

جامعة - محمد خيضر - بسكرة
كلية العلوم الانسانية والاجتماعية
قسم: العلوم الإنسانية والاجتماعية

المقياس: الاقتصاد الحضري... د- تمرسيت فتيحة
السداسي الأول... السنة الجامعية: 2020-2021

المحاضرة رقم: 5
اقتصاديات النقل الحضري

- النقل الحضري

لقد شهدت السنوات الماضية تزايدا كبيرا في ملكية المركبات الخاصة في كل مكان من العالم المتطور، فالمزايا التي تقدمها المركبات الخاصة هي بلا شك منافع بالنسبة لغالبية أعضاء المجتمع لكن في نفس الوقت صاحب التوسع السريع في ملكية المركبات نتائج خطيرة على الاقتصاد الحضري.

إن القابلية الكبيرة للتحرك التي وفرتها زيادة ملكية المركبات الخاصة قد شجعت ومكنت من نشوء ظاهرة التمدد الحضري للمدن واتساع مناطق العيش بجانب الضواحي التي كانت سمة للتغير الحضري على مدى السنوات الأخيرة، فالمراكز الصناعية المتكدسة التي كانت مألوفة في القرن التاسع عشر قد توسعت إلى التجمعات الحضرية الحالية بسبب تحسين وسائل النقل بصورة عامة، فقد أصبح بإمكان العاملين الآن أن يعيشوا على بعد مسافات بعيدة عن مقر عملهم، وهذا بسبب التقدم الهائل في كفاءة أنظمة النقل العام الذي ازداد بعد الحرب العالمية الأولى بسبب الزيادة في عدد وسائل النقل الخاص.

هذا التغير الجوهري في التركيب الحضري إضافة إلى خلق المناطق السكنية الكبيرة في المدن الشعاعية الشكل، قد خلق عددا من المشاكل التي لا تقل أهمية عن تلك سببها النقل الحضري ذاته. فنتج عن ظهور النقل العام في أول الأمر مشاكل مثل، تلوث الهواء والضوضاء وما شابهها لكنها كانت طفيفة نسبيا عند مقارنتها بالكلف الاجتماعية المتولدة في الوقت الحاضر جراء استعمالنا للمركبات الخاصة.

لذا فإن سائقي المركبات الخاصة مسؤولون عن توليد تأثيرين خارجيين كبيرين اللذان في الوقت الحاضر غير محسوبين تماما. التأثير الخارجي الأول هو الازدحام فعندما يقرر مالك السيارة القيام برحلة، فهو سيأخذ في

اعتباره، الكلفة الحدية الخاصة به فقط الشخصية (كلفة البنزين والزمن المستغرق للقيام بالرحلة) متجاهلا الازدحام الذي سيضيفه على مستعملي الطريق والمسارات المرورية الموجودة.

وفي لغة الاقتصاد يطلق على هذا الوضع بوفورات إزاء المستعمل أما التأثير الخارجي الثاني فهو يتضمن ما يعرف بوفورات المستعمل إزاء المستعمل.

والتي تشير إلى الكلف المفروضة على وسائل الراحة والكلف البيئية المفروضة على غير المرتحلين، وهذه تكون على شكل ضوضاء وتلوث الهواء والأوساخ والتلوث البصري، وغيرها بينما الازدحام يقتصر، على وجه التحديد على المدينة.

- تسعيرة استخدام الطريق:

إن المشكلة التي تواجه الاقتصاديين هي تقليل التدفق المروري إلى المستوى الأمثل من الناحية الاجتماعية، وقد تضمن هذا الأسلوب تعديل هيكل الأسعار في السوق فيما يخص استخدام الطريق، من خلال فرض ضريبة على كل سائق يسهم في خلق ازدحام، وبعبارة أدق، فإنه على الرغم من أن الاقتصادي يتحدث عن تسعيرة استخدام الطريق، فالرسوم المدفوعة بهذا الشأن تعتبر نوعاً من أنواع الضريبة لأن الحكومة تحصل على منافع من حياتها على شكل إيراد أكثر لها، بدلاً من تسيير الحافلات العامة، وبسبب فقدان فائض المستهلك لاستخدام طرق غير مسعرة فالناس، بصورة إجمالية سيكونون في حالة أسوأ.

وسيقابل ما يكسبه السائقون الآخرون من منفعة استخدام الطريق الأقل ازدحاماً، ما يدفعونه من أسعار أعلى لاستخدام نفس الطريق. وفي حالة زيادة الإيرادات الحكومية على إجمالي فائض المستهلكين غير المشمولين وللسائقين الآخرين، فإن نظام الرسم هذا يولد منفعة صافية للمجتمع، ويمكن تخصيص هذه الإيرادات لإنفاقها على المجتمع كما يرغب أو على الأقل كما تريد الحكومة.

- الاستثمار في الطرق الحضرية:

لما كانت الطرق الحضرية في معظم مدننا الرئيسية تتحمل حركة مرورية كبيرة، عندها يبدو بأن الحل الوحيد لمشكلة الازدحام هو زيادة مساحة الطريق، وذلك بنشيد طرق حضرية جديدة أو توسيع القديمة منها، حيث إن الكلفة العالية التي تصاحب إعادة بناء نظام الطرق الحضرية لكي تتسجم مع العدد المتزايد من المركبات تقترح بأن الاستثمارات لا يمكنها تقديم الجواب الكامل عن مشكلة النقل الحضري. فمدننا القديمة لم تصمم لحركة مرور المركبات فيها وإنه لا يمكن تكييف هذه العملية بسهولة وبكلفة قليلة. على أي حال، فإنه في بعض الأحيان يكون الاستثمار على الطرق الجديدة مرغوباً فيه وذات منفعة للمدينة، ويعتبر كاستثمار التدريجي الذي يهتم به الاقتصاديون.

- نقل البضائع داخل المدن:

لقد لاقى مشاكل نقل الركاب في المدن الاهتمام الأكبر في كل الأدبيات الأكاديمية التي تبحث في موضوع النقل لكن الازدحام والأضرار البيئية التي تسببها حركة الشاحنات كزيادة الضوضاء، ويقدم أسلوب تسعيرة استخدام الطريق حلا اقتصاديا أمثلًا من خلال تكليف الشاحنات بدفع ثمن الكلف التي يفرضونها على المجتمع. لقد تضمنت برامج تشييد الطرق الحضرية في السنوات الأخيرة بصورة واضحة، بناء الطرق الجانبية والطرق الدائرية ذات المستويات المتعددة، لغرض سحب حركة المرور الكثيفة من الشوارع المدينة، وفي الحقيقة، فإن الهدف الأساسي لبرامج الطرق في المدينة المعلن عنها كانت لغرض تشجيع التحسينات البيئية عن طريق تحويل النقل الى مسافات طويلة وخاصة الشاحنات عن أكبر عدد ممكن من القرى والمدن.

وهناك أسلوب يعتبر أكثر اعتدالا وهو تكسير أو تفكيك الحمولة في المخازن الموجودة في ضواحي المناطق الحضرية حيث يمكن تجزئة الحمولة الداخلية إليها ثم يعاد تحميلها على مركبات أصغر ملائمة لظروف المدينة. ولهذا البرنامج مزايا تجعل أسلوب التجهيز يتمتع بعقلانية أكثر من خلال وضع جميع السلع التي تذهب إلى نفس الجهة على عدد من الشاحنات الصغيرة الحجم.

إن التغييرات الأخيرة التي بدأت في القوانين المحلية والدولية من اجل السيطرة على النقل يمكن أن تؤدي بطريقة ما إلى حل المشكلة لكنها في الحقيقة تعتبر خاضعة للإرادة السياسية، فالاقتصادي يمكن أن يبين كيفية تخفيف الازدحام المروري في المدن بناء على أساس وضعية السوق لكنه لا يستطيع عمل أي شيء عندما يصطدم بقيود سياسية أي عدم قبولها سياسيا.