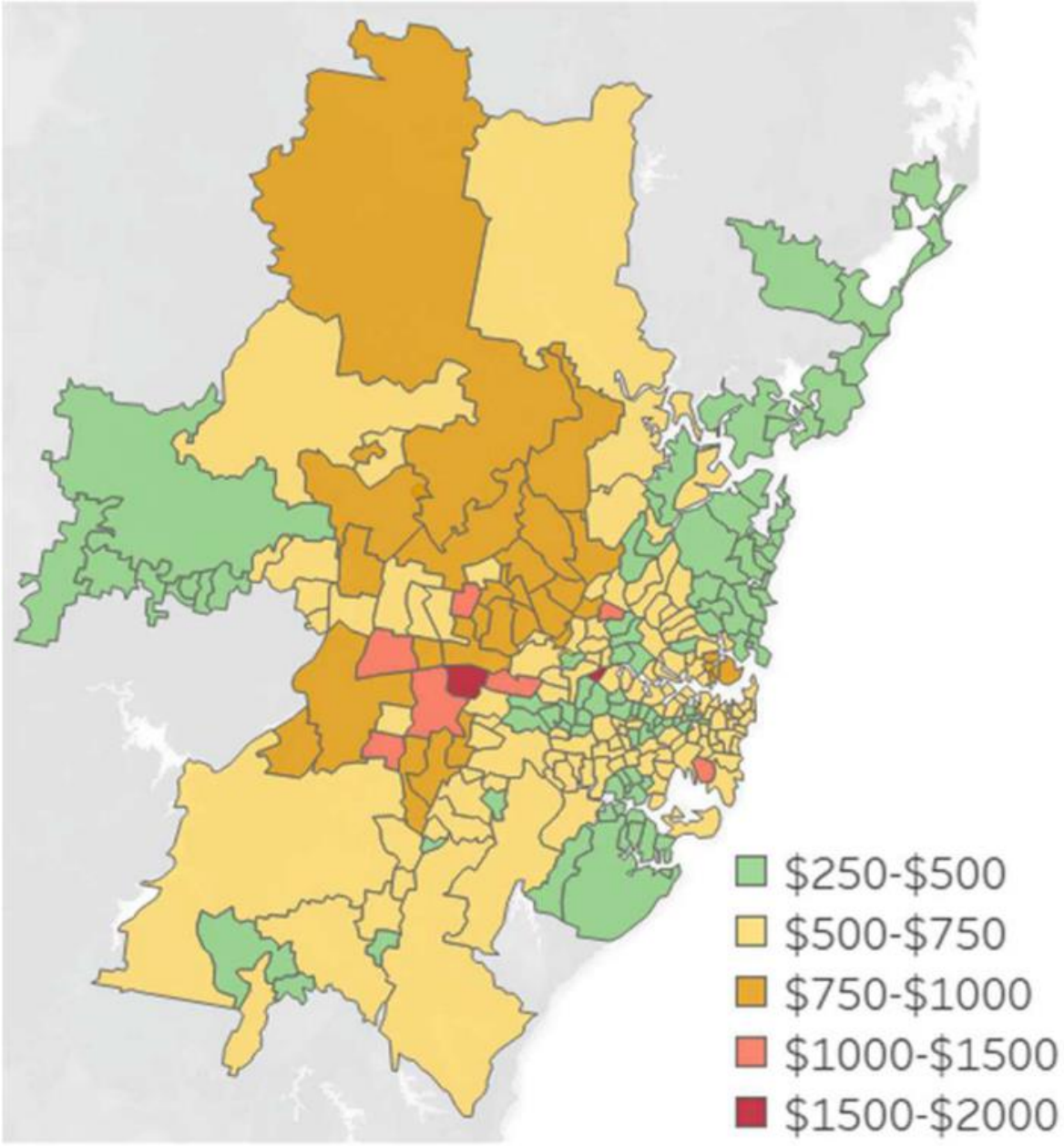
4.3 Chi phí sinh hoạt, công bằng và bình đẳng

Mạng lưới thu phí cầu đường Sydney cung ứng giải pháp vận chuyển cao cấp để người và hàng hoá được di chuyển nhanh chóng. Đối với hầu hết khách hàng, mạng lưới này cung ứng thêm một chọn lựa di chuyển cho những chuyến đi quan trọng nhất của họ.

Tuy nhiên, công việc trước đây nêu bật rằng đối với một số khách hàng, đặc biệt là cư dân Tây Sydney ,mạng lưới đường thu phí có thể là chọn lựa di chuyển khả thi duy nhất để tiếp cận dịch vụ và việc làm. Do đó, việc định giá công bằng, hợp lý là cần thiết để đảm bảo khách hàng không bị ảnh hưởng một cách bất công vì mức độ chọn lựa phương tiện di chuyển khi sử dụng mạng lưới.

Hình 5 bên dưới cho thấy mức chi tiêu trung bình hàng năm cho phí cầu đường theo mã số vùng Sydney trong năm tài chính 2020-2021, và mức chi tiêu hàng năm cao nhất là ở Tây Sydney.

Hình 3: Chi tiêu trung bình của người không doanh nghiệp kê khai theo mã số vùng trong năm tài chánh 2020-21



Công việc thực hiện đến nay cho thấy các phương án định giá thu phí do đó nên suy xét nhu cầu và hoàn cảnh khác nhau của khách hàng trên khắp Sydney, đồng thời giữ cân bằng doanh thu từ phí cầu đường và hiệu quả của mạng lưới cầu đường.

5

Cân nhắc thiết kế thu phí

5 Thiết lập các phương án định giá và không định giá

Công việc trước đây cho thấy kết nạp một cơ cấu định giá có thể là cơ hội tối ưu hóa hiệu quả kinh tế của mạng lưới đường có thu phí và cải cách việc thu phí được công bằng, thống nhất và với giá phải chăng.

Qua các phương án định giá tiềm năng và các phương án định giá khác, chính phủ có thể tạo các lợi ích kinh tế và phi kinh tế cho tiểu bang New South Wales.

5.1 Các nguyên tắc định giá

Thiết kế một cơ cấu định giá tiềm năng đã được chỉ đạo theo các mục tiêu chính của dự án bao gồm đạt được sự thống nhất trong việc định giá, định giá công bằng và hợp lý, và cải thiện hiệu quả của mạng lưới.

Các cân nhắc và ràng buộc khác cũng ảnh hưởng đến việc thiết lập các phương án định giá thu phí:

- mức độ thay đổi có thể áp đặt lên cộng đồng để bảo đảm khả năng chấp nhận thay đổi
- khả năng chi trả phí cầu đường khắp Greater Sydney
- sự lựa chọn của khách hàng đối với phương tiện di chuyển công cộng và sử dụng những đường khác thay thế
- các phí tổn quá khứ và tương lai để xây dựng các đường cao tốc trên khắp Sydney, bao gồm cả các đường bộ trên bề mặt, đường hầm và cầu
- bất kỳ yêu cầu bồi thường cho các bên được nhượng quyền khi giảm doanh thu từ phí cầu đường, nếu có
- năng xuất của công nghệ thu phí hiện tại và những thay đổi có thể cần thiết để ban hành các phương án định giá thu phí.

5.2 Cơ cấu định giá

Ba bước hình thành cơ sở thiết lập các phương án tạo cơ cấu định giá mới:

1. cơ cấu căn bản nền tảng
2. các phương án định giá bổ sung
3. các mức định giá.

5.2.1 Cơ cấu nền tảng

Một số cơ cấu định giá khác nhau hiện đang được áp dụng trên các đường có thu phí khắp Sydney. Và theo đúng nghĩa là có một danh sách dài các phương án tạo cơ cấu định giá theo mạng lưới:

- giá cố định
- định giá theo thời hạn (ví dụ, thẻ hàng ngày hoặc hàng năm)
- định giá theo năng động
- định giá theo khu vực
- định giá theo đoạn đường đi
- định giá sử dụng đường cộng với phí cho đoạn đường đã đi
- kết hợp tất cả phương án nêu trên

Phân tích trước đây về các phương án nêu trên cho thấy cơ cấu định giá theo sử dụng cộng với đoạn đường đã đi trên khắp mạng lưới đường cao tốc có khả năng đồng chỉnh tốt nhất cho các mục tiêu của dự án.

Cơ cấu định giá này có thể thiết lập một mức giá sàn thống nhất cho tất cả chuyến đi, do đó sẽ không khuyến khích các chuyến đi ngắn mà có thể gây tắc nghẽn trên đường cao tốc và làm gián đoạn hiệu quả của mạng lưới đường cao tốc.

Tham vấn với khách hàng đã xác định rằng phí sử dụng phù hợp có thể được xem là vừa trực quan vừa công bằng đại thể.

Tính phí theo đoạn đường đi có thể thống nhất và công bằng hơn, để những ai sử dụng đường có thu phí khi di đoạn đường xa nhất sẽ trả phí nhiều nhất.

5.2.2 Các phương án bổ sung cho việc định giá thu phí trên mạng lưới

Trong các phương án có sẵn để bổ sung cho cơ cấu căn bản, ba phương án bổ sung đã được suy xét:

- thu phí hai chiều và giảm nữa giá phí trên tất cả các đường có thu phí, bao gồm đường phân phối ra hướng Đông -Eastern Distributor và các đường băng qua Cảng - Harbour Crossings (SHCs), để cải thiện sự thống nhất của mạng lưới và hiệu quả giao thông
- hệ số nhân mới đối với xe hạng nặng, để điều chỉnh giá thu phí xe hạng nặng công bằng và phù hợp với tác động do chúng gây cho cầu đường (tức là xe không kéo rơ moóc sẻ trả ít hơn)
- thu phí theo thời điểm trong ngày bằng cách giảm giá vào ban đêm cho xe hạng nặng, cải thiện hiệu quả cho mạng lưới cầu đường bằng cách loại xe hạng nặng khỏi cách tuyến đường huyết mạch.

5.2.3 Các thành phần định giá

Thiết lập mức định giá phù hợp là điều quan trọng để đáp ứng các mục tiêu của dự án.

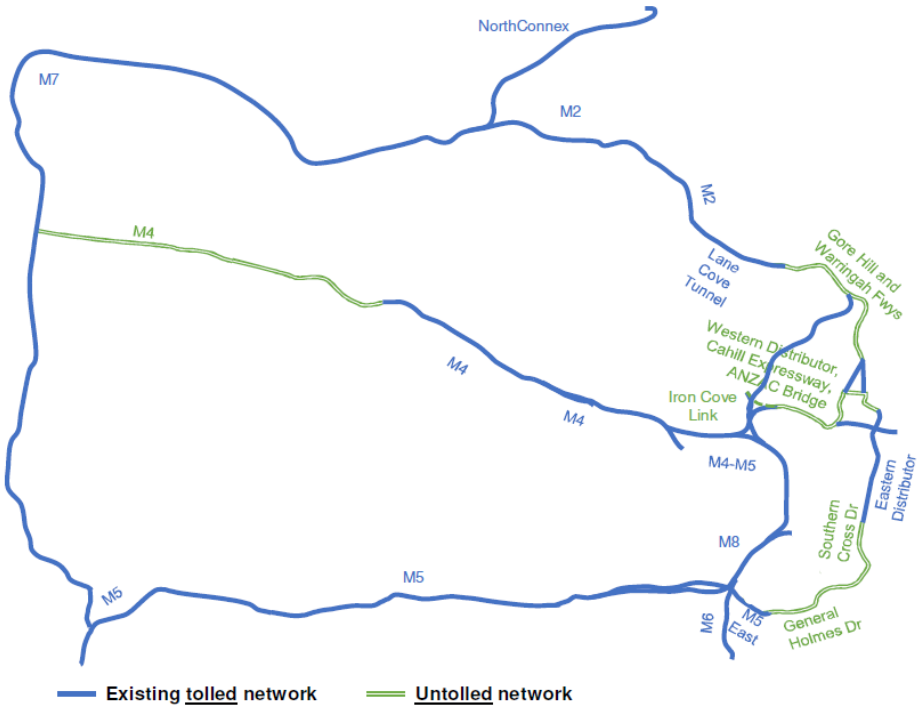
Mô hình hoá lưu lượng giao thông đã thí nghiệm các thành phần định giá sau đây:

- thu phí sử dụng
- thu phí trên đoạn đường đi theo khu vực
- tăng mức phí.

5.3 Phạm vi thu phí

Một phương án đã được suy xét là mở rộng phạm vi thu phí trên mạng lưới cầu đường thu phí hiện tại (ETN) để bao gồm toàn thể mạng lưới đường cao tốc Sydney (mạng lưới đường cao tốc liên tục, hay CMN). Khái niệm CMN bao gồm khoảng 36 cây số các đường cao tốc hiện không thu phí (xem Hình 6 bên dưới).

Hình 6: Mạng lưới đường cao tốc Sydney (2031 xem)



Existing (untolled) motorways	Distance
M4 (M7 to WestConnex)	15 km
Gore Hill Freeway	4 km
Warringah Freeway	4 km
Cahill Expressway	2 km
Western Distributor and ANZAC Bridge	4 km
Southern Cross Drive	5 km
General Holmes Drive	2 km
Total	**36 km**
Future committed motorways	
Iron Cove Link	8 km
M12 (excluded from map)	16 km
Total	**29 km**

Áp dụng định giá toàn mạng lưới đối với CMN có thể tối ưu hóa hiệu quả của mạng lưới cầu đường. Điều này cũng có thể đồng chỉnh với tiềm năng tương lai đối với việc định giá thu phí người sử dụng dài hạn – trên toàn thể mạng lưới cầu đường.

Suy xét định giá thu phí người sử dụng đường là điều thích hợp do lượng xe điện hy vọng sẽ hấp thu trong tương lai và sụt giảm thuế tiêu thụ nhiên liệu mà trong quá khứ đến nay đã tài trợ hạ tầng cơ sở cầu đường cho các chính phủ khắp nước Úc.

Tuy nhiên, công việc trước đây đã suy xét rằng phương án này có nhiều thử thách ngắn hạn, do có khó khăn liên quan đến việc thu phí các đường cao tốc trước đó không thu phí.

5.4 Các viễn tưởng định giá thu phí

Một phần của công việc trước đây đã thiết lập ba viễn tưởng định giá thu phí mạng lưới đường cao tốc để phân tích.

5.4.1 Viễn tưởng 'Làm tối thiểu'

Viễn tưởng 'làm tối thiểu' lưu giữ chế độ thu phí hiện tại – cơ cấu định giá, tăng mức giá, xử lý xe hạng nặng – đã được dùng làm một bộ so sánh khi phân tích các viễn tưởng thay thế.

Viễn tưởng này đã giải quyết một số mâu thuẫn rõ rệt – cụ thể hơn là bằng cách bắt đầu áp dụng giảm nửa giá, thu phí hai chiều trên các tuyến đường thu phí một chiều hiện thời (đường Eastern Distributor và SHC).

5.4.2 Viễn tưởng mạng lưới cầu đường có thu phí hiện tại (ETN)

Phương án này áp dụng cơ cấu định giá căn bản mới (làm tối thiểu) lên mạng lưới đường có thu phí hiện có (ETN) để tối đa hoá các kết quả công bằng và khả năng chi trả.

Điều này bao gồm cơ cấu định giá thu phí sử dụng đường cộng với phí cho đoạn đường đi (theo khu vực) trên toàn mạng lưới, với năm khu vực thu phí theo đoạn đường đi, thu phí hai chiều trên tất cả đường, và một hệ thống phân loại xe hạng nặng chi tiết hơn.

5.4.3 Viễn tưởng mạng lưới đường cao tốc liên tục (CMN) có thu phí

Viễn tưởng này suy xét về tối đa hoá hiệu quả của mạng lưới cầu đường bằng cách áp dụng các phương án tính giá phí tương tự như trong viễn tưởng ETN cho toàn bộ mạng lưới đường cao tốc (CMN).

Hai biến thể đã được suy xét:

- **CTN Phương án A – Hiệu quả**: biến thể này áp dụng một mức giá duy nhất cho mạng lưới và có thể mang lại hiệu quả nhiều nhất cho mạng lưới.
- **CTN Phương án B – Định Giá theo Khu Vực**: biến thể này áp dụng tính giá thu phí theo khu vực và tập trung vào các kết quả khả năng chi trả và hiệu quả.

5.5 Các mức định giá thu phí

Theo mỗi viễn tưởng định giá thu phí cho mạng lưới, các mức định giá cụ thể đã được mô hình hoá để tối ưu hoá theo ba mục tiêu của dự án, với trọng tâm đặt vào các tác động sau đây:

- tác động của giá đối với khách hàng (tức là giải quyết khả năng chi trả và chọn lựa các phương tiện di chuyển công cộng)
- tác động đối với giao thông trên mạng lưới
- tác động tài chánh đối với chính phủ.

Các khu vực đường cao tốc khác nhau đã được thiết lập để thử thách những tác động này và tối ưu hoá các phương án cho các mức định giá tiềm năng.

5.6 Các khu vực đường cao tốc

Đã có suy xét về những cấu hình khác nhau cho các khu vực đường cao tốc trong bối cảnh tính phí sử dụng đường cộng với phí trên đoạn đường đã đi.

Phương án áp dụng giá thu phí khác nhau trên khắp các khu vực đường cao tốc đã được xét là có mang đến một số lợi ích, bao gồm:

- cung ứng nhiều linh hoạt hơn để có thể mang đến kết quả công bằng hơn qua vi phân giá cả
- dễ dàng cho phép các giá thu phí phản ảnh đại thể phí tổn cung cấp cơ sở hạ tầng
- tạo cơ sở để có thêm các mô hình định giá theo cách người dùng trả phí

Việc áp dụng cơ chế này cũng được xét là có mang lại sự chuyển đổi suôn sẻ từ chế độ định giá thu phí hiện thời sang chế độ tương lai là trả phí sử dụng đường cộng với phí cho đoạn đường đã đi.

5.6.1 Con số các khu vực đường cao tốc

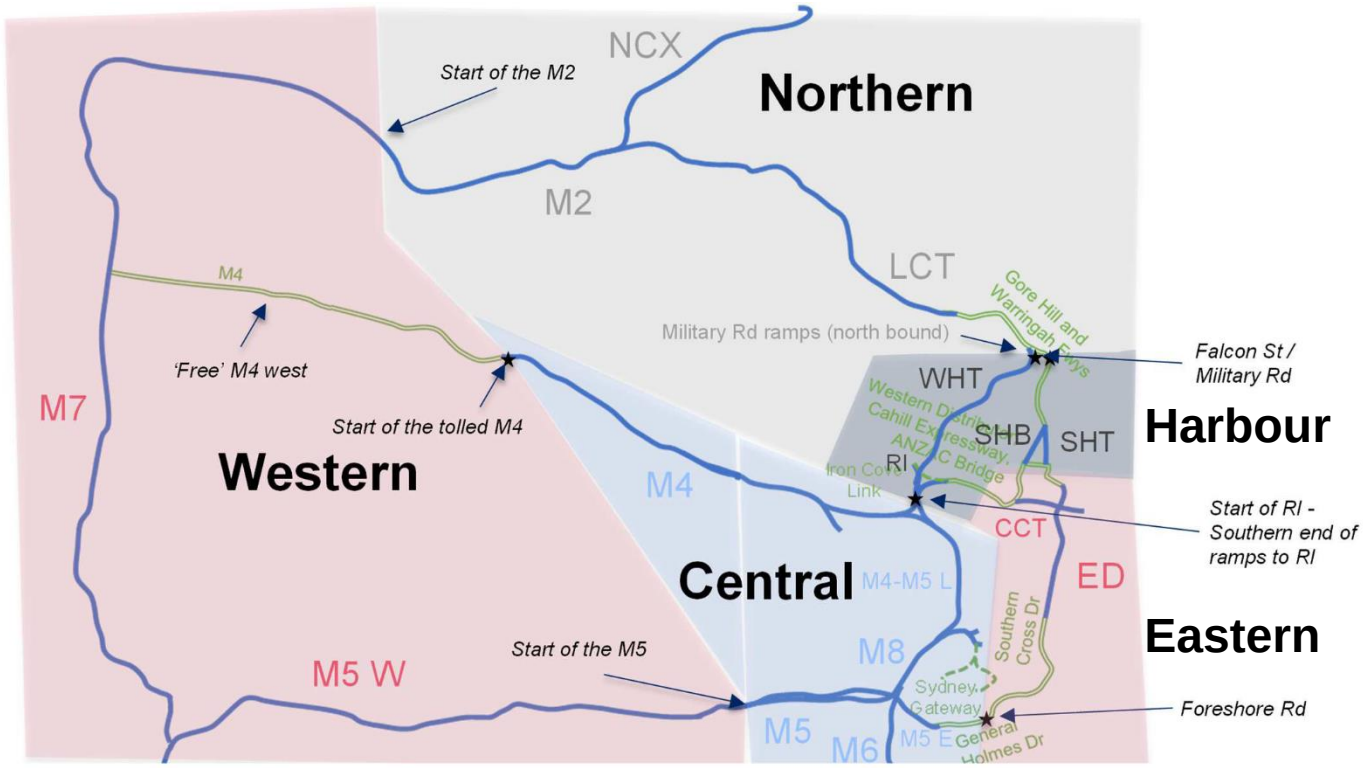
Đã có cân nhắc đến đánh đổi giữa việc có nhiều khu vực để tối ưu hóa công bằng và hiệu quả của mạng lưới, so với sự thống nhất định giá trên khắp mạng lưới.

Quá trình thiết kế cũng cân nhắc nhu cầu có sự linh hoạt trong việc định giá trên bất kỳ đường có thu phí trong tương lai, đặc biệt là khi những đường này cung cấp lối đi trực tiếp được chọn lựa để thay thế các tuyến đường có thu phí, chẳng hạn như đường hầm Western Harbour Tunnel.

Phương án được xét là cho đạt được cân bằng tốt giữa các mục tiêu cạnh tranh này có thể là tạo năm khu vực đường cao tốc, với ba mức định giá thu phí.

Các khu vực đề xuất được trình bày chi tiết trong Hình 7 và Bảng 4 dưới đây:

Hình 4: Bản đồ đường cao tốc Sydney – các khu vực đề xuất



Bảng 3: Các khu vực đề xuất, đường và các mức định giá

#	Khu Vực	Các đường	Mức định giá
1	**PhíaTây**	Đường cao tốc M7, M5SW	Thấp nhất
2	**Trung Tâm**	Đường cao tốc WCX, M6	Trung bình
3	**Phía Bắc**	Đường cao tốc NCX, M2, LCT, đường Military Road	Trung bình
4	**Cảng**	Đường cao tốc SHT, SHB, WHT	Trung bình
5	**Phía Đông**	Đường cao tốc ED, CCT	Cao nhất
Phí sử dụng cầu đường		Tất cả cầu đường	

Cơ cấu gồm năm khu vực đã được xét là có mang lại cân bằng tối ưu giữa sự định giá thống nhất, giải quyết quan ngại về công bằng và hợp lý, và tạo linh hoạt cho các quyết định tương lai trong việc định giá.

Ít khu vực hơn (tức chỉ có hai vùng) có thể tăng sự thống nhất, nhưng phương án này được phát hiện là có tạo thêm số nhiều người sử dụng rơi vào tình huống 'tệ hơn' trên khắp mạng lưới. Ít khu vực hơn cũng có thể hạn chế khả năng chính phủ đồng chỉnh giá với các nguyên tắc định giá.

Xác định năm khu vực được xét là cung ứng đủ chi tiết để phản ảnh biến thể trong việc:

- phí tổn xây dựng khắp Sydney
- lựa chọn phương tiện di chuyển công cộng và các con đường thay thế khác trên khắp Sydney
- các giá phí những người lái xe hiện đang bị tính khi sử dụng các đường cao tốc có thu phí.

Đã có thêm suy xét về tình trạng độc nhất của các đường băng qua cảng Sydney Harbour Crossings (SHCs), đưa đến việc tạo Khu vực Cảng.

5.6.2 Khu vực Cảng

Việc định giá thu phí khu vực cảng SHCs trong bối cảnh của các phương án thiết lập cơ cấu định gía trên toàn mạng lưới (tức là trả phí sử dụng đường cộng với phí cho đoạn đường đã đi).

Do những bất thường trong quá khứ, phí thu cho đường SHC chỉ áp dụng một chiều cho các chuyến đi về phía Nam, gây bất cân bằng lưu lượng giao thông giữa các chuyến đi về phía Bắc và phía Nam.

Giá phí không tăng kể từ năm 2009 cũng dẫn đến tình trạng tắc nghẽn giao thông nghiêm trọng cho cả hai chiều trong giờ cao điểm.

Cuối cùng, mức giá thu phí bằng nhau hoặc thống nhất cho người lái xe băng qua mỗi đường SHC (bao gồm đường hầm Western Harbour Tunnel trong tương lai) được xem rất quan trọng để tránh tắc nghẽn giao thông có thể xảy ra nếu phí băng qua cảng của đường này rẻ hơn đường khác.

Một phương án được xem xét đã sáng tạo một đoạn đường cố định (khái niệm) áp dụng cho tất cả đường đi qua cảng SHC là 2 cây số mỗi đường băng qua, mà có thể:

- tính phí đoạn đường đi bằng nhau bất kể khoảng cách thực tế khi băng qua Cảng
- duy trì sự đồng nhất với một cơ cấu định giá tiềm năng rộng hơn bằng cách áp dụng thu phí mỗi chiều cho đường qua cảng HSC và loại bỏ phương án hiện tại là tính phí theo thời điểm trong ngày và giờ cao điểm.
- loại bỏ nguy cơ bất cân bằng lưu lượng giao thông giữa các đường băng qua cảng.

5.7 Tăng mức phí

Chế độ tăng mức phí trên khắp mạng lưới đường có thu phí hiện thời gây các vấn đề giá không thống nhất và công bằng cho người lái xe. Ở mức tối thiểu, thì việc định giá thu phí sự đồng nhất trong mạng lưới có thể đòi hỏi chỉnh lý các chế độ tăng giá để đảm bảo định giá thống nhất theo thời gian.

Công việc trước đây xét rằng rất có thể đạt được điều này theo hình thức một tỷ lệ tăng mức giá định bằng hoặc gần bằng tỷ lệ trung bình cân đo từ các tỷ lệ tăng mứcgiá hiện tại.

Tuy nhiên, các giá thu phí hiện tại và tỷ lệ tăng mức giá là theo hợp đồng, cần phải thảo luận các tác động tích cực và tiêu cực của các thỏa thuận hiện tại với các bên được nhượng quyền thu phí cầu đường .

5.8 Các phương án định giá khác

5.8.1 Khu vực CBD

Công việc trước đây cho rằng cũng nên suy xét đến phương án chia một khu vực CBD riêng biệt, có thể bao gồm đánh thuế tất cả xe cộ đi vào khu vực CBD (nhưng không áp dụng cho những ai sử dụng đường vượt ngang ví dụ đi bằng đường CCT).

Các nghiên cứu khác trước đây cũng đã đưa ra phương án chia khu vực CBD.[1 và 2] Một khu vực CBD có thể mang lại nhiều lợi ích, bao gồm:

[1] *Why it's Time for Congestion Charging, Better Ways to Manage Busy Urban Roads*, (*Tại Sao Đã Đến Lúc Thu Phí Tắc Nghẽn Giao Thông, Cách Tốt Hơn Để Quản Lý Đường Đô Thị Đông Đúc*) Viện Grattan 2019

[2] Ủy Ban Năng Suất NSW cũng đã đề xuất hệ thống tính phí theo khu vực ranh giới CBD

- tiềm năng giảm 40 phần trăm lượng xe ô tô đi vào khu vực CBD trong giờ cao điểm buổi sáng
- có khả năng tăng tốc độ trung bình đến 10% trên các con đường trong CBD cùng với khả năng tăng 1 phần trăm tốc độ trong giờ cao điểm buổi sáng trên khắp mạng lưới
- ủng hộ chuyển đổi lối di chuyển sang phương tiện di chuyển công cộng, một phần là do tăng tốc độ xe buýt đi vào thành phố vì lưu lượng giao thông trên các đường vào thành phố sẽ ít hơn
- một khu vực CBD thân thiện hơn cho người bộ hành.

Một khu vực CBD là cách công bằng và hiệu quả để giảm thiểu tắc nghẽn giaothông. Các khu vực tương tự đã được triển khai thành công ở các thành phố như London, Stockholme và Milan.

Tuy nhiên, ở Sydney, khu vực CBD chỉ có thể có hiệu quả nếu áp dụng với tất cả lối vào CBD, dẫn đến việc sẽ thu thuế các đường vào CBD được miễn phí trước đây. Các ranh giới tiềm năng cho khu vực CBD Sydney được thể hiện trong Hình 8 bên dưới.

Hình 5: Khu vực CBD tiềm năng

Do tầm quan trọng trong việc kích hoạt lại CBD hậu COVID-19, và mức độ thay đổi đáng kể liên quan đến áp dụng ranh giới CBD, (bao gồm nhu cầu thu phí trên mọi đường huyết mạch miễn phí), duyệt xét trước đây đã bỏ ưu tiên với phương án này trong thời gian ngắn hạn nhưng vẫn đề cao đây là phương án cần cân nhắc trong tương lai.

5.8.2 Số nhân xe hạng nặng

Hiện nay, tất cả xe hạng nặng đều được xếp vào một hạng (Hạng B), với số nhân ấn định cho phí là gấp 3 loại xe khách, với một số ít biến thể đối với đường có thu phí.

Công việc trước đây đã cân nhắc độ chi tiết nhiều hơn đối với định giá thu phí xe hạng nặng có thể hay không tạo một cơ cấu định giá công bằng hơn để chỉnh lý tốt hơn giá thu phí với phí tổn và lợi ích.

Một phương án được suy xét là phân khúc xe hạng nặng dựa theo chiều dài và cấu hình trục của xe:

- cấu hình trục xe có thể phân loại trước và xác minh trên đường bằng công nghệ nhận dạng biển số xe
- chiều dài có thể được đo bằng máy ảnh đặt trên đường (phần nhiều là đã có từ trước)

Công việc trước đây đã xác nhận trục xe thường tương quan với trọng lượng của xe, một yếu tố quan trọng định thức sự hao mòn của đường xá. Sử dụng các kích thước khác kết hợp với trục xe có thể đưa ra độ chi tiết cao hơn và phân xét các thay đổi cấu hình của xe (ví dụ, đôi khi xe có khớp nối sẽ di chuyển không có rơ moóc).

Phương án này có thể cho phép phân loại đến bốn nhóm xe hạng nặng, với các số nhân được suy xét là khoảng gấp 2.5 lần đối với nhóm nhỏ nhất và đến gấp 5 lần cho nhóm to nhất (xem bảng 5 bên dưới).

Bảng 4: Các nhóm xe hạng nặng, tính theo số trục và kích thước

Số trục	Chiều dài tối đa	Mô tả điển hình	Nhóm	Số nhân
2	12.5 m	Xe tải có hai trục hoặc xe buýt	2	2.5x
3	12.5 m	Xe tải có ba trục xe buýt	3	3x
>3	12.5 m	Xe tải có bốn trục		
3	19 m	Xe ba trục có khớp nối, hoặc xe thân cứng cộng với rơ moóc	4	4x
4	19 m	Xe bốn trục có khớp nối, hoặc xe thân cứng có kéo rơ moóc		
5	19 m	Xe năm trục có khớp nối, hoặc xe thân cứng cộng với rơ moóc		
≥6	19 m	Xe sáu trục có khớp nối, hoặc xe thân cứng cộng với rơ moóc		
>6	19 m	B -Xe tải đôi hoặc hạng nặng có kéo rơ moóc		
>6	19+ m	A/B- Xe tải đôi hoặc hạng nặng cộng với rơ moóc	5	5x

Tuy nhiên phương cách này được xét là phức tạp hơn để thực hiện so với những phương án thay thế và dự kiến cần có một số vốn đầu tư.

Tham vấn với các bên có quyền lợi liên quan với các cơ sở vận hành và lĩnh vực vận chuyển hàng được xác định là yếu tố quan trọng của các giai đoạn làm việc tiếp theo.

Điều tra kỹ thuật sâu hơn có thể cần thiết cho việc ước lượng mức độ dễ thực hiện. Nếu mô hình này chứng tỏ quá khó để thực hiện, thì cũng có thể suy xét một hệ thống phân loại xe trước và hoàn toàn dựa trên trục xe.

5.8.3 Giảm phí cho xe hạng nặng vào ban đêm

Phương án giảm phí cho các xe hạng vào ban đêm có thể khuyến khích sử dụng đường cao tốc và không khuyến khích sử dụng các đường huyết mạch trong các giờ thấp điểm.

Trên toàn mạng lưới cầu đường, có những trường hợp được biết là xe hạng nặng chuyển hướng sang các đường huyết mạch kế bên để tránh phí cầu đường (thường được gọi là ‘chạy như chuột – ‘rat running’).

Một phương án tiềm năng được suy xét là áp dụng giá nhắm vào các thời gian ngoài giờ cao điểm (tức là vào ban đêm) để có thể khuyến khích sử dụng các tuyến đường có thu phí nhiều hơn trong những khoảng thời gian này.

Phí tổn ước tính cho sáng kiến này cần phân tích thêm vào thời điểm thực hiện công việc trước đây.

6

Phân tích tóm tắt: Tác động của các phương án định giá

6 Đánh giá tác động của các phương án định giá

Công việc trước đây xét rằng bằng cách áp dụng các mức định giá nào đó cho cơ cấu định giá trên mạng lưới, áp dụng trên khắp các khu vực đường cao tốc, thì có thể thực hiện được một số lợi ích đáng kể cho người lái xe. Tuy nhiên điều này có thể đòi hỏi thêm bao cấp từ chính phủ.

Đã cần có thêm các phân tích chi tiết để ước định các nguồn tài trợ có thể có.

6.1 Những lợi ích được kỳ vọng – tác động đến khách hàng giao thông

Mục tiêu của việc đưa ra mạng lưới định giá là để đáp ứng ba mục tiêu của dự án của công việc trước đây, đồng thời giảm thiểu tác động từ giá thu phí (các chuyến đi tệ hơn và người sử dụng rơi vào tình huống tệ hơn) và cân bằng các hạn chế khác như tác động tài chính tiềm ẩn đối với chính phủ.

Ngoài việc tạo các tác động kinh tế tích cực cho chính phủ, ở các mức định giá theo mô hình, hai viễn tưởng ETN hoặc CMN (tức là định giá thu phí cho mạng lưới đường cao tốc) được xét thấy là có các tác động đáng kể đến khách hàng, các bên được nhượng quyền và chính phủ.

Những lợi ích tiềm năng trong việc định giá cho mạng lưới đường cao tốc nếu có được sự bao cấp đáng kể từ chính phủ có thể bao gồm:

- cải thiện hiệu quả hoạt động của mạng lưới cầu đường với tốc độc giao thông nhanh hơn và mạng lưới đường có thu phí được sử dụng nhiều hơn
- giá thu phí thống nhất, công băng và hợp lý hơn có phản ảnh các nguyên tắc ‘người dùng trả phí’ cũng như:
    - phí tổn tương đối của việc xây dựng đường (đường mặt so với cầu/đường hầm)
    - khả năng chi trả – giá thu phí có khả năng thấp hơn đối với hầu hết mọi người sử dụng đường (tùy thuộc vào các mức giá)
    - các lựa chọn của mọi người đối với các phương tiện di chuyển khác
- các lợi ích chính khác có thể bao gồm:
    - tạo trải nghiệm tốt hơn cho khách hàng
    - đồng nhất hơn qua việc điều chỉnh các điểm bất thường trên toàn mạng lưới.

6.1.1 Cải thiện hiệu suất mạng lưới cầu đường

Ở các mức định giá mô hình hóa, cả hai viễn tưởng ETN và CMN đã được xét là có:

- giảm thời gian hành trình (tổng hợp) trên toàn bộ mạng lưới đường (giảm thiểu này chủ yếu là trên các đường huyết mạch) do có được tốc độ trung bình nhanh hơn (với tốc độ thậm chí còn nhanh hơn mạng lưới đường cao tốc có CMN)
- ít xe cộ hơn trên các đường ngoại ô, làm an toàn cho đường bộ và cộng đồng, đặc biệt là Tây Sydney.

6.1.2 Các giá thu phí thống nhất, công bằng và hợp lý hơn

Phân tích ban đầu đã xác định một số tác động khi chuyển sang định giá theo mạng lưới, ở các mức định giá được mô hình hoá.

Đã có lưu ý rằng tác động của ETN tương phản với Phương Án Làm Tối Thiểu có thay đổi tuỳ theo các mức định giá được mô hình hoá và đã có hàm ý liên quan đến phí tổn thực hiện của chính phủ.

Khách hàng trong các viễn tưởng được mô hình hoá có thể rơi vào tình huống 'khá hơn' hay 'tệ hơn' so với tình trạng hiện nay. Đối với mục đích phân tích, họ đã đề cập đến một tài khoản (hoặc một chuyến đi) có thể tốn kém ít hơn hoặc nhiều hơn cho người dùng khi định giá theo mạng lưới so với tình trạng hiện tại.

Mô hình tương tự với phương án CMN đã chứng minh lợi ích kinh tế nhiều hơn so với ETN tuy nhiên lợi ích cho khách hàng sẽ ít hơn vì áp dụng phí thu trên các đường trước đây chưa có thu phí.

6.1.3 Các lợi ích khác

Cả hai phương án định giá theo mạng lưới đều được phát hiện to khả năng kích hoạt:

- tạo trải nghiệm tốt hơn cho khách hàng
- đồng nhất nhiều hơn qua sự điều chỉnh các bất nhất trên toàn mạng lưới.

Tạo trải nghiệm tốt hơn cho khách hàng

Những lợi ích có thể có từ các phương án bao gồm:

- giảm chi phí vận hành xe cộ (tổng hợp)
- biển báo được cải thiện và thống nhất hơn để hỗ trợ quyết định ngay trên đường và cải thiện sự rõ ràng của thông tin liên lạc (tức là tiêu chuẩn hoá các biển báo điện tử).

Đồng nhất nhiều hơn qua sự điều chỉnh các bất nhất trên toàn hệ thống

Những lợi ích có thể có từ các phương án bao gồm:

- có nhiều sự đồng nhất hơn trong việc định giá thu phí và các cơ cấu định giá, tạo trải nghiệm tốt hơn đáng kể cho khách hàng bằng cách làm việc định giá thu phí dễ hiểu hơn cho khách hàng (với thêm nhiều sự đồng nhất trên CMN)
- có thêm nhiều sự đồng nhất trong việc định giá thu phí đối với xe hạng nặng trên đường cao tốc và liên kết tốt hơn giá thu phí với chi phí vận hành các loại xe hạng nặng.

6.1.4 Các lợi ích cho ngành cầu đường và người dân NSW

Hai phương án ETN và CMN cũng đã được xét thấy là có tiềm năng mang lại các lợi ích cho ngành cầu đường so với phương án Làm Tối Thiểu.

Các nhà điều hành đường cao tốc có thể hưởng lợi ích khi các đường của họ được sử dụng nhiều hơn, có nhiều khách hàng hài lòng hơn và có được hiệu quả hoạt động cao hơn.

Người dân NSW có thể hưởng lợi ích qua:

- cơ cấu định giá công bằng hơn, cố định và có hiệu quả hơn
- trải nghiệm tốt hơn
- giảm bớt xe hạng nặng sử dụng các đường huyết mạch, tạo các cơ hội định vị
- một mạng lưới đường bộ hiệu quả hơn
- nếu phương án CMN được thực hiện thì chính phủ có tiềm năng hưởng lợi từ nguồn doanh thu mới qua việc thu phí trên các đường trước đây không có thu phí, tùy vào bao nhiêu phần của lợi ích này được phân phối lại cho các khách hàng của các đường hiện đang có thu phí.

6.2 Các phí tổn dự kiến

6.2.1 Tác động tài chánh với chính phủ

Tùy thuộc vào các mức định giá được áp dụng, kết quả của cơ cấu định giá theo mạng lưới có thể là một lượng doanh thu khác so với viễn tưởng Làm Tối Thiểu, mà theo đó Chính Phủ có thể cần phải bồi thường hàng năm cho các bên được nhượng quyền đến khi mỗi hợp đồng nhượng quyền chấm dứt.

Cần có phân tích chi tiết để nghiên cứu các nguồn tài trợ khả thi hầu giảm thiểu bất kỳ gánh nặng tiềm tàng đặt lên người nộp thuế vì các biện pháp cải cách khả thi.

6.2.2 Vốn chi phí cần thiết để thực hiện chế độ thu phí

Để thực hiện một cơ cấu định giá thu phí Chính Phủ Tiểu Bang cần phải thương lượng với các bên được nhượng quyền xung quanh việc đáp ứng các phí tổn nâng cấp công nghệ điểm đầu và điểm cuối, và phải có thêm các cân nhắc khác như thông tin và biển báo.

6.2.3 Chi phí hoạt động cần có để duy trì chế độ thu phí.

Dự kiến là cơ cấu định giá mới sẽ cần có chi phí căn bản định kỳ lớn hơn, do các nhu cầu công nghệ tăng dần theo viễn tưởng Làm Tối Thiểu.

6.3 Nhu cầu mở rộng mô hình hoá viễn tưởng tính giá thu phí theo mạng lưới

Công việc bổ sung đáng kể là cần thiết để làmmô hình các tác động của các viễn tưởng liên quan đến định giá thu phí theo mạng lưới. Các mẫu hình phân chia khu vực, mức độ bao cấp chéo, tác động đối với chính phủ và bên được nhượng quyền đều cần được suy xét khi cân nhắc các kết quả bền vững.

7

Công nghệ

7 Các cơ hội duyệt xét công nghệ

Công nghệ có vai trò thiết yếu trong việc thu phí, cho phép việc phát hiện xe đi qua, tính toán và thực hiện thu phí.

Việc chuyển sang định giá thu phí trên mạng lưới rất có thể cần đầu tư đáng kể vào công nghệ và thiết bị, bao gồm các điểm mới để tính phí điểm đầu (front-end) và một công cụ thu phí điểm cuối (back-end) mới.

7.1 Các lựa chọn công nghệ

Công việc trước đây đã xác định một cơ hội để chính phủ duyệt xét công nghệ được sử dụng trên khắp mạng lưới. Điều này có thể cần có một ước lượng giá trị đầu tư chi tiết hơn.

7.1.1 Công nghệ điểm đầu

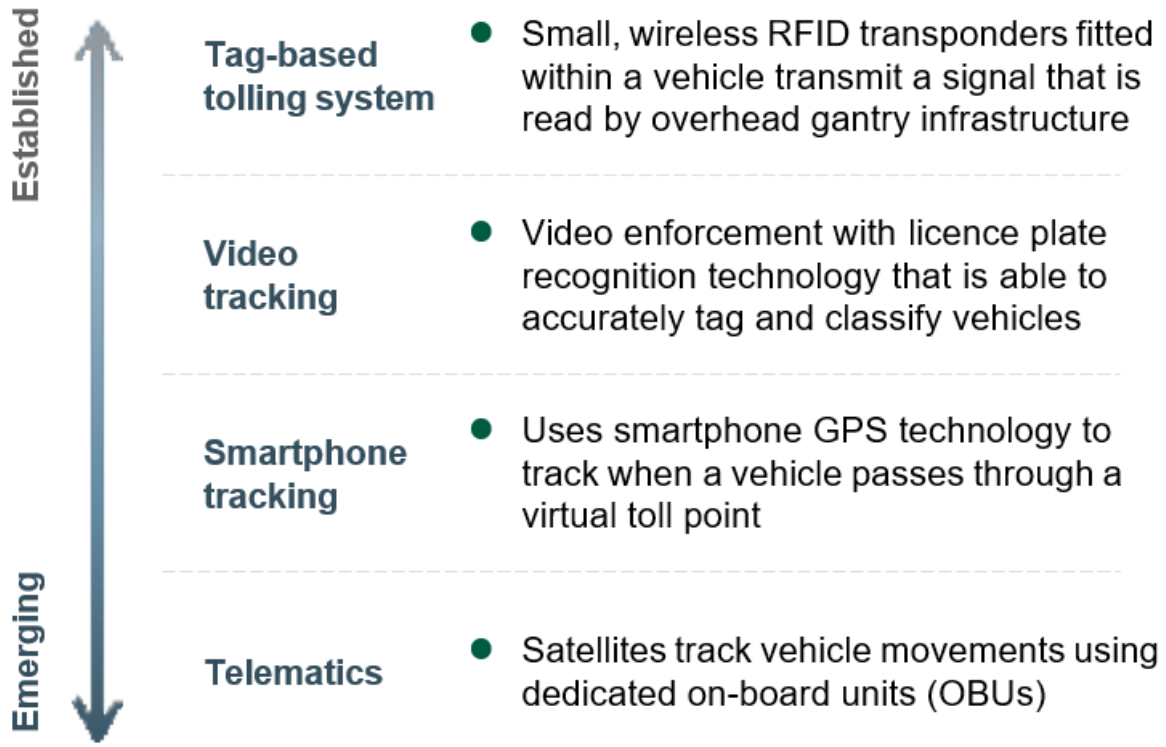
Công nghệ điểm đầu và cơ sở hạ tầng của đường cao tốc bao gồm:

- công nghệ để phát hiện đường đi qua, bao gồm phân loại xe hạng nặng và các mục đích thực hiện thu phí
- thiết bị hỗ trợ bên đường hoặc trên cao dùng để chứa công nghệ thu phí chính bao gồm các giàn tín hiệu và cột.

Thiết bị điểm đầu hiện thời là một hệ thống dùng thẻ có phát hiện bằng máy thu hình cho các mục đích của hệ không gắn thẻ đặt trước để tính và thu phí.

Các phương án điểm đầu bao gồm từ thẻ (hiện trạng) đếnvideo, theo dõi điện thoại thông minh đến thiết bị viễn thông gắn trên xe.

Figure 6: Các công nghệ thu phí và định nghĩa



Có một cơ hội tiến đến hệ không sử dụng thẻ, mà có thể là dựa trên video trong thời gian ngắn đến trung bình. Khác với các công nghệ dài hạn, như định vị bằng điện thoại và thiết bị viễn thông gắn trên xe, tính và thu phí bằng video dường như dễ thực hiện hơn.

Thu phí không gắn thẻ có thể mang lại các lợi ích đáng kể so với các hệ có gắn thẻ, bao gồm:

- phí tổn hỗ trợ thiết bị thấp hơn so với các giàn tín hiệu rà đọc thẻ
- cải thiện thuận tiện và trải nghiệm cho khách hàng khi loại bỏ nhu cầu cần có thẻ
- cải thiện việc triển khai các phương án chính để thiết kế hệ thống thu phí (ví dụ như hỗ trợ theo xét nghiệm tài chánh và phân loại chi tiết hơn các xe hạng nặng)
- đổi mới thiết bị thu phí để có thể cậy vào đó cho nhu cầu thu phí trong tương lai.

Vì những lý do này công việc trước đây đã xác định cơ hội để chính phủ chính thức đánh giá phương án áp dụng hệ thống thu phí bằng video và không gắn thẻ. Hệ thống này là sẽ tùy thuộc vào đề xuất kinh doanh có đầy đủ chi tiết.

7.1.2 Công nghệ điểm cuối

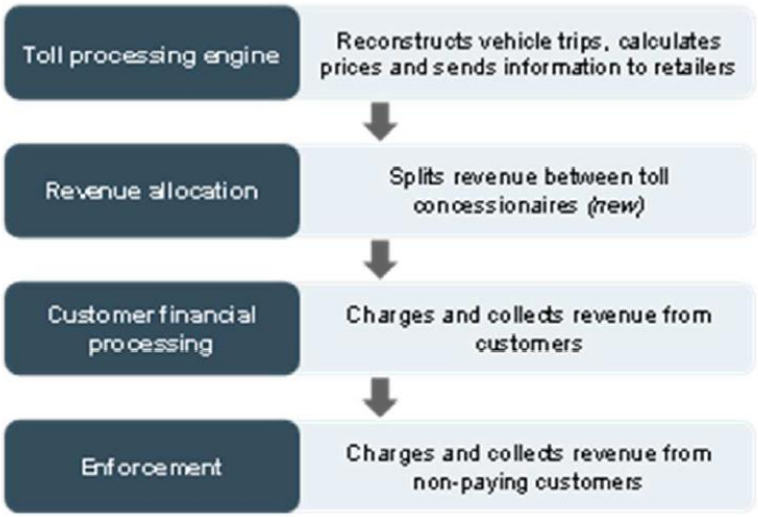
Hiện tại, cơ sở Linkt và E-toll quản lý các hệ thống điểm cuối.

Một phương án định giá thu phí theo mạng lưới có thể cần thiết kế một hệ thống công nghệ điểm cuối đơn nhất, để tất cả các sự di chuyển của xe có thể được xử lý chung bất kể cơ sở vận hành thu phí.

Hệ thống điểm cuối có thể có bốn quy trình chính:

- công cụ xử lý thu phí
- phân bổ doanh thu
- xử lý tài chánh đối với khách hàng (không có thay đổi)
- thực hiện thu phí

Figure 7: Các quy trình công nghệ điểm cuối và định nghĩa



Nếu thực hiện định giá thu phí theo mạng lưới thì các quy trình này có thể cần được mở rộng đáng kể để đáp ứng từ 1 đến 2 triệu chuyến đi mỗi ngày trên 2 đến 3 ngàn cấu hình chuyến đi tiềm năng.

Một hệ thống điểm cuối trên toàn bộ mạng lưới có thể được xây dựng và nằm dưới sự quản lý của chính phủ hoặc một bên thứ ba.

Các lợi ích tiềm năng trong việc quản lý điểm cuối có thể bao gồm:

- giảm sự phụ thuộc vào các bên thứ ba đối với các hoạt động của điểm cuối và chi phí chuyển tiếp

- hỗ trợ tích hợp nền tảng của phương tiện di chuyển công cộng tương lai chẳng hạn như tích hợp với mạng lưới vé Opal
- khả năng hiển thị dữ liệu giao thông tốt hơn cho các hoạt động, quy hoạch và quy trình đấu thầu trong tương lai cho các đường có thu phí mới.

Đánh giá thêm các chi phí tiềm tàng, bao gồm các lựa chọn thu mua, có thể cần được thực hiện thêm như một phần trong đề xuất kinh doanh chi tiết cho hệ thống công nghệ điểm đầu.

8

Thông tin và biển báo

8 Rõ rệt cho khách hàng

Các quan ngại từ khách hàng đã được nêu lên về chất lượng của các biển báo hiện có trên mạng lưới, bao gồm biển báo không rõ ràng trên một số đường có thu phí và thông tin hạn chế về giá thu phí.

Sự bất thống nhất về giá cả hiện nay khiến khó khăn hơn trong việc truyền đạt thông tin rõ ràng.

8.1 Các nguồn truyền đạt thông tin

Tham vấn trước đây đã xác định rằng khách đánh giá cao về cả hai nguồn truyền đạt thông tin trên và ngoài đường để có được các thông tin có thể giúp họ hiểu giá trị của các phí thu trên đường, tức là thông tin về thời gian ước tính đến điểm và các tiết kiệm cho họ, giá phí, tổng chi phí chuyến đi, và chi tiết về chuyến đi và phí tổn trong quá khứ.

Công việc trước đây đã xác định được một số phương án về những nguồn thông tin kỹ thuật số và thể chất để có thể cung ứng tốt hơn những gì khách hàng cần.

Các nguồn thể chất có thể bao gồm:

- thêm nhiều biển báo tĩnh tại trên đường (ví dụ như bắt đầu/chấm dứt đường thu phí, lối ra cuối cùng trước khi bắt đầu đường có thu phí; các khu vực có thu phí)
- biển báo kỹ thuật số cung cấp thông tin theo thời gian thực cho các chuyến đi phổ biến nhất (ví dụ như thời gian ước tính cho chuyến đi, thời gian tiết kiệm cho chuyến đi, giá cả).

Các nguồn thông tin trực tuyến cũng có thể mang lại cho khách hàng trải nghiệm tốt hơn, ví dụ như:

- tích hợp với các ứng dụng của bên thứ ba, (ví dụ, Google Maps, Apple Maps, Waze) để hiển thị ước tính phí cho các chuyến đi khác nhau
- một trang mạng và ứng dụng chuyên dụng mô tả chi tiết về cơ cấu giá thu phí mới
- điện thư email từ Cơ Quan Phục Vụ NSW (Service NSW) thông báo các thông tin quan trọng và cập nhật cho những người có tài khoản thu phí.

9

Các chi phí hành chánh, phí và thông báo

9 Đơn giản hoá quy trình

Công việc trước đây đã xác định một cơ hội để thay đổi các thỏa thuận phải hưởng chịu về chi phí hành chánh và phí thu từ người lái xe, và đồng thời hợp nhất các thông báo, để làm chúng đơn giản và hiệu quả hơn.

9.1 Lệ phí và chi phí

Hiện tại các cơ sở điều hành thu phí hành chánh từ những người lái xe không có sự sắp đặc trả phí, ví dụ như những người lái xe không có thẻ hoặc cấp phép tự động, hoặc khi thẻ hay cấp phép không được phát hiện.

Các khoản phí cũng có thể bao gồm tiền phạt do không thanh toán đúng hạn và phí so sánh video.

Đa phần các loại phí và chi phí này là hưởng chịu từ xưa và được áp dụng trong nhiều năm qua và đã được nêu bật là lĩnh vực mà khách hàng quan tâm đến trong tường trình gần đây của Điều Tra của Hội Đồng Lập Pháp NSW về Các Chế Độ Định Giá Thu Phí Cầu Đường, phát hành vào tháng Tám năm 2022. Các vấn đề chính do các bên có lợi ích liên quan xác định bao gồm:

- quan ngại rằng các phí thông báo việc thu phí không phản ảnh phí tổn cận biên thực tế trong việc thi hành thông báo thu phí
- các khoản phí thường ít khi được thông báo đầy đủ cho khách hàng
- tốc độ chậm phát hành thông báo thu phí khiến việc thu phí khó khăn hơn.

Chính phủ có thể suy xét đến việc thay đổi các thỏa thuận đã hưởng chịu đối với phí hành chánh áp đặt lên người lái xe để làm các khoản phí này đơn giản và có hiệu quả hơn.

Ở cấp độ cao, công việc trước đây đã khuyến nghị rằng cải cách các lệ phí và chi phí hành chánh cần phải đáp ứng các mục tiêu chính sau đây:

- đảm bảo các phí và chi phí phản ảnh phí tổn xử lý và hành chánh thực tế, với mục tiêu tổng thể là giảm phí
- không khuyến khích việc không tuân thủ thanh toán phí cầu đường và khuyến khích áp dụng tài khoản trả phí cầu đường.

Đã dự định thực hiện thêm công việc trong giai đoạn duyệt xét tiếp theo để chuẩn bị các phương án và khuyến nghị cụ thể.

9.2 Thông báo trả phí

Hiện tại thì người lái xe nhận thông báo trả phí từ mỗi cơ sở điều hành thu phí khác nhau. Người lái xe có thể nhận thông báo trả phí, bất kể đó có phải là một phần của một chuyến đi hay không, và có khả năng gánh chịu nhiều thông báo cho mỗi chuyến đi.

Điều này gây các vấn đề sau đây:

- phát hành nhiều thông báo trả phí cho các chuyến đi riêng rẽ dẫn đến tích lũy phí hành chánh và chi phí
- số lượng cao các thông báo phát hành (khoảng 30 triệu thông báo đầu tiên và thứ nhì đã phát hành trong năm tài chính 2020-21).[3]

[3] Tường Trình Về Chế Độ Định Giá Thu Phí Đường Bộ (Road Tolling Regime Report), Ủy Bang Đầu Tư Quốc Hội NSW số 6, Chương 5

Hợp nhất tất cả thông báo trả phí nên đáp ứng được các mục tiêu chính sau đây:

- giảm thiểu sự quan liêu và nổ lực hành chánh quá mức, bao gồm trùng lặp
- đơn giản hoá quy trình thanh toán và nâng cao hiệu quả và tính kịp thời trong việc thông báo trả phí cho khách hàng.

Cần thực hiện thêm công việc trong giai đoạn duyệt xét tiếp theo để chuẩn bị các phương án và khuyến nghị cụ thể.

Phụ Lục A: Bảng thuật ngữ

Thuật ngữ	Miêu tả
Phí và Chi Phí Hành Chánh	Vì các lý do khác nhau liên quan đến việc vận hành và thi hành thu phí cầu đường, các cơ sở vận hành thu phí cầu đường thu các phí và chi phí hành chánh, ngoài các khoản phí căn bản được thu. Phí hành chánh có thể chia thành phí thi hành và phí cầu đường.
Xe có khớp nối	Bất cứ xe hạng nặng nào có khớp trục cố định hoặc bán cố định trong cấu tạo của nó.
Điểm cuối	Công nghệ điểm cuối, đề cập đến công nghệ xử lý, thực thi và phân bổ cơ bản cần thiết để duy trì và tính phí trên khắp mạng lưới đường có thu phí (tức là công cụ tái thiết chuyến đi).
CMN (Mạng Lưới Đường Cao Tốc Liên Tục)	Mạng Lưới Đường Cao Tốc Liên Tục đề cập đến một cơ cấu định giá trên mạng lưới để thu phí cầu đường trên tất cả đường cao tốc, bao gồm cả đường có thu phí và không thu phí trên khắp Sydney, và các đường cao tốc trong tương lai.
Bên được nhượng quyền	Bên nắm giữ quyền được nhượng đối với đường có thu phí, cho phép bên giữ quyền này vận hành, bảo trì và trong trường hợp đặc biệt là xây dựng và tài trợ một đường cao tốc điều kiện hoặc khoảng thời gian ấn định, trước khi trả lại cho cơ quan chính phủ con đường cao tốc này trong tình trạng đòi hỏi. Đổi lấy cho các dịch vụ nói trên, bên được nhượng quyền có thể thu phí cầu đường theo căn bản hợp đồng thỏa thuận.
Làm Tối thiểu	Một viễn tưởng mà duy trì các chế độ thu phí và cơ cấu tính giá thu phí hiện tại, các mức giá được tăng và xử lý xe hạng nặng, được sử dụng làm công cụ so sánh để phân tích các phương án thay thế (tức là đường ETN và CMN). Phương án này áp dụng phí thu hai chiều được giảm nửa giá trên các tuyến đường hiện chỉ thu phí một chiều (tức là đường ED và SHC), để khắc phục các sự bất thường trên mạng lưới cầu đường hiện tại.
Các Phí Thi Hành	Các phí thi hành là phí liên quan đến việc thu phí và áp đặt phí cầu đường chưa thanh toán.
ETN (Mạng Lưới Đường Có Thu Phí Hiện Tại)	Mạng Lưới Đường Có Thu Phí Hiện Tại đề cập đến cơ cấu định giá thu phí trên mạng lưới cầu đường để thu phí các đường cao tốc trên khắp Sydney hiện đang có thu phí hoặc sẽ có thu phí sau khi hoàn thành.
Nhóm Tiêu Điểm	Các phỏng vấn theo nhóm, được thực hiện tận các địa phương trên khắp các khu vực địa lý khác nhau của Sydney, trong suốt tháng Bảy và

Thuật ngữ	Miêu tả
	tháng Tám năm 2022 để đánh giá nhận thức của công chúng về các phương án thu phí cụ thể.
Điểm Đầu	Công nghệ điểm đầu đề cập đến các công cụ phát hiện bên đường để tạo điều kiện thi hành thu phí và tính phí người dùng (vị dụ như thẻ và giàn tín hiệu).
Số Nhân HV (Số nhân xe hạng nặng)	Số nhân Xe Hạng Nặng là số nhân giá phí áp dụng với các loại xe vượt quá định nghĩa của xe Hạng A (tức là chiều cao hơn 2.8 mét và chiều dài hơn 12.5 mét) khi đi trên các đường hiện có thu phí, thường là gấp 3 lần theo kế hoạch thu phí hiện thời.
LV (Xe Hạng Nhẹ)	Xe hạng nhẹ là bất cứ loại xe nào được định nghĩa là xe được Bộ Giao Thông phân loại theo Hạng A (tực là chiều cao bằng hoặc thấp hơn 2.8 mét và chiều dài bằng hoặc ngắn hơn 12.5 mét).
Xét Nghiệm Tài Chánh	Hỗ trợ theo xét nghiệm tài chánh là một trợ giúp tài chánh, đối với các cá nhân hoặc hộ gia đình hội đủ điều kiện cứ vào các mức lợi tức/tài sản cụ thể.
Mạng Lưới Đường Cao Tốc	Đường cao tốc là một loại đường khác biệt có chức năng di chuyển thuần túy không có chức năng tiếp cận; đường cao tốc cung ứng luồng giao thông chính cho trong vùng và liên vùng. Mạng lưới đường cao tốc là một dải đường cao tốc được kết nối với nhau. Mạng lưới đường cao tốc Sydney bao gồm khoảng 179 cây số các đường có thu phí (80 phần trăm) và đường không thu phí, kết nối các địa phương khác nhau trên khắp Sydney.
OBU (Thiết Bị Trên Xe) Thiết Bị Viễn Thông Trên Xe.	Thiết Bị Trên Xe, là một bộ thu phát thường được gắn trên xe, thu nhận thông tin lái xe và giao thông, thường giao tiếp với công nghệ bên đường nhằm mục đích thu phí, chẳng hạn như giàn tín hiệu thu phí.
Định Giá Thu Phí Giờ Cao/Thấp Điểm	Một hình thức định giá thu phí biến đổi, tăng hoặc giảm giá trong các khoảng thời gian có nhu cầu cao hoặc thấp tương ứng.
Phân Phối Doanh Thu	Một cơ chế theo đó doanh thu từ phí cầu đường có thể được phân phối theo tỷ lệ cho tất cả các bên được nhượng quyền.
Xe Thân Cứng	Bất kỳ loại xe hạng nặng nào chỉ có một khung gầm cứng, thường là có hai bộ trục và không được chế tạo hay điều chỉnh để thành một phần của xe có khớp nối.
SHCs (Các Đường Băng Qua Cảng Sydney)	Một thuật ngữ dùng để gọi chung Đường Hầm Cảng Sydney (Sydney Harbour Tunnel - SHT), Cầu Cảng Sydney (Sydney Harbour Bridge - SHB) Và Đường Hầm Cảng Phía Tây (Western Harbour Tunnel - WHT).
Thẻ	Một hình thức thu phí dựa trên thẻ điện tử gắn bên trong xe, hiện đang được sử dụng trên khắp New South Wales.
Viễn Thông	Sử dụng tích hợp công nghệ thông tin và truyền thông để truyền phát, lưu trữ và nhận thông tin từ các thiết bị truyền thông và vật thể từ xa

Thuật ngữ	Miêu tả
	qua mạng. Trong bối cảnh thu phí cầu đường, đây là công nghệ làm nền tảng cho các công nghệ OBU và giàn tín hiệu.
Giao Thông (Bộ Giao Thông NSW)	Bộ Giao Thông NSW là cơ quan giao thông và cầu đường hàng đầu trên khắp New South Wales.
Chương Trình Hỗ Trợ Giảm Phí Cầu Đường	Một chương trình hỗ trợ theo đó người sử dụng đường có thu phí được bồi hoàn một phần phí đã trả trong một năm tài chính (tức là trong năm 2023 chương trìng này đặt mức giảm 40 phần trăm đến tối đa là $750 nếu người dùng trả hơn $375 mỗi năm tài chính).
Mạng Lưới Đường Có Thu Phí	Một mạng lưới đường có thu phí trên khắp khu vực Sydney Bao Rộng (Greater Sydney) hiện tại hoặc tương lai.
Cơ Sở Vận Hành Đường Có Thu Phí	Các cơ sở chịu trách nhiệm vận hành bảo trì các đường có thu phí.
Các Phí Cầu Đường	Phí cầu đường là thuật ngữ dùng để miêu tả các loại phí do các cơ sở điều hành phí cầu đường thu, liên quan đến việc quản lý cung cấp dịch vụ thu phí cầu đường (tức là phí so sánh, phí dịch vụ và phí không thanh toán đúng kỳ hạn).
Thu Phí Cầu Đường Bằng Video	Một hình thức thu phí điện tử sử dụng ảnh video của biển số xe để nhận dạng trách nhiệm trả phí cầu đường. Hình thức này không đòi hỏi phải có thẻ điện tử hay OBU. Thu phí cầu đường bằng video đồng nghĩa với hệ thống thu phí không thẻ và thu phí tự động qua nhận dạng biển số xe (ANPR).
Định Giá Theo Khu Vực	Định giá thu phí theo địa lý thay đổi phí thu trên đường tùy theo khu vực. (tức là phía Bắc, phía Đông).

Sydney NSW 2000

GPO Box 5469
Sydney NSW 2001

W: treasury.nsw.gov.au

This publication is protected by copyright. With the exception of (a) any coat of arms, logo, trade mark or other branding; (b) any third party intellectual property; and (c) personal information such as photographs of people, this publication is licensed under the Creative Commons Attribution 3.0 Australia Licence.

The licence terms are available at the Creative Commons website at: creativecommons.org/licenses/by/3.0/au/legalcode

NSW Treasury requires that it be attributed as creator of the licensed material in the following manner: © State of New South Wales (NSW Treasury), (2023).

Disclaimer

This report is presented by NSW Treasury and Transport for NSW for the purpose of disseminating information free of charge for the benefit of the public.

Both NSW Treasury and Transport for NSW do not guarantee or warrant, and accept no legal liability whatsoever arising from or connected to, the accuracy, reliability, currency or completeness of any material contained in this report.

Readers of this report will be responsible for making their own assessment of the material and should make their own inquiries and rely on their own advice when making decisions related to material contained in this report.

This report does not represent and is not indicative of recommendations that may be presented to the NSW Government and does not represent approved policy directions of the former or current NSW Government.

NSW GOVERNMENT