

NG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN

NGUYỄN MẠNH TỶ

HOÀN THIỆN MÔ HÌNH VÀ CƠ CHẾ
QUẢN LÝ VIỆC THU GOM, VẬN TẢI
CHẤT THẢI RẮN Ở THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Chuyên ngành : Tổ chức và quản lý sản xuất

Mã hiệu : 5.02.21

TÓM TẮT

LUẬN ÁN PHÓ TIẾN SĨ KHOA HỌC KINH TẾ

LT 4074.

HÀ NỘI 1994

**CÔNG TRÌNH ĐƯỢC HOÀN THÀNH TẠI
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN**

Những người hướng dẫn khoa học:

- **MAI HỮU KHUÊ** : Giáo sư - Học viện Hành chính Quốc gia
- **NGUYỄN THỊ NGỌC HUYỀN** - PTS - Đại học Kinh tế quốc dân

- Người nhận xét thứ nhất:

- Người nhận xét thứ hai:

- Cơ quan nhận xét:

Luận án sẽ được bảo vệ tại Hội đồng chấm luận án Nhà nước, họp tại Trường Đại học kinh tế quốc dân - Hà nội vào hồi . . . giờ. . . ngày. . . tháng. . / 1994

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Thư viện quốc gia,
- Thư viện Trường Đại học Kinh tế quốc dân.

LỜI NÓI ĐẦU

1 - Mục đích, ý nghĩa của luận án:

Vấn đề môi trường và quản lý đô thị đang ngày một trở thành những vấn đề gay gắt và bức thiết của mọi thành thị và khu cư dân tập trung lớn; chi phối to lớn đến sức khỏe, khả năng lao động và ý thức cộng đồng, trình độ văn minh của con người sinh sống trong các khu vực này. Ở thủ đô, với dân số trên hai triệu người sống tập trung trên một diện tích nhỏ hơn 900 km^2 (nội thành $1,1$ triệu trên diện tích 43 km^2) với nhiều cơ sở sản xuất thuộc nhiều ngành kinh tế với khối lượng chất thải rất lớn, riêng chất thải rắn mỗi ngày phải xử lý 1.980 m^3 ; nếu không giải quyết kịp thời sẽ đề ra không biết bao nhiêu hậu quả khó lường với nhiều chi phí và tác động xấu trước dư luận trong và ngoài nước. Đây là một vấn đề bức thiết cả về lý luận lẫn thực tiễn mà các cơ quan quản lý môi trường của các địa phương trên cả nước rất quan tâm nghiên cứu và thực hiện. Đề tài của luận án với tiêu đề: "Hoàn thiện mô hình và cơ chế quản lý việc thu gom vận tải chất thải rắn ở thành phố Hà Nội", nhằm mục đích góp phần giải quyết có hiệu quả vấn đề bảo vệ môi trường sống đô thị nói chung, vấn đề xử lý chất thải rắn nói riêng.

2 - Đối tượng, phạm vi nghiên cứu

- Đề tài nghiên cứu cơ sở lý luận và thực tiễn của việc thu gom và vận tải chất thải rắn ở các công ty môi trường đô thị theo tinh thần đổi mới của đại hội VI và VII cùng cơ chế quản lý việc thu gom và vận chuyển chất thải rắn ở thủ đô.

- Đề tài lấy công ty môi trường đô thị Hà nội là nơi tác giả đang công

tác làm ví dụ để luận chứng và luận giải các kết quả nghiên cứu.

3 - Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng các phương pháp duy vật biện chứng, duy vật lịch sử, phương pháp tiếp cận hệ thống, các phương pháp toán kinh tế, các kiến thức của khoa học quản lý và chủ trương quan điểm quản lý theo cơ chế thị trường của Đại hội VI và VII đã chỉ ra để nghiên cứu, giải quyết vấn đề.

4 - Những đóng góp chủ yếu của luận án

- Bằng lý luận và thực tiễn triển khai các hoạt động bảo vệ môi trường của Công ty Môi trường đô thị Hà Nội, phân tích thực trạng việc giải quyết vấn đề chất thải rắn ở Hà Nội (cả về mô hình tổ chức và cơ chế quản lý việc thu gom và vận chuyển chất thải).

- Đề xuất mô hình và cơ chế quản lý mới của việc thu gom vận chuyển chất thải rắn của công ty môi trường đô thị Hà Nội. - Nêu các kiến nghị để thực hiện thành công mô hình và cơ chế quản lý mới của việc thu gom và vận tải chất thải rắn ở Hà Nội.

5 - NỘI DUNG LUẬN ÁN

a) Tên luận án:

Hoàn thiện mô hình và cơ chế quản lý việc thu gom, vận tải chất thải rắn ở thành phố Hà Nội.

b) Cơ cấu luận án: Ngoài phần mở đầu, kết luận, phụ lục, luận án có 3 chương:

Chương I : Môi trường sống - Vấn đề bức bách của mọi đô thị.

Chương II : Hiện trạng môi trường và cơ chế quản lý môi trường ở thành phố Hà Nội.

Chương III: Các biện pháp và kiến nghị nhằm thực hiện mô hình và cơ chế quản lý việc thu gom và vận tải chất thải rắn ở Hà Nội theo phương hướng đổi mới.

CHƯƠNG I

MÔI TRƯỜNG SỐNG - VẤN ĐỀ BỨC BÁCH CỦA MỌI ĐÔ THỊ

Luận án đề cập tới 2 nội dung lớn:

I - MÔI TRƯỜNG SỐNG TRONG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI CỦA CÁC QUỐC GIA

1 - Môi trường sống, vấn đề mang ý nghĩa toàn cầu

- Luận án nêu rõ Khái niệm môi trường được luật bảo vệ môi trường quy định: bao gồm các yếu tố tự nhiên và yếu tố nhân tạo quan hệ mật thiết với nhau, bao quanh con người, có ảnh hưởng tới đời sống, sản xuất sự tồn tại, phát triển của con người và thiên nhiên. Môi trường và hoạt động kinh tế luôn gắn bó với nhau, phát triển kinh tế và quản lý môi trường vững chắc là những mặt bổ sung lẫn nhau của một chương trình hành động. Phát triển bền vững là phát triển tồn tại lâu dài. Mối quan tâm đặc biệt là những ai hưởng thụ các thành quả của phát triển kinh tế ngày nay có thể làm cho các thế hệ tương lai phải lâm vào cảnh tồi tệ do sự thoái hóa quá mức của môi trường trái đất. Nguyên tắc tổng quát của sự phát triển bền vững đã được ủy ban Môi trường và Phát triển thế giới thông qua năm 1987: những thế hệ hiện tại cần: "đáp ứng các nhu cầu của họ mà không làm hại đến khả năng các thế hệ tương lai đáp ứng các nhu cầu của họ", đã được chấp nhận một cách rộng rãi và được ủng hộ một cách mạnh mẽ.

Phân đôi giữa phát triển và môi trường là một sai lầm. Sự tăng quy mô của

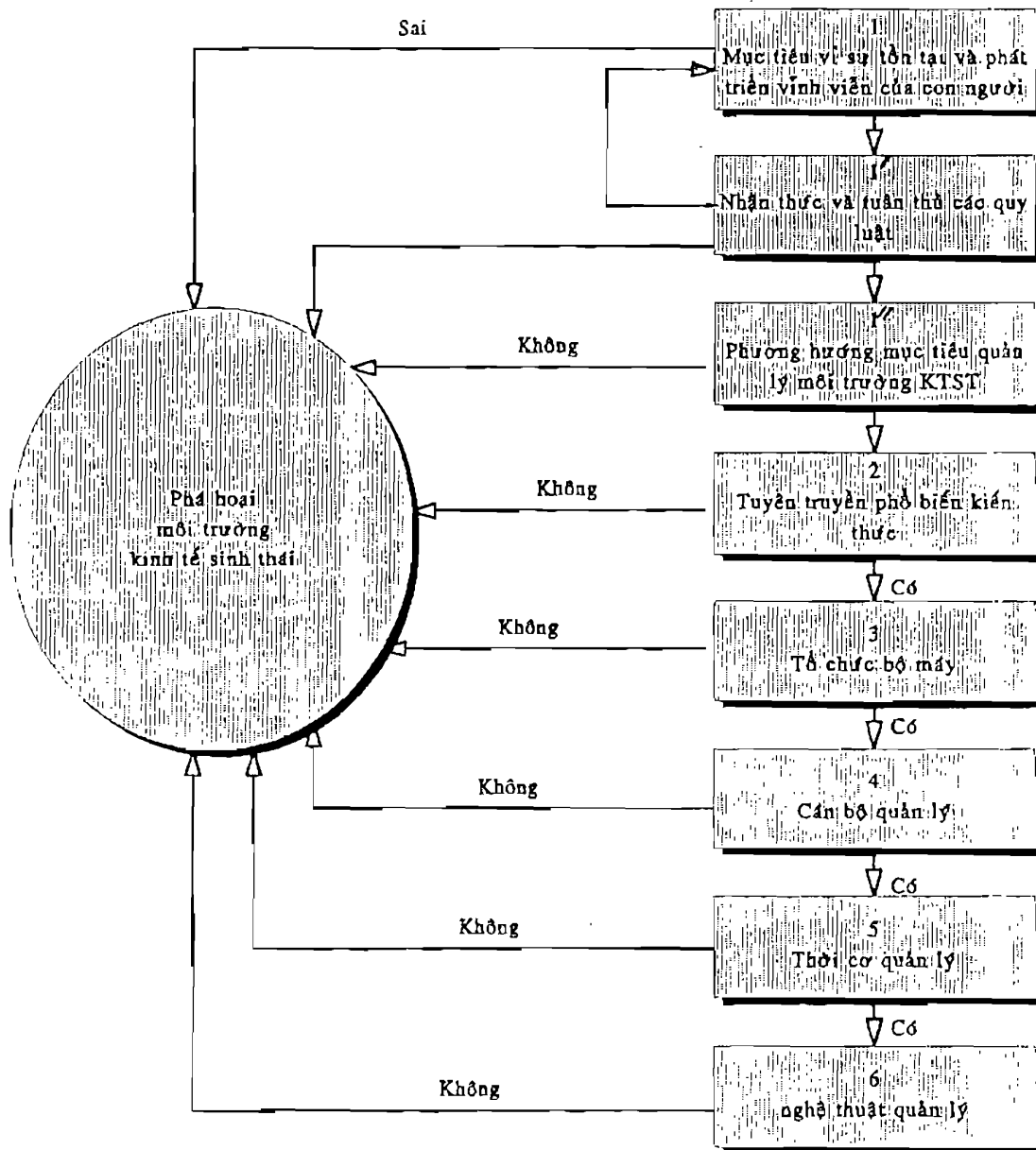
hoạt động kinh tế đòi hỏi phải tăng cường quản lý môi trường. Tất cả các hoạt động kinh tế đều bao hàm việc biến đổi thế giới thiên nhiên. Làm sao để hoạt động kinh tế đừng dẫn đến sự suy thoái môi trường quá mức.

Con người tồn tại và phát triển trong môi trường sống của mình, môi trường sống và con người tạo thành một thể thống nhất, đó là hệ kinh tế - sinh thái (hệ KTST). Nếu hệ kinh tế sinh thái không đồng nhất thì con người khó có thể tồn tại và phát triển. Việc quản lý môi trường sống nói chung - môi trường kinh tế - sinh thái nói riêng là một vấn đề có ý nghĩa cực kỳ quan trọng của mỗi địa phương, mỗi khu vực, mỗi quốc gia cũng như nhân loại trên toàn thế giới.

- Luận án nêu rõ khái niệm Quản lý môi trường KTST : Là sự tác động liên tục có tổ chức, có hướng đích của chủ thể (con người, địa phương, quốc gia, tổ chức đa quốc gia, tổ chức quốc tế chung) lên đối tượng (hệ KTST) nhằm khôi phục, duy trì và cải thiện tốt hơn môi trường sống của con người trong những khoảng thời gian dự định.

- Luận án nêu rõ: Thực chất của việc quản lý môi trường KTST. Chính là hạn chế các hành vi vô ý thức hoặc có ý thức của con người trong quá trình sống, kinh doanh sản xuất và tác động đến môi trường (các hành vi có tác động xấu đến môi trường KTST). Còn bản chất của quản lý môi trường KTST là tạo ra được môi trường KTST ổn định xoay quanh trạng thái nội cân bằng (hones static) của hệ KTST với các chỉ tiêu khoa học chuẩn xác, đảm bảo cuộc sống tốt đẹp, an toàn và no đủ vĩnh hằng cho các thể hệ con người trên toàn hành tinh chúng ta. Quản lý môi trường KTST chính là vì lợi ích chung của cộng đồng nhân loại. Việc quản lý muốn thành công, đòi hỏi con người phải nắm được những quy luật của hệ KTST. Trên cơ sở nhận biết các quy luật của hệ KTST, con người triển khai các hoạt động quản lý một cách có ý thức và có kiến thức để tạo ra các thiết chế quản lý thích hợp trên mỗi vùng, mỗi khu vực, mỗi quốc gia và trên toàn cầu, đó là quá trình gồm 6 nhân tố cơ bản: (sơ đồ 1)

SƠ ĐỒ 1:
SƠ ĐỒ LOGIC VIỆC QUẢN LÝ MÔI TRƯỜNG KINH TẾ SINH THÁI



2 - Vận dụng các quy luật khách quan trong quản lý môi trường KTST.

Luận án nêu rõ khái niệm, đặc điểm, tiền đề vận dụng các quy luật quản lý môi trường KTST; để từ đó hình thành cơ chế quản lý môi trường KTST thích hợp. Cơ chế quản lý môi trường KTST là phương thức điều hành có kế hoạch việc bảo vệ môi sinh thông qua hệ thống các quy tắc ràng buộc của nhà nước, của quốc tế (thông qua các cơ quan quản lý môi trường KTST) đối với con người. Cơ chế quản lý môi trường KTST bao gồm các nội dung như sau:

- Chủ trương, phương hướng, mục tiêu quản lý môi trường KTST
- Cơ cấu tổ chức các cơ quan quản lý và đội ngũ cán bộ của các cơ quan quản lý môi sinh.
- Các công cụ và phương pháp quản lý hữu hiệu.
- Các đòn bẩy và biện pháp tác động bảo vệ môi sinh.
- Các chính sách đối ngoại trong việc bảo vệ môi trường KTST.

Luận án nêu rõ các nguyên tắc quản lý môi trường KTST là các quy tắc chỉ đạo, những tiêu chuẩn hành vi mà các cơ quan quản lý môi trường KTST phải tuân thủ trong quá trình tiến hành quản lý.

Cơ sở để đặt ra các nguyên tắc quản lý, đó là mục tiêu quản lý và đòi hỏi của các quy luật khách quan trong việc quản lý môi sinh.

3- Môi trường KTST vấn đề quan trọng của các chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia.

Vấn đề môi trường KTST ngày nay đã trở thành một vấn đề hết sức bức bách và trọng yếu của mọi quốc gia, liên quan tới sự tồn tại của nhân loại ngày nay cũng như tương lai. Tổ chức môi trường KTST của liên hợp quốc và của nhiều quốc gia đã ra đời với nhiều hoạt động mang tính toàn cầu. Năm 1992, Tại Rio de Janeiro (Brazil). Hội nghị thượng đỉnh thế giới về "Môi trường và phát triển"

với 178 đoàn đại biểu quốc gia. 117 vị nguyên thủ các nước tham gia đã thông qua "Bản tuyên ngôn Río" và "Chương trình hành động 21". Ở nước ta, nhà nước đã từ lâu ý thức được vấn đề quan trọng này và đã chính thức tham gia các công ước quốc tế về môi trường.

Tháng 9/1985 HDBT nước CHXHCNVN đã ra nghị quyết số 246/ HDBT "Đẩy mạnh công tác điều tra cơ bản, sử dụng hợp lý tài nguyên và bảo vệ môi trường" mở đường cho hàng loạt các chính sách về bảo vệ môi trường.

Ngày 12/6/1991 Bản kế hoạch Quốc gia về môi trường và phát triển lâu bền đã được chủ tịch HDBT thông qua. Điều 29, Hiến pháp CHXHCN Việt Nam năm 1992 đã ghi rõ "Cơ quan Nhà nước, đơn vị vũ trang, tổ chức kinh tế, tổ chức xã hội, mọi cá nhân phải thực hiện các quy định của Nhà nước về sử dụng hợp lý tài nguyên thiên nhiên và bảo vệ môi trường. Nghiêm cấm mọi hành động làm suy kiệt tài nguyên hủy hoại môi trường". Quốc hội cũng đã thông qua luật bảo vệ môi trường tháng 12 năm 1993.

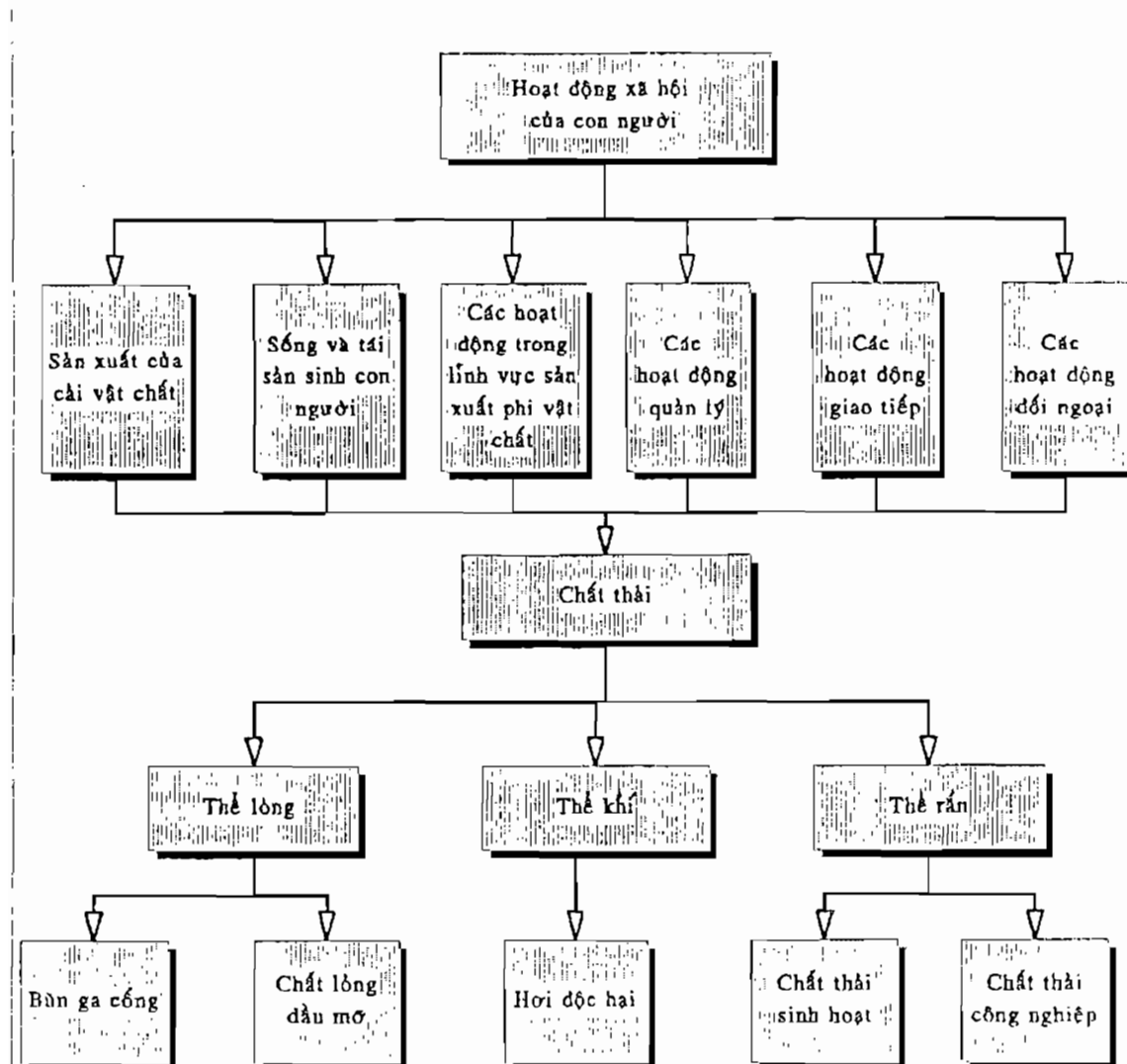
4- Quản lý chất phế thải - một chương trình hành động quan trọng trong quản lý môi trường

Để giải quyết tình trạng tiến thoái lưỡng nan hiện nay về môi trường, Hiệp hội bảo vệ thiên nhiên thế giới, Chương trình môi trường liên hợp quốc và Quỹ bảo vệ thiên nhiên quốc tế đã công bố một tài liệu rất quan trọng: Cứu lấy trái đất, Chiến lược cho cuộc sống bền vững. Chiến lược này cung cấp những giải pháp hợp lý cho việc bảo vệ thiên nhiên và môi trường như là một vấn đề chủ yếu đối với sự sống còn của loài người, trong đó đã ra 9 nguyên tắc cơ bản và 132 hành động thiết thực mà các cộng đồng có thể thực hiện để bảo vệ hoặc cải thiện môi trường sống của mình.

Xây dựng một hệ thống quốc gia và Quốc tế có hiệu quả cao để quản lý chất phế thải là một hành động thiết thực trong số các hành động nói trên, Báo cáo

phát triển thế giới năm 1992 của Ngân hàng thế giới (W.B) đã nghiên cứu tỉ mỉ mối quan hệ giữa phát triển và môi trường, trong mục "Các ưu tiên về môi trường cho phát triển" có đoạn nói rõ về "các chất phế thải rất nguy hiểm". Báo cáo đã nhấn mạnh: Nhiều thành phố tạo ra nhiều chất thải rắn hơn là có thể thu lượm và loại trừ chúng. Thu nhập càng cao thì lượng rác càng tăng. Chất thải là gì? Theo luật Bảo vệ môi trường chất thải là chất được loại ra trong sinh hoạt, trong quá trình sản xuất hoặc trong các hoạt động khác. Chất thải có thể ở dạng rắn, khí, lỏng hoặc các dạng khác; trong đó đặc biệt quan trọng là các loại phế thải từ các hoạt động sản xuất và hoạt động sống (sơ đồ 2).

SƠ ĐỒ 2:
CÁC NGUỒN PHÁT SINH PHẾ THẢI VÀ PHÂN LOẠI PHẾ THẢI



Khối lượng chất phế thải trong các thành phố tăng lên nếu không được xử lý tốt sẽ dẫn đến hàng loạt hậu quả tiêu cực đối với con người và môi sinh, làm ô nhiễm, vẩn đục môi trường sống của con người, thậm chí sẽ đưa tới những trận dịch bệnh ở phạm vi lây lan rộng, quy mô lớn khó có thể dập tắt được. Đặc biệt nếu để chất thải (như chất thải rắn ùn tắc) tồn đọng lưu cữu lâu ngày trong thành phố sẽ làm cho việc xử lý chúng hết sức khó khăn, phức tạp, đòi ngũ lao động của xí nghiệp môi trường đô thị phải tiến hành thu gom và xử lý chúng trong môi trường độc hại hơn vừa ảnh hưởng tới sức khỏe vừa thiếu văn minh. Chất phế thải không được giải quyết tốt còn đem lại cho thành phố một bộ mặt không sạch đẹp, thiếu văn hóa, gây cảm giác khó chịu cho dân cư sinh sống ở thành phố và cho cả khách nước ngoài phải sống hoặc qua lại thành phố. Trong phế thải còn chứa đựng nhiều chất có ích nếu xử lý không tốt sẽ gây lên một sự lãng phí to lớn về của cải vật chất của xã hội, bỏ đi một cách phi phạm các nguồn nguyên liệu tái sinh có thể bổ sung cho nguồn vật tư của sản xuất để làm ra những sản phẩm đáp ứng nhu cầu tiêu dùng của xã hội.

5- Các khó khăn trở ngại của việc bảo vệ môi trường

Luận án nêu rõ các khó khăn của việc bảo vệ môi trường KTST (tính cập nhật của việc xử lý rác thải, quá trình đô thị hóa kéo theo sự tăng lượng phế thải, kinh tế thị trường với tính trục lợi dễ dẫn đến việc phá hoại môi trường vì lợi ích cục bộ bản vị, bảo vệ tốn kém mà kinh phí lại có hạn).

II- THỰC TRẠNG CỦA VIỆC QUẢN LÝ CÁC CHẤT THẢI RẮN VÀ NGUY HIỂM Ở CÁC NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI

1- Tổng quát:

Theo báo cáo phát triển thế giới năm 1992 của Ngân hàng thế giới (WB)

tình hình quản lý các chất thải rắn và nguy hiểm trên thế giới diễn ra như sau:

Tại các nước có thu nhập thấp và trung bình, việc dọn dẹp chất thải thành phố thường chiếm 1/5,5 ngân sách nhưng vẫn còn nhiều chất thải chưa mang đi được, khoảng 30% chất thải rắn thải ra ở Giacacta và trên 2/3 rác ở Karachi không được thu gom - Các thành phố ở Nam Mỹ làm việc này tốt hơn nhiều. Tại Cracas, Santiago, Buenos Aires, Sao Paulo và Rio de Janeiro thu gom trung bình từ 91 - 99% chất thải. Những vùng nghèo lân cận tạo ra lượng rác thải tính theo đầu người ít hơn, nhưng việc thu gom kém thường do đường xá tắc nghẽn làm các phương pháp thu gom thông thường không thể thực hiện được.

Việc tạo ra các chất thải và các chất nguy hiểm đang tăng lên nhưng số lượng ở các nước rất khác nhau. Các nước công nghiệp điển hình, cứ mỗi tỷ USD của GDP tạo ra 5000 tấn chất thải, trong khi các nước đang phát triển, tổng số chất thải chỉ vài trăm tấn.

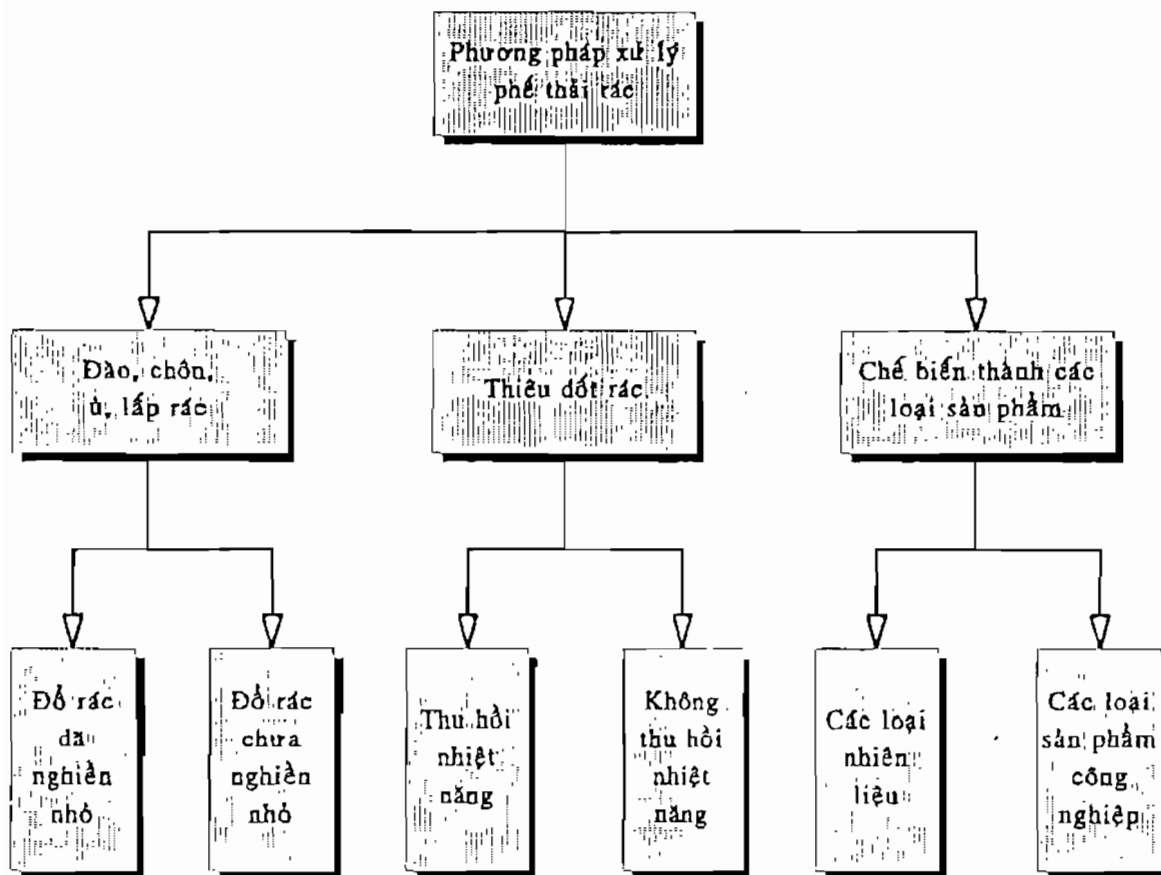
Khả năng gây hại của các chất nguy hiểm đối với môi trường khác và chủ yếu phụ thuộc vào vấn đề chúng được xử lý như thế nào.

2- Việc quản lý chất thải ở một số nước trên thế giới

Luận án đề cập tới việc thu gom và xử lý chất thải của một số nước (Ai cập, Pháp, Hà Lan, Nhật Bản) mà các phương pháp chính là:

Trong 3 phương pháp trên thì phương pháp chế biến thành các loại sản phẩm là có hiệu quả nhất. Ở nước ta hiện nay chủ yếu đang áp dụng phổ biến phương pháp đào, ủ, lấp chôn rác. Và vì thế nhu cầu vận chuyển rác là hết sức căng thẳng nó chiếm chi phí từ 30 - 40% trong tổng chi phí xử lý chất thải.

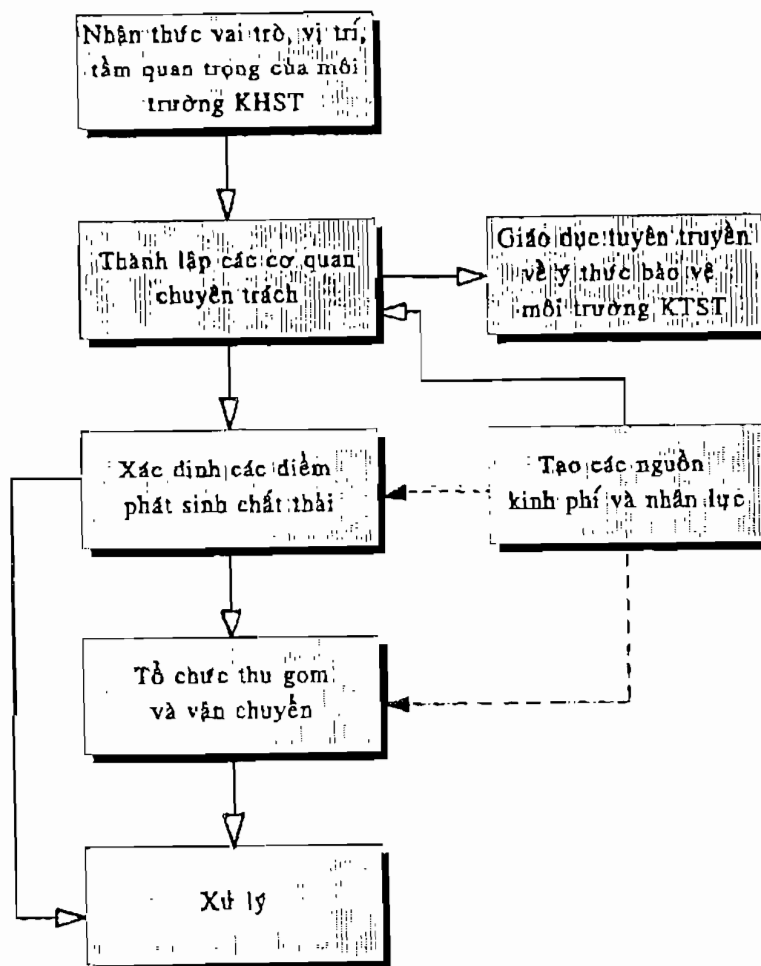
SƠ ĐỒ 3:
CÁC PHƯƠNG PHÁP CHỦ YẾU VỀ XỬ LÝ PHÉ THẢI
Ở MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI



3- Các bước xử lý chất thải

Quá trình xử lý chất thải thông thường được tiến hành theo các bước cho trong sơ đồ 4.

SƠ ĐỒ 4:
CÁC BƯỚC CÔNG NGHỆ XỬ LÝ CHẤT THẢI



CHƯƠNG II

HIỆN TRẠNG MÔI TRƯỜNG VÀ CƠ CHẾ QUẢN LÝ MÔI TRƯỜNG Ở THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Luận án đề cập tới 5 vấn đề lớn.

I. TÌNH TRẠNG MÔI TRƯỜNG VÀ CÁC HOẠT ĐỘNG HIỆN TẠI Ở VIỆT NAM

Việt Nam là một nước đang phát triển và hiện có những nguồn lực hạn chế để giải quyết các vấn đề môi trường. Do đó còn nhiều vấn đề cấp bách về môi trường đang tồn tại.

Trước những thách thức về mặt môi trường, năm 1985 Chiến lược bảo vệ quốc gia đã được dự thảo với sự giúp đỡ của IUCN/WWF. Bản dự thảo chiến lược này đã đánh giá các điều kiện môi trường của quốc gia và đi đến kết luận rằng: "Cái mà Việt Nam đang đối mặt ngày hôm nay là một sự khủng hoảng nghiêm trọng về sinh thái". Mức tăng dân số nhanh chóng được coi như là một mối đe dọa về môi trường lớn nhất (Việt Nam hiện có mật độ dân số thuộc loại cao nhất ($200\text{người}/\text{km}^2$) đối với một nước nông nghiệp).

Hàng loạt các hoạt động có liên quan đến môi trường đã và đang được tiến hành ở Việt Nam. Tuy nhiên, các hoạt động này nói chung được tiến hành một cách riêng biệt, tách rời hơn là theo một chương trình có điều

phối nhằm xây dựng một cơ sở về thông tin và thể chế cần thiết hướng vào việc giải quyết tận gốc rễ của vấn đề đang gặp phải. Trước những thách thức nói trên, ngày 12/6/1991, Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng đã thông qua bản kế hoạch quốc gia về môi trường và phát triển.

II. HIỆN TRẠNG MÔI TRƯỜNG THÀNH PHỐ HÀ NỘI VÀ CƠ CHẾ QUẢN LÝ MÔI TRƯỜNG THÀNH PHỐ HÀ NỘI

1. - Hiện trạng môi trường thành phố Hà Nội.

Hà Nội là một thành phố cổ, cư dân đông đúc, có địa bàn hết sức phức tạp. Nội thành có diện tích 43km^2 , bao gồm 4 quận, dân số 1,1 triệu người phân bố ở 84 phường. Hàng ngày có khoảng $10\div 20$ vạn khách vãng lai từ các tỉnh và ngoại thành vào nội thành. Trong quá trình đổi mới, nền kinh tế nhiều thành phần được khuyến khích đã góp phần không nhỏ làm cho

nền kinh tế Thủ đô phong phú đa dạng, nhộn nhịp... nhưng đồng thời cũng làm tăng thêm các nguồn gốc ô nhiễm cho môi trường Hà Nội như nước thải, rác thải, khí độc hại, tiếng ồn... mà hiện nhiều nơi, nhiều khu vực thực sự đáng lo ngại.

Trên thực tế tình trạng ô nhiễm môi trường ở Hà Nội ngày càng trở nên nặng nề đòi hỏi phải có biện pháp giải quyết cấp bách và có hiệu quả.

Nguyên nhân chủ yếu của tình trạng nói trên là sự yếu kém của cơ cấu hạ tầng. Do điều kiện kinh phí có hạn và đầu tư thiếu đồng bộ nên các công trình hạ tầng kỹ thuật như thoát nước, đường, hè, phố, chợ v.v... chưa đáp ứng phù hợp với yêu cầu, đặc biệt với công tác thu dọn rác.

2- Cơ chế quản lý môi trường thành phố Hà Nội.

Luận án trình bày về Ủy ban môi trường thủ đô là cơ quan quản lý nhà nước về môi trường của thành phố được thành lập tháng 5/1989 cùng những công việc đã làm và cơ chế quản lý của cơ quan này.

III. VẤN ĐỀ XỬ LÝ CHẤT THẢI Ở THÀNH PHỐ HÀ NỘI.

Công ty môi trường đô thị Hà Nội (tên đối ngoại là URENCO) được thành lập ngày 29/10/1991 và từ 1/1/1992 được xác định là một doanh nghiệp làm dịch vụ phục vụ lợi ích công cộng, được Ủy ban nhân dân thành phố, và Sở giao thông công chính giao nhiệm vụ:

- Thu gom rác, đất thải từ các hộ dân trong khu vực nội thành.
- Thu gom, quét dọn đường phố và các khu vực công cộng.
- Thu gom phân ở các gia đình và các hố xí công cộng.
- Tưới rửa và làm sạch mặt đường hàng ngày.
- Xử lý rác và phân ủ thu gom, chế biến thành phân bón phục vụ nông nghiệp.
- Cải tiến, chế tạo phương tiện, thiết bị chuyên dùng cho công tác vệ

sinh TP và làm các dịch vụ vệ sinh khác.

Công ty môi trường do thị hiện có trên 2.900 người trên 2.300 người phục vụ cho công tác thu gom xử lý phế thải. Với 205 xe máy thu gom rác cho hơn 100 điểm và 170 thùng chứa rác, với khối lượng như sau:

Bảng 1:
KHỐI LƯỢNG XỬ LÝ CHẤT THẢI RẮN
TỪ NĂM 1982 ĐẾN NĂM 1993 Ở HÀ NỘI (NGUỒN [24])

Năm	Đất, rác thải		Thu phân hai ngăn		Thu phân xí máy	
	/lượng(m ³)	%	K/lượng(tấn)	%	K/lượng(tấn)	%
1982	199.620	100,0	9.000	100,0	29.880	100,0
1983	240.880	120,7	7.280	80,9	30.980	103,7
1984	246.630	123,5	7.100	78,9	42.750	143,1
1985	246.870	123,7	6.280	69,8	38.650	129,4
1986	244.600	122,5	5.180	57,6	41.930	140,3
1987	269.790	135,2	4.110	45,7	43.290	144,9
1988	287.880	144,2	3.240	36,0	44.560	149,1
1989	292.780	146,7	2.490	27,7	33.240	111,2
1990	338.640	169,6	1.910	21,2	32.470	108,7
1991	354.220	177,4	1.650	18,3	26.880	90,0
1992	363.470	182,1	1.400	15,6	25.160	84,2
1993	388.850	194,8	1.200	13,3	36.150	121,0

Sơ bộ đánh giá việc xử lý chất thải của các thành phố hết sức căng thẳng vì khả năng đầu tư và cơ sở phương tiện cho các công ty môi trường đô thị quá thấp so với đòi hỏi đặt ra. Thêm nữa việc tổ chức hoạt động và cơ chế quản lý, việc thu gom, vận chuyển và xử lý phế thải còn tồn tại không ít vấn đề cần đổi mới để nâng cao hiệu quả công tác phục vụ; đây

chính là một trọng tâm mà luận án sẽ đề cập tới.

IV. CƠ CẤU TỔ CHỨC HOẠT ĐỘNG VÀ CƠ CẤU QUẢN LÝ CÔNG TY MTĐT HÀ NỘI.

1- Bộ máy công ty hiện nay.(Sơ đồ 5 - trang bên)

2- Phương thức hoạt động: luận án nêu rõ cách điều hành cụ thể việc thu gom và xử lý rác thải của Hà Nội

3- Cơ chế quản lý công ty:

Xuất phát từ đặc điểm riêng của công tác vệ sinh môi trường: Lấy phục vụ xã hội (sức khỏe, thẩm mỹ, nếp sống, sự tự trọng v.v.), lấy sự trong sạch bình yên của môi trường KTST làm đối tượng phục vụ. Sản phẩm của công tác vệ sinh môi trường mang đặc thù là trừu tượng và phục vụ nhu cầu chung của xã hội. Cho nên phần kinh doanh của các hoạt động môi trường chỉ đặt ra có mức độ, mà mục đích chính là giảm bớt một phần kinh phí của nhà nước và tăng thêm phần bù đắp lại cho lao động cực nhọc và độc hại của người phục vụ trong ngành.

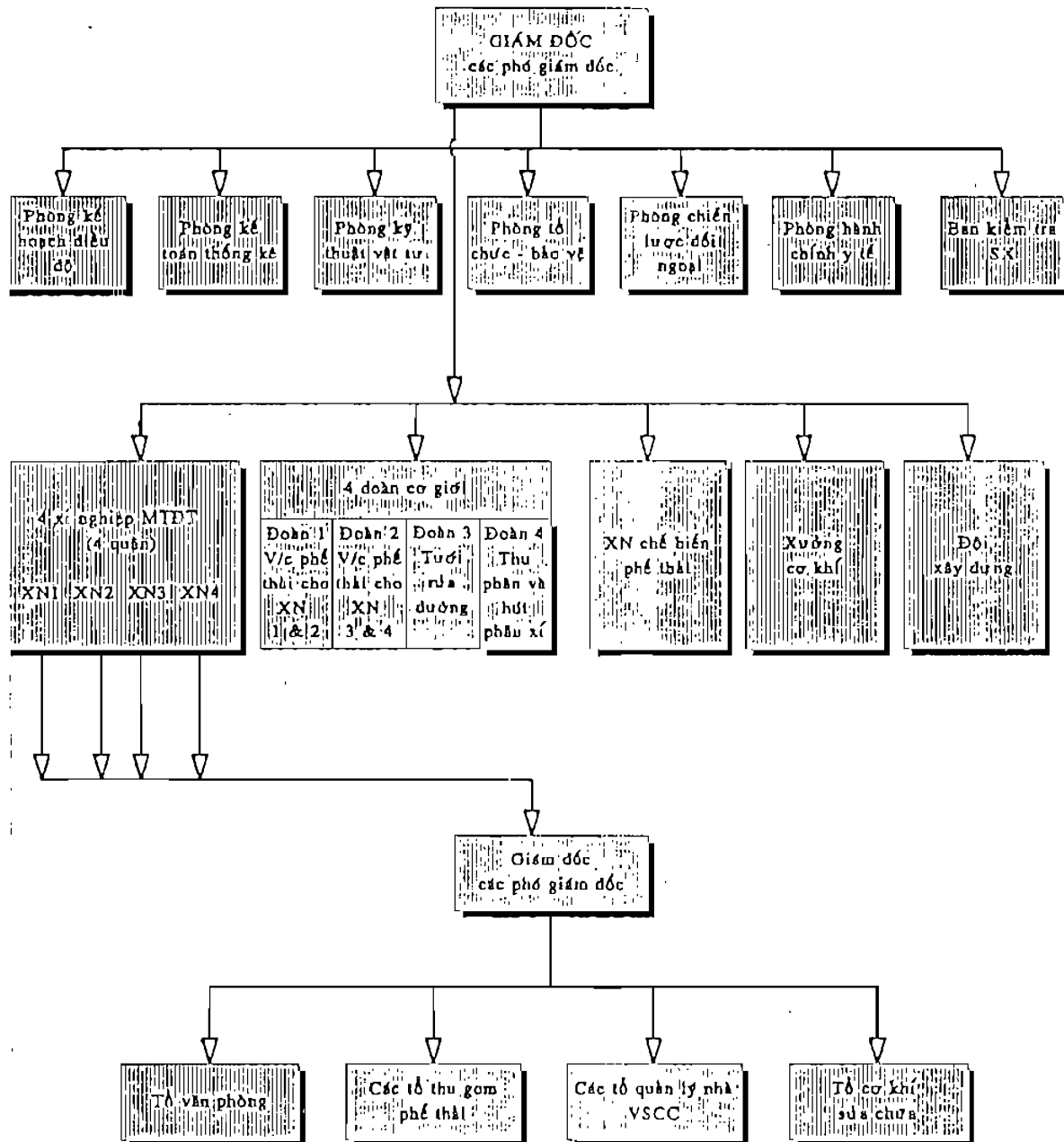
V. VAI TRÒ CỦA VIỆC THU GOM VÀ VẬN CHUYỂN TRONG HOẠT ĐỘNG Ở CÔNG TY MÔI TRƯỜNG ĐÔ THỊ.

Khâu thu gom và vận chuyển chất thải chiếm tỷ trọng rất lớn trong toàn bộ công việc của công ty MTĐT. Đây là công việc chính và quyết định trong hoạt động của công ty.

1) - Thu gom rác thải (Bước 1): Việc thu gom rác thải (nói chính xác hơn - thu gom rác thải bước 1) về các điểm trung chuyển chủ yếu thực hiện bằng phương pháp thủ công do lao động của công nhân công ty MTĐT thực hiện (qua các xe đẩy tới các chỗ quy định, các bể rác, qua quét rác và lá cây ở mặt phố v.v...)

Trên 60% lao động của công ty bị hút vào khâu thu gom rác này, đây là khâu mà việc xử lý rất khó khăn vì Hà Nội có nhiều phố cổ, nhiều khu

Sơ đồ 5
SƠ ĐỒ BỘ MÁY QUẢN LÝ CỦA
CÔNG TY MÔI TRƯỜNG ĐÔ THỊ HÀ NỘI HIỆN NAY



xóm lao động, đường đi vừa hẹp vừa sâu không thể đưa xe cơ giới vào được.

2- Chức năng, vị trí của đoàn xe ô tô vận tải trong việc xử lý chất thải (bước 2)

Thu gom chất thải của cả thành phố trực tiếp từ các nhà dân, từ các điểm tập kết các xe gom (do công nhân thủ công đưa đến) và chuyển đến các bãi trung chuyển hoặc xử lý với khối lượng lớn (Bảng 1); là phương tiện chủ yếu trực tiếp làm nhiệm vụ bảo vệ môi trường đô thị

3- Tổ chức và đặc điểm lao động của thu gom và vận tải.

Lực lượng lao động của việc thu gom và vận tải được tổ chức thành nhiều tổ hoạt động ở 4 quận, hình thức tổ chức là nhận khoán phần việc theo các khu vực quy định của 4 xí nghiệp và công ty; nó không phải là các đơn vị hạch toán kinh tế độc lập. Địa bàn hoạt động của lực lượng này là 43km nội thành, phục vụ thu gom vận chuyển rác cho mỗi ngày khoảng 1980 m³ do 1,1 triệu dân nội thành; 20 - 30 vạn dân cư trú không hộ khẩu và 10 - 20 vạn khách vãng lai cùng phế thải của trên 200 xí nghiệp đóng trên địa bàn thành phố nhưng hiện tại, mỗi ngày công ty mới chỉ thu gom vận chuyển được 927m (đạt 47% tổng mức rác thải của nội thành) lý do chủ yếu là vì ở những phòng ven nội và những ngõ sâu trong nội thành không có đường cho xe vào thu rác; một lý do nữa là mức độ trang thiết bị; đầu tư xe cộ còn thấp kém, nhiều phương tiện đã quá cũ phải thanh lý, số thay thế chưa tương xứng; ngoài ra cách quản lý và chính sách đãi ngộ đối với người lao động còn nhiều v.v. vấn đề cần phải giải quyết như: Tính chất độc hại và nặng nhọc của lao động, khí hậu nơi làm việc vẫn dục ô nhiễm nặng nề (khí độc, oi bức, lấm ký sinh trùng, bụi bặm, cường độ lao động căng thẳng, đời sống khó khăn, thu nhập thấp, 10,24% số hộ gia đình còn sống ở nhà lợp giấy dầu, 85% gia đình diện tích

ở dưới 1,5 m/người, trên 25% hộ gia đình không có hố xí riêng v.v... bệnh tật ốm đau nhiều v.v...

CHƯƠNG III

CÁC BIỆN PHÁP VÀ KIẾN NGHỊ NHẪM THỰC HIỆN MÔ HÌNH VÀ CƠ CHẾ QUẢN LÝ VIỆC THU GOM VÀ VẬN TẢI CHẤT THẢI RẮN Ở HÀ NỘI THEO HƯỚNG ĐỔI MỚI

Luận án đề cập tới 3 nội dung:

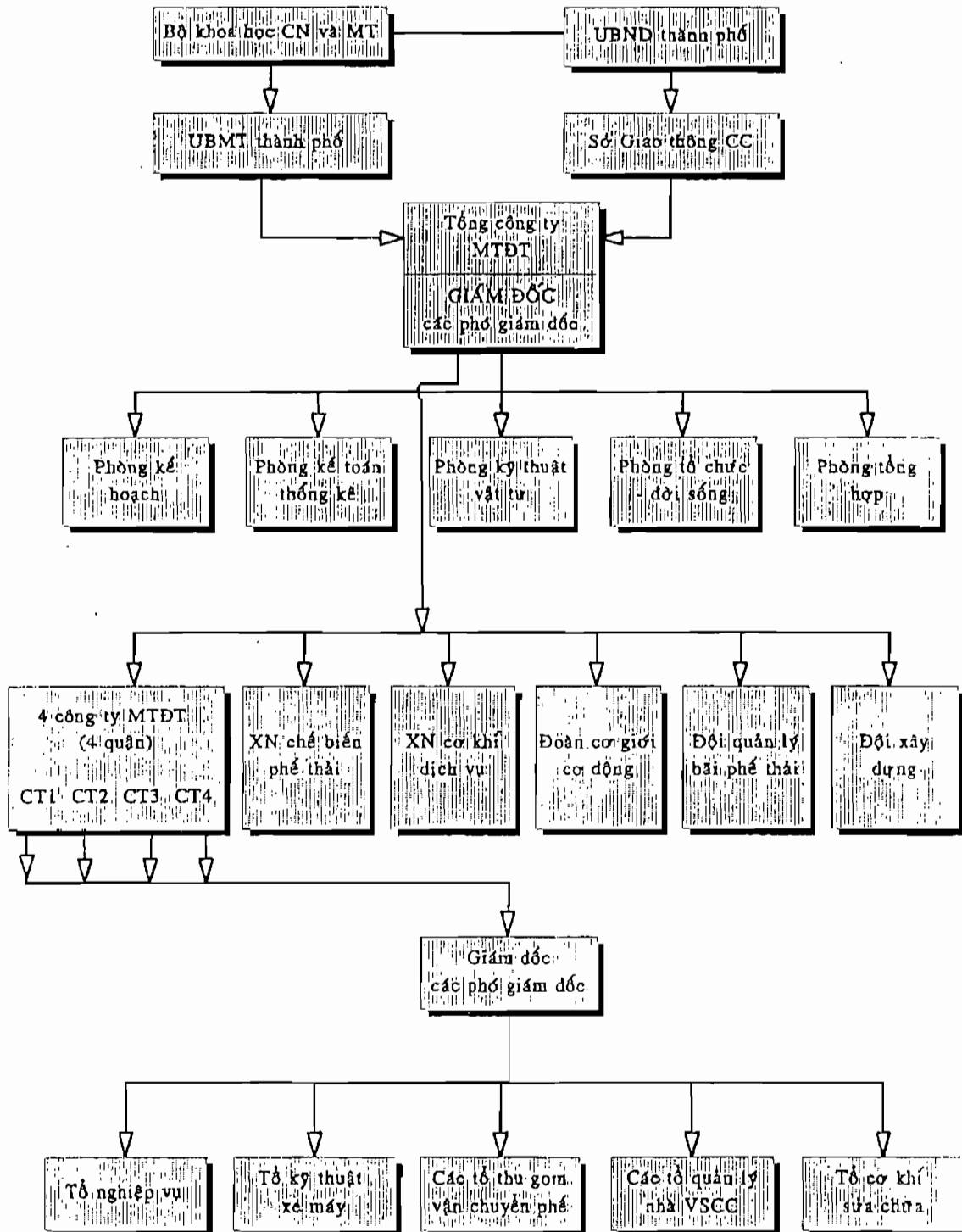
I- CẦN CÓ MÔ HÌNH TỔ CHỨC CÔNG TY MÔI TRƯỜNG ĐÔ THỊ THEO CƠ CHẾ THỊ TRƯỜNG.

1- Hoàn chỉnh hệ thống cơ quan môi trường Nhà nước

Phát huy vai trò của Bộ Khoa Học Công nghệ và môi trường bằng việc hoàn thiện quy chế nhà nước về Ủy ban môi trường nhà nước, chuyển công ty môi trường do thị thành tổng công ty dưới đó là các công ty với một cơ cấu hợp lý; đặc biệt phải quan tâm tới các công ty chế biến rác và công ty sản xuất phương tiện thiết bị chuyên dùng cho ngành bảo vệ môi trường. Theo chúng tôi mô hình tổ chức công ty môi trường, đô thị nên là:

(Sơ đồ 6 - trang bên)

Sơ đồ 6
BỘ MÁY TỔNG CÔNG TY MTĐT



Mô hình mới so với mô hình hiện nay có các điểm khác cơ bản sau:

- Nâng cấp công ty MTĐT thành tổng công ty MTĐT
- Giải thể 2 đoàn xe ôtô vận chuyển rác đất về các công ty MTĐT (hoặc xí nghiệp) của các quận (huyện nếu sau này phát triển ra cả các vùng ngoại thành Hà Nội).
- Đẩy nhanh tốc độ phát triển các xí nghiệp chế biến rác theo các công nghệ thích hợp.
- Hình thành các xí nghiệp chuyên ngành lo việc bảo đảm cung cấp trang thiết bị cho các công ty MTĐT của thành phố, tiến tới bán và trao đổi cho các công ty MTĐT của các tỉnh thành phố trong và ngoài nước.

2- Nhà nước cần sớm ban hành luật và quy chế môi trường

Cần có luật và quy chế của nhà nước và các địa phương để làm căn cứ để cho các cơ quan hành chính (công an, quy tắc môi trường đô thị, v.v...), phối kết hợp với các hoạt động tuyên truyền giáo dục ý thức cộng đồng, ý thức bảo vệ môi trường KTST cho dân cư trong đó phải quy định rõ các điều bắt buộc phải làm, các điều nghiêm cấm để mỗi người dân phải có ý thức bảo vệ môi trường KTST của mình và cộng đồng sinh sống, nhanh chóng rút ngắn khoảng cách về nhận thức của ta với các nước khác trong khu vực và trên thế giới.

3- Hoàn thiện mô hình tổ chức và cơ chế quản lý việc thu gom và vận tải chất thải theo hướng tiếp cận thị trường:

- Tuân thủ các quy luật của thị trường.
- Sử dụng các công cụ toán kinh tế và máy tính điện tử trong việc điều hành công tác tổ chức thu gom, vận chuyển rác thải.
- Cổ phần hóa và tư nhân hóa một số khâu có thể được trong việc thu gom rác thải.

II. NHÀ NƯỚC CẦN TĂNG CƯỜNG ĐẦU TƯ KINH PHÍ CHO CÁC HOẠT ĐỘNG VỆ SINH MÔI TRƯỜNG.

1- Tăng ngân sách:

Vấn đề MTĐT đã trở thành vấn đề sống còn của mọi khu vực dân cư, một vấn đề mang tính bức thiết của cả xã hội, nó phải được đầu tư thỏa đáng trong khả năng tối đa cho phép của nhà nước và thành phố. Đây là vấn đề không lo cho ngày nay một, thì ngày mai sẽ phải giải quyết hậu quả hàng trăm, hàng nghìn. Trước mắt chúng tôi kiến nghị nhà nước, thành phố xem xét và thông qua kinh phí cho công ty MTĐT của thành phố trong năm 1994 và 1995. Trong đó vấn đề tốn kém chính là việc tăng trang thiết bị cho các xe thu gom và ô tô vận tải chất thải cùng với việc xây dựng các xí nghiệp và bãi xử lý các rác thải.

- Chỉ có như vậy thì vấn đề vệ sinh môi trường đô thị mới có khả năng thực hiện nhiệm vụ đặt ra trước thành phố như:

a) Thu gom vận chuyển:

- Cơ giới hóa công tác thu gom, vận chuyển rác, triệt để xóa bỏ toàn bộ các chân điểm đổ rác tập kết trên mặt đường (dã làm) và sẽ xóa bỏ các bể rác ở các khu tập thể tại địa bàn 4 quận nội thành bằng các loại phương tiện và thiết bị chuyên dùng. Các phương tiện thiết bị này do công ty thiết kế lắp đặt thêm hệ thống kết cấu nâng thủy lực, đóng thùng chứa trên cơ sở xe tải ben diesel.

- Đặt các thùng rác ở các khu dân cư.

- Cải tạo và chế xe quét + hút rác trên đường phố.

- Tư nhân hóa công tác thu gom rác.

b)- *Xử lý rác*: các năm tới trước mắt vẫn sử dụng biện pháp chôn lấp nhưng cần theo quy trình hiện đại có quy hoạch bãi hợp lý và từng bước đưa mô

hình sử dụng phương pháp ủ rác lên men và thổi khí cưỡng bức (như nhà máy xử lý rác ở Cầu Diễn).

Tiếp đó luận án đề cập tới các công tác khác như: thu dọn xử lý phân và quản lý các hố xí công cộng, tuốt rửa đường phố, mở rộng các hoạt động giáo dục tuyên truyền về ý thức và tác phong bảo vệ giữ gìn môi trường KTST, mở rộng quan hệ đối ngoại, tăng cường các nguồn vốn đầu tư v.v...

2- Tạo điều kiện mở rộng quan hệ đối ngoại:

Nhà nước và thành phố cần ưu tiên cho Sở giao thông công chính và công ty MTĐT các nguồn kinh phí của các tổ chức phi chính phủ và chính phủ của nước ngoài. Trước mắt cho phép công ty MTĐT mở rộng hợp tác kỹ thuật với các nước đã có quan hệ: Pháp, Nhật Bản, Nam Triều Tiên, Australia, Anh, Canada v.v... Tạo điều kiện cho công ty được mở rộng giao lưu thông tin khoa học với các nước trong khu vực và quốc tế thuộc lĩnh vực hoạt động của công ty.

III- VỀ CHÍNH SÁCH

1- Nhà nước cần miễn một số thuế cho công ty MTĐT: Các công ty MTĐT không phải là các xí nghiệp kinh doanh thông thường, mà nó là các doanh nghiệp dịch vụ đặc biệt. Chúng tôi kiến nghị nhà nước nên công nhận các công ty MTĐT của các tỉnh và thành phố còn lại là các doanh nghiệp làm dịch vụ phục vụ lợi ích công cộng và miễn thuế vốn và thuế doanh thu cho các công ty này nhằm giúp các công ty này không ngừng tái sản xuất cơ sở vật chất của mình và góp phần bảo vệ sức khỏe và cuộc sống cho người lao động.

2- Về chính sách con người: Nghị quyết Đại hội VI và VII, thực tế của cuộc sống đã chỉ rõ, mọi vấn đề xã hội quy tới cùng là phải do con người và vì con người. Để cho các hoạt động về sinh môi trường KTST phát triển thì nhà

nước, thành phố cần ưu tiên thỏa đáng các chính sách phục vụ con người. Trước mắt chúng tôi kiến nghị Nhà nước phải xem lao động của các công ty MTĐT là loại lao động nặng nhọc và độc hại để công ty có căn cứ pháp luật giải quyết chế độ, quyền lợi cho người lao động (bảo hộ lao động, khám chữa bệnh, nghỉ ốm đau, nghỉ hè, tham quan du lịch, chế độ ca ba, trường lớp cho con em người lao động, thời hạn, tăng lương sớm v.v...). Thành phố tạo quỹ đất thỏa đáng để công ty có chỗ ở cho người lao động.

3- Tăng cường các biện pháp xử lý hành chính đối với những ai, những cơ quan nào có hành vi vi phạm quy chế môi trường đô thị.

4- Tăng cường công tác bồi dưỡng, đào tạo đội ngũ cán bộ và nhân viên của ngành MTĐT, để có thể nắm bắt và sử dụng các thành tựu khoa học, công nghệ mới của mình

KẾT LUẬN

Vấn đề môi trường và quản lý đô thị đang ngày một trở thành những vấn đề gay gắt và bức thiết của mọi thành thị và khu dân cư tập trung lớn; chi phối to lớn đến sức khỏe, khả năng lao động và ý thức cộng đồng, trình độ văn minh của con người sinh sống trong các khu vực.

Đây là vấn đề bức thiết cả về lý luận lẫn thực tiễn mà các cơ quan quản lý môi trường của các địa phương trên cả nước rất quan tâm nghiên cứu và thực hiện.

Luận án đã hoàn thành các nhiệm vụ chủ yếu sau:

- Nghiên cứu làm rõ cơ sở lý luận và thực tiễn của việc tổ chức thu gom và vận tải chất thải rắn ở các công ty môi trường đô thị theo tinh thần đổi mới của Đại hội VI và VII cùng cơ chế quản lý việc thu gom và vận chuyển chất thải rắn ở thành phố và một phần của việc xử lý các chất thải này.

- Bằng lý luận và thực tiễn triển khai các hoạt động bảo vệ môi trường của Công ty Môi trường đô thị Hà Nội, phân tích thực trạng việc giải quyết chất thải rắn ở Hà Nội (cả về mô hình tổ chức và cơ chế quản lý việc thu gom và vận chuyển chất thải).

- Đề xuất mô hình và cơ chế quản lý mới của việc thu gom, vận tải và xử lý chất thải rắn của công ty môi trường đô thị Hà Nội.

- Nêu các kiến nghị để thực hiện thành công mô hình và cơ chế quản lý mới của việc thu gom và vận chuyển chất thải rắn ở thành phố Hà Nội nói riêng, ở các xí nghiệp, công ty môi trường đô thị của cả nước nói chung:

1) + Coi tất cả các công ty MTĐT là các doanh nghiệp làm nhiệm vụ phục vụ lợi ích công cộng (sạch đẹp của đô thị) và miễn thuế vốn, thuế doanh thu.

2) + Xóa bỏ cơ chế bao cấp, từng bước cổ phần hóa một số khâu của công tác thu gom rác thải, sử dụng các công cụ toán kinh tế và tin học trong việc điều hành thu gom và vận tải rác thải trong thành phố.

3) + Có chính sách đúng đắn đối với công nhân lao động trong các công ty MTĐT.

4) + Tăng cường các biện pháp hành chính trong quản lý MTĐT.

5) + Tăng cường công tác đào tạo cán bộ cho ngành quản lý MTĐT.

6) + Đầu tư thỏa đáng cho các hoạt động quản lý MTĐT

7) + Mở rộng các quan hệ đối ngoại để giải quyết bớt các khó khăn về vốn.

NHỮNG CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ CÓ LIÊN QUAN TỚI LUẬN ÁN ĐÃ CÔNG BỐ

- 1- Nguyễn Mạnh Ty - Đổi mới quản lý kinh doanh các xí nghiệp ô tô hành khách theo cơ chế thị trường - Tạp chí GTVT và BD - Bộ GTVT và BD số 10/1992.
- 2- Nguyễn Mạnh Ty - Các tính quy luật của sự hình thành nhu cầu trên thị trường - Tạp chí Hoạt động Khoa học - Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường số 12/1992.
- 3- Nguyễn Mạnh Ty - Mục tiêu chuẩn xác yêu cầu đầu tiên của quá trình kinh doanh ngày nay - Tạp chí GTVT - Bộ GTVT và BD, số 12/1992.
- 4- Nguyễn Mạnh Ty - Mô hình vận trù quản lý đoàn xe ô tô vận tải chất thải rắn của thành phố Hà Nội - Tạp chí Thông tin Kinh tế - Kế hoạch - UBKH nhà nước, số 6/1993.
- 5- Nguyễn Mạnh Ty - Sử dụng sơ đồ mạng lưới (PERT) trong điều hành đoàn xe vận tải rác thành phố - Tạp chí GTVT - Bộ GTVT số 9/1993.
- 6- Nguyễn Mạnh Ty - Sử dụng mô hình toán kinh tế trong việc vận chuyển rác ở thành phố Hà Nội - Tạp chí GTVT - Bộ GTVT số 10/1993.
- 7- Nguyễn Mạnh Ty - Tối ưu hóa các mô hình toán kinh tế cho việc vận chuyển rác ở thành phố Hà Nội - Tạp chí Hoạt động Khoa học - Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường số 11/1993.
- 8- Nguyễn Mạnh Ty - Xử lý chất thải để bảo vệ môi trường sinh thái của một số nước trên thế giới - Tạp chí Hoạt động Khoa học - Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường số 12/1993.
- 9- Nguyễn Mạnh Ty - Vị trí của các đoàn xe ô tô vận tải và các thiết bị chuyên dùng trong việc xử lý và bảo vệ môi trường kinh tế sinh thái - Tạp chí GTVT - Bộ GTVT số 12/1993.