

Phí tắc nghẽn ở Luân Đôn

Phát ghen với người lưu thông may mắn ở Luân Đôn. Như bạn chắc cũng biết, năm 2003, thành phố ban hành một khoản phí tắc nghẽn 5£ (sau này tăng lên 8£) đối với tất cả các phương tiện đi vào quận trung tâm. Năm 2007, cơ quan Giao thông Luân Đôn, một cơ quan chính phủ, đã thực hiện việc phân tích chi phí lợi ích của các tác động.

Phân tích đi đến các phát hiện sau đây về chi phí trong một năm đối với người lưu thông ở quận trung tâm:

- Các cá nhân và doanh nghiệp lưu thông phải trả khoảng 236 triệu £ tiền phí tắc nghẽn.
- Một số chuyến đi đến quận trung tâm bị hủy, gây tổn thất cho các tài xế tương đương khoảng 31 triệu £.
- Người đi xe và các doanh nghiệp phải mất 19 triệu £ để tuân thủ hệ thống.
- Tổng gánh nặng đối với người lưu thông là 286 triệu £.

Và đây là lợi ích đối với người lưu thông:

- Các tài xế (cá nhân và doanh nghiệp) được lợi khoảng 260 triệu USD nhờ tiết kiệm thời gian và cải thiện độ tin cậy của việc đi lại.
- Các tài xế tiết kiệm được 28 triệu £ chi phí vận hành phương tiện.
- Người đi xe buýt tiết kiệm thời gian trị giá khoảng 43 triệu £.

Cộng lại tiết kiệm được 331 triệu £. Xin lưu ý rằng ngay cả công chúng lưu thông (những người mà suy cho cùng là người nộp phí) cũng trở nên khấm khá hơn đôi chút so với khi không có phí.

Ngay cả nếu những lợi ích đáng kể đối với người đi xe buýt bị bỏ qua, và ngay cả nếu toàn bộ doanh thu bị ném vào một ngọn lửa khổng lồ (hay thậm chí tệ hơn, được gửi cho EU để trợ cấp cho các nhà nông Pháp), những người lưu thông ô tô vẫn khấm khá hơn, hoặc ngay trong trường hợp tệ nhất, cũng không thiệt thòi hơn.

Nhưng tiền không biến mất; chính phủ được một khoản lợi nhuận ròng 47 triệu £ (sau khi trừ đi những khoản mục như chi phí vận hành, chi tiêu cơ sở hạ tầng, doanh thu đỗ xe và thuế bị mất đi). Hiển nhiên, tiền này có thể sử dụng cho nhiều sự nghiệp đáng giá, có liên quan đến giao thông và những việc khác. Và còn có những lợi ích xã hội khác: giảm tai nạn và ô nhiễm trị giá khoảng 17 triệu £.

Nghiên cứu này không hoàn hảo; nó không tính đến những thay đổi trong môi trường kinh doanh của các cửa hàng và các công ty khác trong khu vực bị chặn. Và nói cho cùng, nghiên cứu được thực hiện bởi cơ quan Giao thông Luân Đôn, vốn không phải là tổ chức không thiên vị. Nhưng các con số có lẽ cũng gần đúng, và chúng cho thấy việc định giá ngăn chặn cho quận trung tâm mang lại tổng lợi ích ròng cho xã hội khoảng 99 triệu £ một năm.

Phản ứng của công luận nước Anh trước tình huống ba bên cùng có lợi này thật mãnh liệt và sôi động:

- Tám mươi phần trăm cử tri Manchester gần đây bỏ phiếu phủ quyết đề xuất định phí ngăn chặn, một mức độ phản đối giữa những người Mancunian mà ngay cả câu lạc bộ bóng đá Liverpool cũng thấy khó lòng đua tranh.
- Năm 2005, 75 phần trăm cử tri Edinburgh bác bỏ phí ngăn chặn.
- Thị trưởng Luân Đôn **Boris Johnson** gần đây thực hiện một cuộc điều tra thăm dò về việc mở rộng diện tích khu vực thu phí tắc nghẽn của Luân Đôn và nhận thấy 67 phần trăm người phúc đáp điều tra phản đối. Johnson xếp xó kế hoạch này và thay vào đó đang xem xét bằng việc giảm diện tích vùng thu phí hiện nay.

Tại sao các tài xế người Anh lại vô ơn đến thế? Có một vài lý do khả dĩ. Thứ nhất, dân chúng không chắc đánh giá cao việc tiết kiệm thời gian. Trong khi khoản chi tiêu trực tiếp cho phí tắc nghẽn thì hết sức khả kiến và khá phiền phức, gần như không có cách gì để các tài xế thấy việc lưu thông và chậm trễ sẽ ra sao nếu không có phí tắc nghẽn. Đồng thời, nhiều người ước lượng quá thấp giá trị bằng tiền của thời gian của họ.

Thứ hai, phải thừa nhận rằng có những mối quan ngại về phân phối. Những người chỉ trích phí tắc nghẽn có lý khi cho rằng chính sách này mang lại lợi ích cho những người khấm khá một cách không cân xứng. Điều này là do gánh nặng ít hơn mà khoản phí đặt lên nguồn tài chính của những người giàu và giá trị bằng tiền của thời gian của họ cao hơn.

Lập luận về tính công bằng có lẽ là vũ khí hiệu quả nhất trong kho vũ khí của những người chống đối. Và đó là vũ khí mà những người ủng hộ chính sách khó chống trả nhất. Dù thích hay không thích, nó có sức công phá về mặt chính trị. Có lẽ đây là điều làm ray rứt các cử tri người Anh.

Vì những lý do này, có lẽ còn quá sớm để nghĩ đến việc thu phí toàn bộ khu vực trung tâm hay đường xa lộ. Một kế hoạch tốt hơn là đành nhượng bộ rằng ta sẽ không đạt được kết quả hiệu quả nhất về mặt kinh tế là thu phí toàn bộ (rất tiếc, thưa các nhà kinh tế học giao thông). Thay vì thế, ta sẽ bố trí thu phí chỉ một phần đường đồng thời để tự nhiên cho phần còn lại.

Ví dụ, hai làn xe trong bốn làn đường sẽ bị thu phí và lưu thông thông thoáng, còn các làn khác không bị thu phí và bị tắc nghẽn, thời gian tiết kiệm mà phải bỏ tiền ra mua sẽ trở nên hết sức khả kiến đối với các bác tài. Các mối quan ngại về công bằng sẽ bị lu mờ đi vì người nghèo được tự do chọn lựa. Thật ra, những người thu nhập thấp sẽ khấm khá hơn trước kia, nhờ cơ hội sử dụng đường thu phí những khi thật sự cần thiết, dịch vụ xe buýt tốc hành trên đường thu phí, và sự thông thoáng gia tăng ở đó.

Điều này sẽ dẫn đến tình cảnh trong đó người giàu có thể hưởng lợi một cách không cân xứng, nhưng tất cả đều trở nên ít nhiều khấm khá hơn. Điều này xem ra có thể là công bằng đối với mọi người trừ những người có tư duy hết sức bảo thủ về tính công bằng.

Có lẽ đây là lý do khiến các cuộc trưng cầu ý dân thực hiện sau khi khánh thành các làn đường thu phí SR91 của California nhận thấy rằng khái niệm này được hơn 70 phần trăm người lái xe ủng hộ — kể cả đa số những người chỉ chuyên sử dụng các làn đường không thu phí. Đáng tiếc cho Luân Đôn, không ai trong những người tiêu dùng hài lòng này được đăng ký biểu quyết ở Anh.