

قیمت گذاری راه‌ها

Roads pricing

قیمت گذاری راه‌ها، راه‌حلی عملیاتی است که اغلب با اهداف متعددی از جمله بازگشت سرمایه گذاری، جبران هزینه‌های ناشی از اثرات خارجی، کاهش و تعدیل تقاضا، درآمد و اصلاح الگوی ترافیک صورت می‌گیرد و معمولاً با عناوینی چون اخذ عوارض بهره‌وری از زیرساخت‌ها، قیمت گذاری محدوده ترافیک، اخذ عوارض عبور با توجه به برنامه زمانی تعریف شده و خطوط عبوری مشخص، اخذ مالیات از مازاد مصرف سوخت و قیمت گذاری تراکم ترافیک یا جاده‌های پویا شناخته می‌شوند (De Palma et al., 2004).

عموم افراد جامعه نگرشی منفی در رابطه با خصوصی سازی و قیمت گذاری راه‌ها دارند، چرا که اغلب بر این باورند که سفرهای آزاد در جاده‌ها، حق بنیادی و سنتی آن‌ها است. در مقابل، برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران شهری معتقدند که کاربران جاده‌ها می‌بایست حداقل به میزان هزینه نهایی کوتاه‌مدت، متحمل هزینه شوند. امروزه دیده می‌شود که برنامه‌ریزان به دنبال افزایش ظرفیت بزرگراه‌ها به عنوان راه‌حل اصلی برای مقابله با ازدحام و تراکم هستند در حالی که، اگر توضیحی ساده برای علت افزایش تراکم امروزی خواسته شود، پاسخ آن است که ظرفیت جاده‌ها به‌ویژه در مناطق شهری با سرعتی بسیار کمتر از تعداد و سایل نقلیه، رشد داشته است (Small, 2008)؛ در نتیجه، مازاد تقاضا در مقابل عرضه ایجاد خواهد شد. راهکار اقتصادی در چنین شرایطی دور شدن از وضعیت رایگان بودن عرضه و قیمت گذاری بر اساس شرایط بازار رقابتی با هدف کسب حداکثر رفاه اجتماعی است.

از آنجا که اولویت‌بندی رانندگان با توجه به زمان سفر، طول مسیر و انعطاف‌پذیری شرایط سفر تعیین می‌شود این رویه، نتایج رفتاری مختلفی را در پی خواهد داشت. انگیزه ایجاد درآمد، تخصیص بهینه ترافیک و کاهش تقاضا به پیگیری مبحث عوارض قوت می‌بخشد. بنابراین، برآورد

فاکتورهای هزینه‌های خارجی ایجاد شده توسط فعالیت کاربران مختلف و میزان بهره‌وری در هر یک از فعالیت‌ها، قیمت گذاری بهینه و عادلانه را به ارمغان می‌آورد (De Palma et al., 2004).

به همین منظور، قیمت گذاری تراکم ترافیک یا جاده‌های پویا، به عنوان روشی جهت درونی کردن آثار خارجی منفی معرفی می‌شود. اگر چه این قیمت گذاری معمولاً کلیه هزینه‌های متاثر از آلودگی هوا و حوادث ناشی از فعالیت‌های وسایل نقلیه را به صورت همه جانبه پوشش نمی‌دهد اما به طور غیرمستقیم کاهش ازدحام جاده‌ای موجب کاهش اثرات مذکور خواهد شد.

دو روش برای قیمت گذاری معابر پیشنهاد می‌شود، یکی توصیه می‌کند که هر فرد باید به میزان هزینه خارجی نهایی ایجاد شده عوارضی افزون بر هزینه‌های شخصی بپردازد و دیگر رویکرد این است که با توجه به شبکه جاده‌ای عوارضی جهت بهبود مازاد رفاه اجتماعی تعیین شود. عموماً می‌توان استنباط کرد که، کسب درآمدهای ناشی از عوارض خیابان‌های پرتراکم، بهبود کارایی شبکه را به دنبال خواهد داشت. در نهایت، پژوهشگران اذعان دارند، مازاد منافع عمومی که از مابه‌التفاوت هزینه اجتماعی و منافع کل استخراج می‌شود و ارتباط مستقیمی با رفاه اقتصادی دارد، با اخذ عوارض از کاربران خیابان‌های مزدحم شهری مطابق با هزینه نهایی تحمیل شده به هر کاربر، به مقدار حداکثر خواهد رسید (Small et al., 2007).

محققان بر این باورند که استراتژی گسترش و توسعه ظرفیت جاده در راستای کاهش تراکم ترافیک و اثرات خارجی ناشی از آن از قبیل استهلاک، آلودگی و حوادث، با وجود کمبود بودجه برای بخش حمل و نقل عمومی و افزایش هزینه ساخت و نگهداری جاده‌ها، در آینده مجدد افزایش حجم ترافیک را در پی خواهد داشت. در حالی که، قیمت گذاری راه‌ها با تأمین مالی در راستای تقویت سرمایه گذاری، نگهداری، تعمیر و افزایش ظرفیت جاده، حمایت مالی از بخش حمل و نقل عمومی و بهینه کردن میزان

تردد وسایل نقلیه اثرات سودمندی را برای جامعه ایجاد خواهد کرد (Lindsey, 2012).

کتاب‌شناسی

- De Palma, A., Lindsey, R., & Quinet, E. (2004). Time-varying road pricing and choice of toll locations. Road pricing: Theory and evidence, research in transportation economics, 9, 107-131.
- Lindsey, R. (2012). Road pricing and investment. Economics of transportation, 1(1-2), 49-63.
- Small, K. A. (2008). Urban transportation policy: A guide and road map. Forthcoming in Robert P. Inman, ed., The Urban Enigma: City Problems. City Prospects, Princeton University Press.
- Small, K. A., Verhoef, E. T., & Lindsey, R. (2007). The economics of urban transportation. Routledge.

بابک صفاری
گروه اقتصاد، دانشکده علوم اداری و اقتصاد، دانشگاه اصفهان،
اصفهان، ایران
فاطمه سادات حسین‌پور عسکریان
کارشناسی ارشد دانشگاه هنر اصفهان