

سیاست‌های حمل‌ونقل و توسعه^۱

(قسمت اول)

سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل هزینه‌ها را کاهش می‌دهد و این منجر به افزایش بهره‌وری و تغییر جهت اقتصاد به سوی رشدی بالاتر و متوازن خواهد شد. **آزمون‌های تجربی در سطح اقتصاد کلان، تأثیر معنی‌دار سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقلی بر رشد را تأیید می‌کنند.** مقالات متعدد به زمینه‌های مختلف تأثیر سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقلی بر رشد پرداخته‌اند؛ تأکید این مقالات بر آثار سرمایه‌گذاری روی تصمیمات شرکت‌ها در زمینه تجارت، بر ایجاد درآمد و اشتغال و همچنین بر تحول ساختاری اقتصادها به طور کلی می‌باشد.

تجارت

کاهش در هزینه‌های حمل‌ونقل [در نتیجه سرمایه‌گذاری] منجر به تحریک تجارت، گشایش بازارهای جدید، تشویق به ایجاد صنایع جدید و نهایتاً اثرگذاری بر الگوهای تجارت خواهد شد.

هزینه‌های تجارت [که شامل هزینه‌های حمل‌ونقل هم می‌شود] در بسیاری از کشورهای در حال توسعه عملاً بسیار بالاست. آتکین و دونالدسون (۲۰۱۴) تخمین می‌زنند که هزینه‌های تجارت در ایتوپی و نیجریه، ۴ تا ۵ برابر ایالات متحده است. نسبت قابل ملاحظه‌ای از هزینه‌های تجارت، به ویژه در کشورهای آفریقایی، غیرفیزیکی [و مرتبط با حمل‌ونقل] است؛ مثلاً هزینه‌ها و تأخیرهای مربوط به عبور مرزی، افزایش قیمت ناشی از عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقلی غیررقابتی و ارتشاء (رابالاند و همکاران، ۲۰۱۰). مطابق با برآوردها، مرزهای ملی موجب کاهش تجارت به میزان ۴۴٪ میان ایالات متحده و کانادا و به طور متوسط ۳۰٪ بین سایر کشورهای صنعتی می‌شود (آندرسون و ون وینکوپ، ۲۰۰۳). در آفریقا، تأخیر در مرزها و بنادر

1 - Claudia N. Berg, Uwe Deichmann, Yishen Liu, Harris Selod; Transport Policies and Development; Environment and Energy Team, Development Research Group, WORLD BANK GROUP; July 2015

می‌تواند ۱۰ تا ۳۰ ساعت به طول انجامد (فاستر و بریسنو-گارمندیا، ۲۰۱۰). کاهش این هزینه‌ها (هزینه‌های ناشی از تأخیر) موجب تشویق بیشتر تجارت درون و برون منطقه‌ای خواهد شد. هاملز (۲۰۰۷) نشان داده که **کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل طی ۵۰ سال [اخیر] محرک مهمی در افزایش تجارت بین‌المللی بوده است**. در سطح منطقه‌ای، فروند و روچا (۲۰۱۱) دریافتند که یک روز کاهش در زمان سفرهای زمینی منجر به ۷٪ افزایش در صادرات قاره آفریقا می‌شود. شبیه‌سازی‌ها توسط بایز و همکاران (۲۰۱۰) حاکی از آن است که ارتقاء شبکه اصلی جاده‌ای که شهرهای عمده را به هم متصل می‌کند [به عنوان عاملی مؤثر در کاهش هزینه‌های ناشی از تأخیر]، موجب افزایش تجارت در جنوب صحرای آفریقا تا ۲۵۰ میلیارد دلار ظرف ۵ سال خواهد شد. (هزینه ارتقاء شامل ۲۰ میلیارد دلار برای به‌روزرسانی اولیه و ۱ میلیارد دلار بابت نگهداری سایانه می‌شود).

کاهش در هزینه‌های تجاری همچنین، به طور ضمنی، بر بهبود دسترسی به بازارها دلالت دارد. از این رو برخی مقالات مستقیماً تأثیر دسترسی بهتر به بازار (به عنوان نمونه‌ای از فرصت‌های بهتر برای تجارت) را بر نتایج اقتصادی گوناگون می‌سنجند. درش و همکاران (۲۰۱۲) دریافتند که در جنوب صحرای آفریقا، کاهش زمان سفر به نزدیک‌ترین بازار (مطالعه موردی در شهرهای با حداقل ۱۰۰ هزار نفر جمعیت)، منجر به افزایش تولید محصولات کشاورزی می‌شود. در همین راستا، باسکر و گارتسن (۲۰۱۲) تخمین می‌زنند که افزایش دسترسی به بازار به میزان ۱٪ در یک کشور آفریقای جنوب صحرا، ۰/۰۳٪ افزایش در سرانه GDP را به همراه خواهد داشت. ولپ مارتینکس و همکاران (۲۰۱۴) دریافتند که برنامه بهبود راه‌های پرو منجر به افزایش قابل ملاحظه متوسط نرخ رشد سالیانه در صادرات شرکت‌ها به میزان ۶/۴٪ و نرخ اشتغال متعاقب آن به میزان ۵/۱٪ شده است. عمران و هو (۲۰۱۳) نشان دادند که دسترسی به بازارهای داخلی و بین‌المللی، هر دو، موجب تحریک سرانه مصرف در چین شده است.

کاهش در هزینه‌های حمل‌ونقل همچنین ممکن است موجب بهبود در حمل‌ونقل بین‌شهری شود که می‌تواند بر نوع یا تخصص شهرها تأثیر گذارد. مدل آتاس و اکسایونگس (۲۰۰۳) پیش‌بینی می‌کند که زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کم‌هزینه‌تر (مانند راه‌آهن و بزرگراه)^۲، شهرهای بیشتر تخصصی^۳ را در پی خواهد داشت. در یک مقاله تجربی، دورانتون و همکاران (۲۰۱۴) پی بردند که

^۲ - در اینجا اشاره به راه‌های درون‌شهری است که در قیاس با راه‌های برون‌شهری و همچنین فرودگاه و بندر کم‌هزینه‌تر است. م

3- specialized cities

(به عنوان مصداقی از تخصصی شدن شهرها، نویسنده در ادامه توضیح می‌دهد که با کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، بعضی شهرها در حمل‌ونقل کالاها سنگین و برخی شهرها در حمل‌ونقل

کالاها با ارزش بالاتر تخصص می‌یابند.)

در ایالات متحده، شهرهایی که بزرگراه‌های بیشتری دارند در صادرات کالاهای سنگین تخصص می‌یابند، بدون آنکه تأثیری بر ارزش کالاهای مورد معامله را شاهد باشند. *دورانتون* (۲۰۱۴) تحلیل مشابه را در کلمبیا به کار می‌برد؛ جایی که به ترتیب عکس، تأثیر راه‌های شهری بر ارزش تجارت از تأثیر آن بر وزن کالاهای مورد معامله نسبتاً بیشتر است؛ این بدان مفهوم است که در چارچوب شهرها، راه‌ها موجب انتقال فعالیت‌های اقتصادی به سمت کالاهای تجارتي تا حدودی سبک‌تر [اما با ارزش بالاتر] شده‌اند.

[از سوی دیگر] سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ممکن است **اثرات ناهمگن** در محیط، از طریق تحریک تجارت و تخصصی‌سازی صنایع، بر جای گذارد. *چاندرل و تامسون* (۲۰۰۰) دریافتند که در شهرهای ایالات متحده، صنایع از اتصال به بزرگراه‌ها منتفع شدند؛ اما به بهای ضرر و زیان شهرهای مجاور. در هند، *دونالدسون* دریافت که راه‌آهن‌های مستعمراتی که در قرن ۱۹ ساخته شد، هزینه‌های تجارت بین‌منطقه‌ای و شکاف‌های قیمتی را کاهش داد، جریان تجارت را تقویت نمود و موجب افزایش درآمد واقعی در واحد سطح زمین گردید. این امر به نوبه خود، درآمدها را در مناطق دارای خطوط راه‌آهن افزایش داد، اما افزایش مذکور الزاماً شامل مناطق فاقد راه‌آهن نشد. در چین، *فایر* (۲۰۱۴) دریافت که کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌تواند منجر به کاهش رشد صنعتی در مناطق پیرامونی متصل نسبت به مناطق نامتصل شود؛^۴ که مغایر با گسترش تولید از شهرها به مناطق حاشیه‌ای است.

۴- از آنجا که کاهش هزینه حمل‌ونقل به مفهوم کاهش در کل هزینه تولید است، وقوع چنین کاهش‌ی طبیعاً منجر به افزایش سود خواهد شد؛ در نتیجه ممکن است تولیدکننده نیازی به ارتقاء سطح کمی و کیفی تولید نبیند. این نمونه‌ای از اثرات ناهمگن سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقلی است که مواجهه با آن مستلزم مداخله نهادهای بالادست جهت دستیابی به نتایج بهینه می‌باشد. م