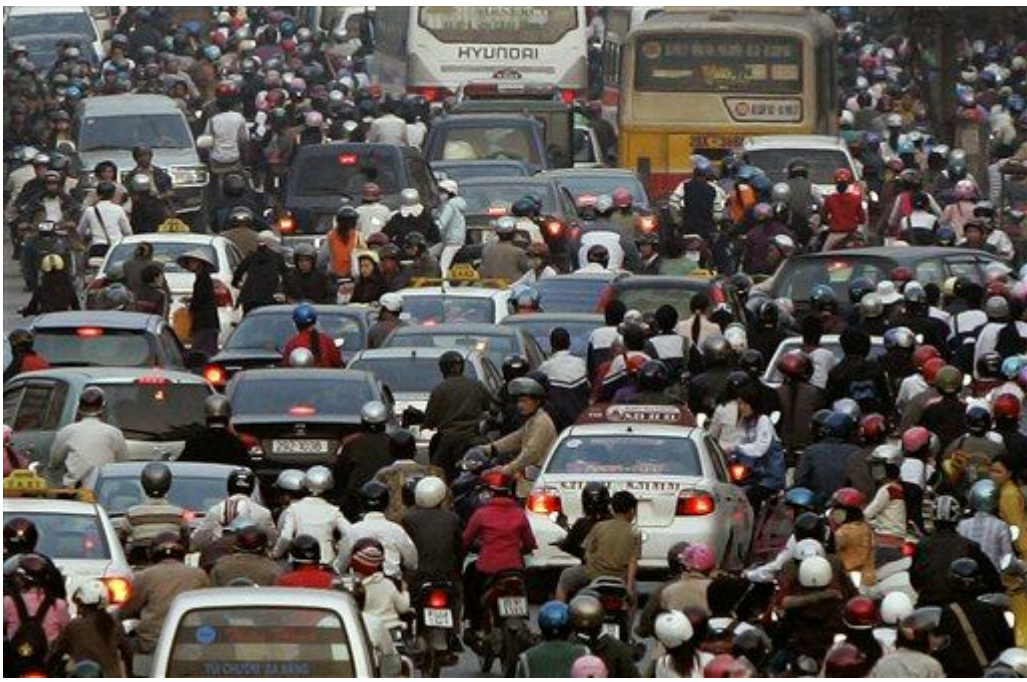
San bằng đòi hỏi để tạm giải-quyết ùn-tắc giao-thông

Đặng Đình Cung JJR 64

LTS : Bài nầy cùng phát hành trong báo Saigon Times

Một cơ-sở sản-xuất có công-suất cố-định hay ít ra không thể mau chóng thay đổi được để theo sát mức đòi hỏi của thị-trường được. Hệ-thống hạ-tầng của một quốc-gia thì cũng vậy. Làm thế nào để cân bằng cung-cầu ? Cụ thể, một đô-thị có hệ-thống giao-thông thiết-lập từ xưa nhưng bây giờ quá tải. Làm thế nào để giao-thông đỡ ùn-tắc ? Bộ môn quản-lý công-nghiệp có một số giải-đáp gọi là quản-lý đòi hỏi (demand management).

Trong bài này chúng tôi xin trình bầy vài thí dụ áp dụng công-cụ quản-lý đòi hỏi từ đề-xướng phương-án đổi giờ làm việc và giờ học của Bộ Giao-thông Vận-tải (GT–VT). Đó là công-cụ san bằng đòi hỏi (levelling demand).



Đòi hỏi của thị-trường có lúc trầm có lúc lắng. San bằng đòi hỏi nghĩa là chuyển lượng đòi hỏi vượt công-suất của cơ-sở sản-xuất lúc cao điểm sang những lúc thị-trường có ít nhu-cầu.

Một thí dụ mà nhiều người biết đến là chính-sách biểu-giá của các xí-nghiệp điện-lực. Ban ngày nhu-cầu về điện của các sinh-hoạt tư-nhân, hành-chính, thương-mại và sản-xuất rất cao. Nhưng ban đêm thì những sinh-hoạt đó ngừng hay giảm đáng kể và các nhà máy điện không sử-dụng hết tất cả công-suất lắp đặt. Thay vì đầu-tư để đáp-ứng đòi hỏi đỉnh của thị-trường, các xí-nghiệp điện-lực bán điện ban ngày với giá cao và hạ giá điện tiêu-thủ ban đêm. Như thế, khách hàng sẽ cho chạy những máy gia-dụng ban đêm nếu không nhất thiết phải dùng chúng ban ngày và các nhà máy sẽ tìm cách chuyển sản-xuất về đêm nếu có thể được. Chỉ với biểu-giá ngày đêm khác nhau như vậy mà nước Pháp tiết-kiệm được công-suất của khoảng hai tổ phát-điện hạt nhân.

Ở Pháp, mỗi kỳ nghỉ học là có một chục triệu trẻ em đi đến nơi nghỉ và trở về nhà, một chục triệu cặp phụ-huynh dẫn các em đi nghỉ và đón các em về nhà. Đi lại thì dùng xe hỏa và xe tư-nhân,

giữa đường thì tạm-trú ở khách sạn. Mỗi kỳ nghỉ học như vậy là hệ-thống chuyên-chở công-cộng, xa-lộ và khách-sạn quá tải hai lần. Trước đây, các em chỉ có một kỳ nghỉ học và nghỉ cùng ngày. Bây giờ có tới ba kỳ nghỉ mỗi năm : mùa hè, mùa lễ cuối năm và mùa lễ phục-sinh. Mỗi năm là tình-trạng quá tải đó xẩy ra sáu lần và mỗi lần kéo dài hai ba ngày cuối tuần. Để giải-quyết vấn-đề, chính-phủ Pháp quyết định những kỳ nghỉ học được dàn trải trong ba tuần lễ tùy theo vùng giáo-dục. Làm như thế cường độ tình-trạng quá tải đã được chia ra làm ba.

Từ tám giờ đến chín giờ sáng người Paris đi làm và từ năm giờ đến sáu giờ chiều thì họ về nhà. Hậu-quả là mỗi ngày trong tuần RATP (Công-ty Chuyên-chở Công-cộng Vùng Paris) phải chở hai triệu người trong một giờ buổi sáng và hai triệu người trong một giờ buổi chiều. Vào những thời-điểm đó, RATP phải thuê thanh-niên nhồi khách vào xe để lái tầu đỡ phải chờ lâu ở bến. Những giờ khác thì có rất ít người. Thậm chí có xe buýt chạy không. Chúng tôi may mắn có chức-vụ không phải làm việc theo một thời-biểu cố-định. Dựa vào dễ dãi đó, có hôm chúng tôi đến sở lúc bẩy giờ sáng và ra về lúc bốn giờ chiều, có hôm chúng tôi đến sở lúc mười giờ sáng và ra về lúc tám giờ tối. Vào những lúc đó chúng tôi mới có dịp nhận thấy một hệ-thống chuyên-chở công-cộng hiện-đại có thể tiện-nghi đến thế nào.

Đó là giải-pháp cá nhân của một số cán-bộ cao cấp như chúng tôi. Trên quy-mô một tỉnh lớn như Hà-Nội TP-Hồ Chí Minh, Paris, Tokyo hay Seoul thì phải có một chính-sách cục-bộ. Nếu khởi đầu và chấm dứt buổi làm việc và buổi dậy học cùng một lúc như hiện nay thì đòi hỏi về chuyên chở công-cộng lớn hơn công-suất của hệ-thống giao-thông hai lần mỗi ngày và mỗi lần chỉ kéo dài một giờ rưỡi đến hai giờ. Nhưng nếu thời-biểu hai sinh-hoạt đó lệch nhau chừng một giờ thôi thì nạn quá tải sẽ giảm đi rất nhiều. Đó là phương-án của Bộ GT–VT.

Phương-án đó có thực tế hay không ?

Ở Pháp đại-đa-số các trường học là trường công. Một lệnh của bộ giáo-dục là được thi hành ngay. Vì thế mà họ đã thành-công với chính-sách dàn trải những kỳ nghỉ học để tránh cho hệ-thống chuyên-chở công-cộng, xa-lộ và khách-sạn bị quá tải. Nhưng, cũng như ở các nước công-nghiệp tư-bản khác, người ta chỉ biết tăng-cường hạ-tầng chứ chưa tìm ra giải-đáp nào cho trình-trạng quá-tải của hệ-thống chuyên-chở công-cộng ở đô-thị. Ở đô-thị, các hoạt-động kinh-tế tập-trung vào các ngành dịch-vụ, hành-chính và nghiên-cứu thiết-kế. Nhân-viên những xí-nghiệp thuộc các ngành đó cần phải làm việc cùng một lúc để có thể trao đổi và hợp-tác. Nguyên do thứ hai là đa-số các xí-nghiệp là xí-nghiệp tư-nhân và các xí-nghiệp hay cơ-quan Nhà Nước có tự-chủ về quản-lý. Chính-phủ không thể áp đặt giờ giấc của họ được.

Ở nước ta, lệnh cấm xe vận-tải vào nội thành ban ngày là một thành-công. Phương-án tách cặp giờ làm việc và giờ học của Bộ GT–VT cũng có tiềm-năng thành-công.

Nhiều xí-nghiệp và cơ-quan hành-chính là xí-nghiệp và cơ-quan Nhà Nước. Các trường tư-thục không nhiều. Chính-phủ ra lệnh đổi giờ làm việc và giờ học là sẽ được tuân theo. Chúng tôi chỉ xin đề-nghị Bộ GT–VT điều-tra nghiên-cứu kỹ tập-quán đi lại của người dân để đạt đồng-thuận với dân trên một trình-tự thay đổi giờ-biểu. Lẽ cố nhiên sẽ có hiện-tượng kháng-cự đổi mới (resistance to change). Nhưng đơn-phương ra mệnh-lệnh rồi dùng những biện-pháp mạnh với những người vi-phạm chắc chắn sẽ dẫn đến thất-bại.

Cũng xin Bộ GT–VT lưu-ý ở điểm những công-cụ quản-lý đòi hỏi chỉ là một công-cụ chiến-thuật giải-quyết tạm thời vấn-đề cân bằng cung cầu ở một thời điểm nào đó. Đổi giờ làm việc và giờ học không thay thế được việc phải thiết-kế và xây-dựng một hệ-thống GT–VT bền vững cho suốt thế-kỷ XXI này.

Đặng Đình Cung

Kỷ sư tư vấn