

# هزینه‌های خارجی ناشی از فعالیت بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در

## کشور

حمل‌ونقل در کنار همه مزایایی که دارد سبب جراحت و مرگ، آلودگی، آلودگی صوتی و مشکلات فراوان دیگری می‌شود که سالانه هزینه‌های فراوانی را بر دوش جامعه و دولت تحمیل می‌کند. این هزینه‌ها در ادبیات حمل‌ونقل به عنوان هزینه‌های خارجی شناخته می‌شوند. مسئله اینجاست که این هزینه‌ها چه هستند؟ معادل پولی این هزینه‌ها چه مقدار است؟ و از چه روش‌هایی به دست می‌آیند؟ و بالاخره راهکارها برای کاهش این هزینه‌ها و اخذ این هزینه‌ها از عاملان واقعی آن چه هستند؟

حمل‌ونقل زمینی جابه‌جایی انسان و کالا از یک نقطه به نقطه دیگر با استفاده از راه‌های زمینی است. وجود یک سیستم حمل‌ونقل مناسب برای کارکرد صحیح اقتصاد لازم و دسترسی به حمل‌ونقل مناسب یک ضرورت برای توسعه اقتصادی در هر کشور است. مطالعات انجام گرفته در سطح جهان نشان می‌دهد که حمل‌ونقل با هموار کردن سطح مبادله و تجارت، موجبات رشد را هم در سطح ملی و هم در سطح جهانی فراهم می‌کند.

حمل‌ونقل اثر بسیار شگرفی را بر متغیرهای کلان اقتصادی مانند سطح اشتغال، تولید، سرمایه‌گذاری و غیره می‌گذارد و از این رو جهت داشتن اقتصادی پویا و تولید مناسب باید در زمینه‌های حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری کافی وجود داشته باشد. در میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل اصولاً حمل‌ونقل جاده‌ای به دلیل خصوصیات منحصر به فردی که دارد از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است و در بسیاری از کشورهای جهان به عنوان متداول‌ترین شیوه حمل‌ونقل مطرح است. اما توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای امری بسیار پرهزینه و طولانی‌مدت است که سالانه درصد بالایی از بودجه کشور را به خود اختصاص می‌دهد.

شرایط حال حاضر حمل‌ونقل جاده‌ای کشور باعث ایجاد مسائل اجتماعی، محیطی و اقتصادی فراوانی می‌شود. در کنار مزایای مهمی که حمل‌ونقل دارد، باعث جراحت و مرگ، زمان سفر طولانی و ناکارا، هدر رفتن سوخت و خسارت‌های محیطی فراوان می‌شود.

این موارد هر کدام دارای هزینه بالایی هستند که با توجه به نظریه رفاه اقتصادی باید توسط افرادی که آن را ایجاد کرده‌اند پرداخت شوند. بخشی از این هزینه‌ها توسط عاملان آن پرداخت می‌شود، اما بخش زیادی از این هزینه‌ها که هزینه‌های خارجی نامیده می‌شوند توسط جامعه و دولت پرداخت شوند، بنابراین هزینه‌های فراوانی بر جامعه و دولت تحمیل می‌شود. متأسفانه در ایران به هزینه‌های خارجی کم توجه می‌شود، هر چند که در سال‌های اخیر این امر در کشور مطرح شده و مطالعاتی در این زمینه انجام گرفته است، اما هنوز این هزینه‌ها در محاسبات اقتصادی مورد توجه قرار نمی‌گیرد. در این مقاله که برگرفته از پروژه «برآورد هزینه‌های خارجی ناشی از فعالیت بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کشور» با اجرای معاونت پژوهشی دانشگاه علامه طباطبایی و به درخواست پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی است، به بررسی این هزینه‌ها پرداخته می‌شود.

درونی‌سازی هزینه‌های خارجی سیاست‌های مسئولان را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد، با استفاده از درونی‌سازی هزینه‌های خارجی عوارض و قیمت‌های واقعی استفاده از زیرساخت‌های حمل‌ونقل مشخص می‌شود و بنابراین مسئولان قیمت‌ها و عوارض مناسب‌تر، صحیح‌تر و عادلانه‌تری برای جاده‌ها در نظر خواهند گرفت و از این طریق این هزینه‌ها به میزان چشمگیری کاهش خواهند یافت.

ایران به دلیل خصوصیتی مانند نبود زیرساخت کافی و استاندارد، تعداد بالای وسایل نقلیه در مقابل زیرساخت‌ها و پایین بودن فن‌آوری در ساخت خودرو همواره با مشکلات ناشی از حمل‌ونقل رو به رو بوده است. این مشکلات حمل‌ونقل باعث به وجود آمدن هزینه‌هایی می‌شوند. کل هزینه‌هایی که در حمل‌ونقل وجود دارد را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد: هزینه‌های درونی: هزینه‌های کمی قابل محاسبه هستند، مانند هزینه‌های جاده‌سازی، تعمیرات و نگهداری، قیمت ماشین‌آلات، وسایل نقلیه و غیره.

هزینه‌های خارجی: که به نام اثرات خارجی منفی حمل‌ونقل هم شناخته می‌شوند، هزینه‌هایی هستند که توسط فرد یا مجموعه افرادی برای محیط اجتماعی و فرهنگی، محیط زیست و اقتصاد جوامع بشری ایجاد می‌شود، بدون آن که نتایج آن را بر عهده بگیرند.

مهمترین هزینه‌های خارجی را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

- ✓ هزینه آلودگی هوا
- ✓ هزینه تصادفات
- ✓ هزینه آلودگی صوتی
- ✓ هزینه یارانه
- ✓ هزینه زیرساخت‌ها
- ✓ هزینه تغییرات آب و هوایی

هزینه آلودگی:

بانک جهانی در سال ۲۰۰۳ آلودگی هوای شهرهای بزرگ ایران را مشکل زیست محیطی جدی بر شمرده است. وسایل نقلیه موتوری مهم‌ترین عامل آلودگی هستند. حمل‌ونقل زمینی، مصرف‌کننده ۹۹ درصد بنزین و ۵۶ درصد نفت گاز مصرفی کشور است. این هوای آلوده سبب بیماری مردم، آسیب رساندن به ساختمان‌ها و محیط‌زیست می‌شود.

وجود آلودگی هوا در شهرهای پرجمعیت و در فصول سرد سال، به مراتب مشکلات بیشتری را سبب می‌شود، چرا که در فصول سرد سال پدیده وارونگی هوا اتفاق می‌افتد و در نتیجه مواد مضر موجود در آلاینده‌های هوا در سطوح پایینی زمین باقی می‌مانند. کاملاً واضح است که این موارد چه هزینه بالایی را به جامعه و دولت تحمیل می‌کنند.

هزینه تصادفات:

میزان آمار تصادفات در کشور ایران بسیار بالا است. با بررسی وضعیت ایمنی جاده‌های کشور در سال‌های اخیر می‌توان پی برد که در هر ۲۰ دقیقه یک نفر جان خود را در جاده‌های کشور از دست می‌دهد و در هر ۵/۲ دقیقه یک نفر آسیب می‌بیند. هزینه تصادفات جاده‌ای در سال ۱۳۸۴ در حدود ۰۰۰/۶۰ میلیارد ریال برآورد شده است. با مشاهده این رقم می‌توان گفت که هزینه تصادفات جاده‌ای بیش از ۳ درصد تولید ناخالص داخلی می‌باشد، در حالی که این میزان در سایر کشورها به

طور متوسط 5/1 و در نهایت 2 درصد است. علاوه بر میزان هزینه بسیار بالایی که برای درمان، جبران خسارت، بیمه و غیره باید پرداخت شود صدمات جبران‌ناپذیری از نظر روحی بر جامعه وارد می‌شود.

#### هزینه‌های آلودگی صوتی :

میلیون‌ها نفر در کشور تحت‌تأثیر آلودگی صوتی ایجاد شده به وسیله حمل‌ونقل هستند. آلودگی صوتی ناشی از حمل‌ونقل باعث آزار مردم می‌شود، سبب استرس و بیماری و گاهی حتی مرگ و میر می‌شود، بنابراین آلودگی صوتی یک هزینه بالا برای جامعه است.

#### هزینه یارانه :

یارانه‌هایی که هر ساله توسط دولت در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای هزینه می‌شود، اثرات اجتماعی و اقتصادی فراوانی دارد. با فراهم کردن این یارانه از طرف دولت هزینه حمل‌ونقل کاهش پیدا می‌کند و همین باعث تشویق افراد و در نتیجه حمل‌ونقل بیشتر و حجم بالاتری از ترافیک می‌شود و این ترافیک بالاتر یعنی آلودگی بیشتر، تغییرات آب‌وهوایی بیشتر، جراحت و مرگ بیشتر و سایر مشکلاتی که حمل‌ونقل دارد، می‌شود.

#### هزینه زیرساخت :

بر اثر استفاده کردن از زیرساخت‌های جاده‌ای کشور این ثروت‌های کشور هر روز فرسوده‌تر و ناکارآمدتر می‌شوند و برای نگهداری و نوسازی این زیرساخت‌ها، بودجه و هزینه‌های فراوانی باید در نظر گرفته شود.

#### هزینه تغییرات آب و هوایی :

بر اثر بالا رفتن گازهای گلخانه‌ای در سطح جهان آب و هوایی جهان در حال تغییر است و دمای کره زمین هر روز بالاتر می‌رود. بخش زیادی از این گازهای گلخانه‌ای به وسیله سوخت‌های فسیلی ایجاد می‌شود که حمل‌ونقل جاده‌ای بزرگترین مصرف‌کننده این سوخت‌ها در سطح جهان و ایران است.

اصولاً حمل‌ونقل جاده‌ای یک صنعت بسیار سرمایه‌بر است و درصد بالایی از بودجه عمرانی هر سال کشور را به خود اختصاص می‌دهد بنابراین به هیچ عنوان معقول نیست هزینه‌های اضافی بر آن تحمیل شود.

بر اساس نظریه‌های اقتصادی هر هزینه‌ای که در سطح جامعه اتفاق می‌افتد باید توسط ایجادکنندگان آن پرداخت شود، بنابراین هزینه‌هایی که بر اثر استفاده از حمل‌ونقل ایجاد می‌شود باید توسط عاملان آن پرداخت شود.

#### منبع :

پروژه برآورد هزینه‌های خارجی ناشی از فعالیت بخش حمل و نقل کشور- به درخواست پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی و با اجرای معاونت پژوهشی دانشگاه علامه طباطبایی- شهریور ۱۳۹۰

گردآوری و تهیه: حمیدرضا فلاح کهن

دفتر بودجه و تشکیلات