

بخش ویژه

Specific Section

نقش ابزارهای اقتصادی در مدیریت استراتژیک حمل و نقل پایدار شهری

The Role of the Economic Instruments in the Strategic Management of Urban Sustainable Transportation



Mahmoud Shoorcheh

محمود شورچه

چکیده

امروزه با گسترش شهرها در قالب مگاپلیس و مگالاپلیس و ضرورت زمان و جابه‌جایی، هم‌چنین پارادایم توسعه پایدار به‌عنوان یک چارچوب و مبنای اساسی، بخش حمل‌ونقل شهری و مسئله پایداری آن، یکی از محورهای اساسی مطالعات و پژوهش‌های شهری و برنامه‌ریزی در حوزه شهر می‌باشد. حمل‌ونقل شهری جهت نیل به پایداری می‌تواند از ابزارها و شیوه‌های اقتصادی متنوعی استفاده کند. در این مقاله به برخی از این ابزارها و شیوه‌های بکارگیری آن‌ها در قالب سه برنامه استراتژیک پرداخته شده است. با این حال هر منطقه شهری با توجه به ویژگی‌های تاریخی، ساختاری و عملکردی، تنها می‌تواند از یک سری ابزار استفاده نماید. تناسب انواع ابزارها و شیوه‌های اقتصادی، هم به لحاظ نوع و هم به لحاظ زمان اجرای آن، مسئله‌ای اساسی در میزان کارآمدی این‌گونه ابزارهاست. زیرا هر اقدام توسعه‌ای و دستکاری در شیوه‌های رفتاری جامعه در هر بخشی از شهر از جمله بخش حمل‌ونقل شهری، همواره ممکن است با موافقت‌ها و یا مخالفت‌هایی همراه باشد. از این رو درک استراتژیک مسئله حمل‌ونقل و ترافیک در شهرها، از جمله راهکارهای اساسی در نیل به اهداف تعیین شده در جهت دستیابی به رفاه شهروندان در شهر می‌باشد.

کلیدواژه: توسعه پایدار، حمل‌ونقل شهری، ابزارهای اقتصادی

مقدمه

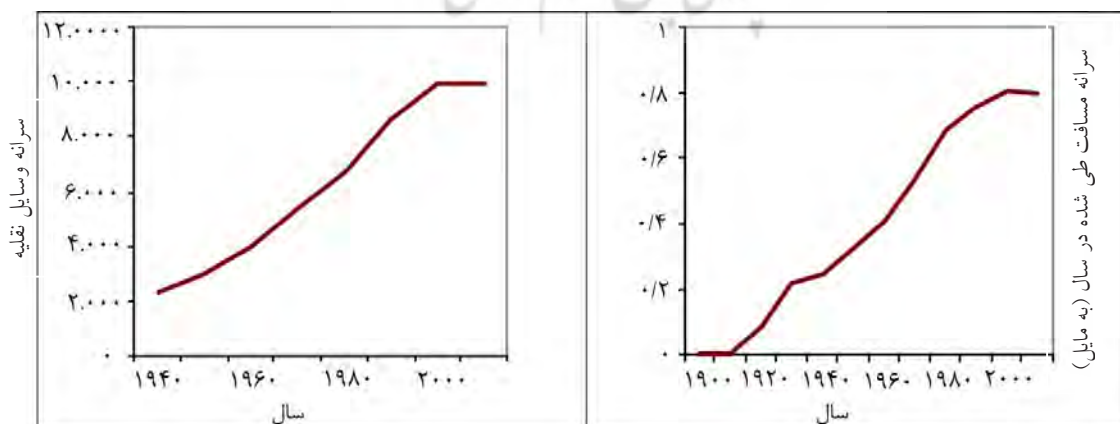
ارتباط بین بخش حمل‌ونقل و ویژگی‌های ساختاری - عملکردی شهر در سایر بخش‌ها، ارتباطی یکپارچه و دیالکتیکی است

سفرهای با حمل‌ونقل عمومی بیش از مسافت طی شده با وسایل نقلیه شخصی، رشد داشته است. در طول این دوره، سفر با وسیله نقلیه عمومی ۲۴ درصد رشد داشته در حالی که سفر با وسیله نقلیه شخصی در حدود ۱۰ درصد رشد را نشان می‌دهد (نمودار ۲):

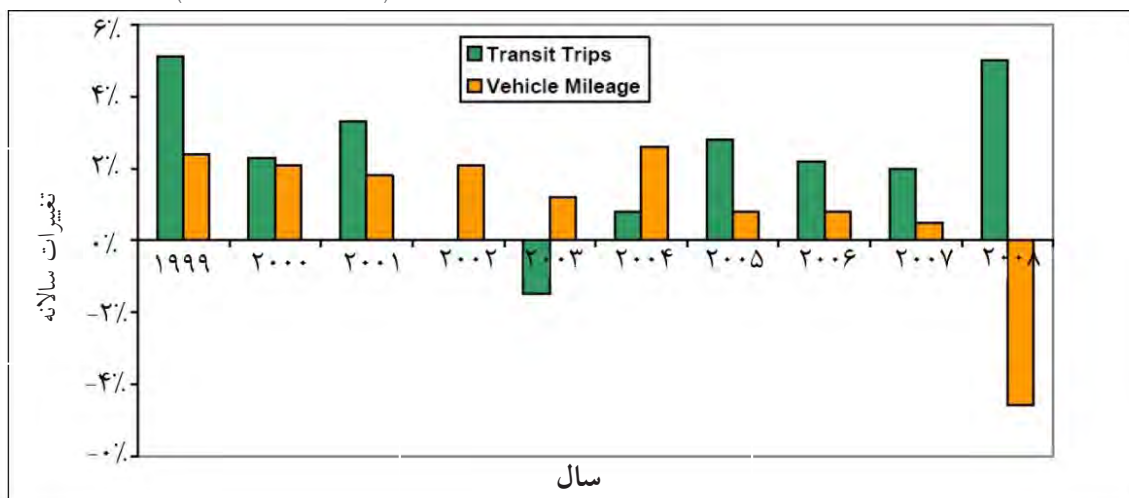
بخش زیادی از رفت‌وآمد شغلی در منطقه شهری به مکان اشتغال و سکونت بستگی دارد. گزینش فرد، از میان شیوه‌های مختلف و با توجه به هزینه‌های زمانی و پولی انجام می‌گیرد و در این میان احتمالاً زمان، اهمیت بیشتری دارد (میلز، همیلتون، ترجمه کوثری، ۱۳۷۵، ۳۹۳-۳۹۲). با این وجود سهم بالایی از حمل‌ونقل می‌تواند با وسایل نقلیه موتوری انجام شود که این وسایل، اغلب دارای تأثیراتی جدی بر سلامت انسان‌ها، کیفیت محیط، الگوهای توسعه شهری، امنیت و سلامت جاده‌های می‌باشد. این در حالی است که به‌طور فزاینده، کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه، استراتژی‌هایی را جهت تضمین جابه‌جایی شخصی بر می‌گزینند و در همان زمان نیز در جهت بهبود شرایط اکولوژیکی یا بوم‌شناختی^(۱) و اجتماعی تلاش می‌کنند. مفهوم پایداری نیز، به‌طور فزاینده، به‌عنوان مینا و چارچوبی برای طراحی و اجرای چنین استراتژی‌هایی توسعه‌یافته است. به دلیل چنین

امروزه شهرهای بزرگ با مصائب بسیاری روبه‌رو شده‌اند که از آن جمله می‌توان به مسئله حمل‌ونقل و ترافیک و ارتباط آن با سایر مؤلفه‌های دیگر در سیستم شهری اشاره کرد. حمل‌ونقل شهری یکی از بخش‌های بسیار مهم و اثرگذار در کیفیت زندگی در شهرها، به ویژه کلان‌شهرهاست که تحت تأثیر عوامل بسیاری قرار دارد. عوامل مربوط به ساختار و کارکرد شهرها، از جمله عوامل اساسی و اثرگذار در ایجاد شرایط مختلف حمل‌ونقل شهری است و ارتباط بین بخش حمل‌ونقل و ویژگی‌های ساختاری - عملکردی شهر در سایر بخش‌ها، یک ارتباط یکپارچه و دیالکتیکی می‌باشد (شیخ حسینی و شورچه، ۱۳۸۹)، از این رو می‌توان گفت که ارتباط بین ماهیت شهرنشینی در یک جامعه و توسعه اقتصادی در فضا و مسئله عدالت اجتماعی بدان گونه که جغرافی‌دان، دیویدهاروی (۱۹۷۰) بیان می‌کند، از طریق حمل‌ونقل نیز به‌طور قابل ملاحظه‌ای می‌تواند تعدیل و یا تشدید شود. با این حال سیستم حمل‌ونقل بهینه برای هر منطقه شهری به اندازه، ساختار و نیز توسعه تاریخی آن بستگی دارد. از سال ۱۹۴۰ حمل‌ونقل شهری رشد سریعی داشته و سرانه مالکیت و استفاده از وسیله نقلیه شخصی در طول قرن بیستم رشد زیادی یافته است، اما این وضعیت در سال‌های اخیر اشیاع شده و انتظار می‌رود که در آینده به علت روندهای اقتصادی و جمعیتی، رو به کاهش باشد، نمودار شماره (۱):

با این حال در طول دهه اخیر (۲۰۰۸-۱۹۹۹)



نمودار ۱ - سرانه مالکیت وسیله نقلیه و سفر (FHWA, Various Years)



اکوسیستم‌ها، هم در سطح محلی و هم در سطح جهانی، نیاز است که توازن محیطی از طریق کاهش بیش از اندازه به وسیله دفع و استفاده از منابع بر هم نخورد.

پایداری اجتماعی^(۶) (انصاف و عدالت اجتماعی / توزیعی):

نیازهای اجتماعی و توزیعی برمی‌گردد به تضمین توزیع عادلانه منابع، کاهش فقر، توسعه پایدار انسانی، مشارکت عمومی و تکوین سیاست دموکراتیک.

چنین رویکرد کلی، نیازمند تجربه‌های بیشتر در بخش حمل‌ونقل و سازگاری آن با نیازهای خاص موجود در کشورهای در حال توسعه می‌باشد. جدول (۱) تعدادی از گزینه‌های سیاستی ممکن برای حمل‌ونقل شهری پایدار را به‌طور خلاصه نشان می‌دهد.

اگر مفهوم پایداری به جد و به طور واقعی تفسیر گردد، هر سه بعد آن نیازمند این است که باهم و همزمان مورد توجه قرار گیرند و این موضوع سریعاً و صریحاً مشخص می‌کند که پیش‌بینی‌ها و اقدامات انتخابی صرفاً مکفی نخواهد بود. در واقع استراتژی حمل‌ونقل پایدار شهری، نیازمند اقدامات گسترده و موزون جهت تعیین طیف وسیعی از اهداف است، به علاوه پایداری، اغلب ترکیبی از یک دید بلندمدت می‌باشد (OECD, 2001).

هزینه‌های حمل‌ونقل چیست؟

برای تضمین توسعه حمل‌ونقل شهری، هزینه‌ها نقشی محوری در تعیین سیاست حمل‌ونقل شهری دارند. به طور اساسی، دو دسته اصلی هزینه‌ها قابل تفکیک

نقش برجسته‌ای، مباحث مربوط به حمل‌ونقل شهری از اهمیت بالایی برخوردار می‌باشد. این مقاله به بررسی و تحلیل مفهوم «حمل‌ونقل پایدار شهری»^(۲)، گزینه‌های سیاستی در استراتژی پایدار و نقش ابزارهای اقتصادی در چنین استراتژی‌هایی می‌پردازد و خطوط کلی مفاهیم مرتبط در استراتژی حمل‌ونقل پایدار شهری را ترسیم و تبیین می‌کند و در پایان سه نوع استراتژی در نزدیک شدن به حمل‌ونقل پایدار شهری پیشنهاد می‌نماید.

حمل‌ونقل پایدار شهری چیست؟

استراتژی‌های حمل‌ونقل پایدار شهری به آسانی می‌تواند از مفهوم گسترده پایداری در توسعه استنتاج شود. واژه توسعه پایدار که به طور رسمی به وسیله برانت لند^(۳) در سال ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ شمسی) در گزارش «آینده مشترک ما» مطرح گردید، چنین تعریف شده است: رفع نیاز کنونی است بدون کاهش توان نسل‌های آتی در برآوردن نیازهایشان (WCED, 1987). جزئیات تعریف فوق دارای سه بعد می‌باشد:

پایداری اقتصادی^(۴) (کارایی اقتصادی):

اگرچه مناقشه عمومی در پایداری اقتصادی اغلب بر روی اهداف اکولوژیکی متمرکز است، با این حال توسعه پایدار نمی‌تواند به دست آید، مگر با در نظر گرفتن تأثیرات بر روی اقتصاد، اشتغال و تهیه کالاها.

پایداری محیطی^(۵) (پایایی اکولوژیکی):

این نوع از پایداری به منظور تضمین پایایی عملکردی در

اهداف اقتصادی	اهداف اکولوژیکی	اهداف اجتماعی
- فراهم ساختن زیربنا برای توسعه مناسب اقتصادی و اشتغال	- بهبود وضعیت سلامت و امنیت در حمل و نقل	- تضمین خدمات حمل و نقل و دسترسی برای همه گروه‌های اجتماع شهری
- امکان حمل و نقل ارزان، سریع و با حجم بالا	- کاهش آلودگی در سطح محلی، منطقه‌ای و جهانی به منظور تثبیت و پایایی شرایط آب و هوایی	- تمرکز بر حمل و نقل برای شهرها و یا مناطق شهری فقیر
- کاهش تراکم	- کاهش مصرف زمین	- بهبود روش‌های شناخت مسائل حمل و نقل فقرا
- تقویت روابط بین شهری و روستایی	- همگرایی و یکپارچگی در ابعاد محیطی و اقتصادی در برنامه ریزی و توسعه حمل و نقل شهری	- حمایت از فقرا در برابر تغییرات ناسازگار در سیاست‌های مربوط به بخش حمل و نقل شهری
- ایجاد پایه مناسب مالی برای حمل و نقل عمومی	- توسعه در یک چارچوب استراتژیک حساس به شرایط محیطی	- تأمین مشارکت دموکراتیک در تصمیم‌سازی مربوط به سیاست حمل و نقل شهری
- امکان انتخاب گزینه‌ها و شیوه‌های متفاوت در حمل و نقل شهری		
- افزایش درآمد برای استقرار زیربنا و امکانات و تسهیلات حمل و نقل، اجرا و نگهداری آن		

می‌باشد:

نه به عنوان عاملی در هزینه خارجی- اعمال می‌گردد. در نتیجه، حمل و نقل شهری به صورت ناکارا مورد استفاده قرار می‌گیرد. چنانچه هزینه‌های خارجی از طریق کاربران جاده‌ای به خوبی تأمین نگردد و سخت‌گیری کمتری در این زمینه وجود داشته باشد، این شرایط منجر به تأثیرات اجتماعی و محیطی منفی می‌گردد.

هزینه‌های داخلی^(۷)؛ که ریشه در تهیه (سازندگی، نگهداری) و استفاده از زیرساخت حمل و نقل دارد. این هزینه‌ها از کاربران زیرساخت یا از عموم، مجدداً دریافت می‌شود. هزینه‌های داخلی مبنایی برای همه تصمیمات در بازار حمل و نقل می‌باشند. این هزینه‌ها تا حد زیادی تعیین‌کننده تقاضای جابجایی شخصی و عرضه حمل و نقل از طریق تصمیمات قابل اجرای تهیه‌کنندگان حمل و نقل یا برآوردهای توجیه اقتصادی پروژه‌های زیرساختی و غیره می‌باشند.

هزینه‌های داخلی مبنایی برای همه تصمیمات در بازار حمل و نقل می‌باشند

هزینه‌های خارجی^(۸)؛ به عبارتی این هزینه‌ها به عنوان بخشی از نتایج عرضه یا تقاضا بر روی بازار حمل و نقل نیستند، بلکه خارج از چنین نتایجی می‌باشند. آن‌ها ناشی از تأثیرات (غالباً منفی) پیرامونی حمل و نقل می‌باشند، مانند: تراکم و ترافیک، تصادفات، آلودگی‌ها، سر و صدا و عوامل زیباشناختی که همه آن‌ها تأثیری منفی بر مردم و یا نسل‌های آتی دارند. این قبیل هزینه‌ها به ندرت به وسیله کاربران جاده جبران می‌شود. حتی کشورهای که «اصول گرامت کاربر»^(۹) را اعمال کرده‌اند (هرگونه گرامت کاربر حمل و نقل برای همه هزینه‌هایی که وی ایجاد می‌کند)، به طور اساسی صرفاً برای هزینه‌های داخلی - و

بنابراین، لازم است که:

■ **هزینه‌های داخلی، داخلی شود؛** در بسیاری از کشورها هزینه‌های داخلی حمل و نقل شهری، هنوز از طریق کاربران جاده تأمین نمی‌شود. سرمایه‌گذاری حمل و نقل اغلب به صورت رایگان و از محل بودجه عمومی تأمین می‌گردد. زمانی که درآمدهای ملی از بخش حمل و نقل، پایین‌تر از سرمایه‌گذاری در این بخش می‌باشد، بخش حمل و نقل، خارج از بودجه عمومی، از یارانه استفاده می‌کند. در نتیجه کاربران جاده هزینه‌های کامل را پرداخت نمی‌کنند، با وجود این که آن‌ها خود علت این امر هستند.



انواع هزینه	انتخاب گزینه سیاستی
<p>۱- هزینه‌های داخلی</p> <p>- ساخت و نگهداری زیربنا (هزینه‌های ثابت و متغیر)</p> <p>- ساخت و نگهداری تجهیزات حمل‌ونقل شهری</p>	<p>هزینه‌های استفاده</p> <p>هزینه‌های ثابت</p> <p>خدمات عمومی</p>
<p>۲- هزینه‌های خارجی</p> <p>- تراکم و ترافیک</p> <p>- تصادفات (اشیا، انسان، حیوان)</p> <p>- آلودگی و مواد زائد (هوا، آب، خاک، تغییرات آب و هوایی، باران اسیدی و غیره)</p> <p>- مزاحمت صوتی</p> <p>- تغییر در چشم انداز</p> <p>- تجزیه و برهم زدن اکوسیستم</p> <p>- غیره</p>	<p>- هزینه‌های تراکم و ترافیک</p> <p>- هزینه پارکینگ</p> <p>- مدیریت ترافیک</p> <p>- سیاست امنیت جاده (استانداردها، مدیریت ترافیک، آموزش)</p> <p>- ریسک مربوط به هزینه‌های بیمه (به ویژه هزینه‌های کاربر)</p> <p>- استانداردهای محیطی (وسایل نقلیه، سوخت‌ها)</p> <p>- مدیریت ترافیک (مانند محدودیت‌های سرعت)</p> <p>- هزینه‌های استفاده</p> <p>- اقدامات ویژه شهری (مانند سیاست پارکینگ، دسترسی محدود)</p> <p>- استانداردها</p> <p>- هزینه‌های استفاده</p> <p>- سیاست برنامه‌ریزی</p> <p>- چشم انداز و برنامه‌ریزی شهری</p>

جدول ۲- هزینه‌های داخلی و خارجی حمل‌ونقل جاده‌ای و گزینه‌های سیاستی انتخاب شده

■ **هزینه‌های خارجی، خارجی شود؛** با حساسرسی مناسب در مکان، هزینه‌های داخلی ممکن است قابل تعیین باشد، اما هزینه‌های خارجی جهت برآورد، بی‌نهایت مشکل است. از این رو، هر تلاشی جهت پرداخت دقیق هزینه از سوی کاربران جاده یک وهم به نظر می‌رسد. با این حال، بر اساس مطالعات کاربردی مختلف و تجربیات موجود در سطح جهان، می‌توان برخی از این قبیل هزینه‌ها را در قالب گزینه‌های سیاستی مختلف جبران کرد.

حتی از طریق مطالبات بالا بر روی وسایل نقلیه، سوخت، کاربر جاده و غیره، ممکن است هنوز هزینه‌های خارجی با مسئله نهادینه کردن آن بسیار فاصله داشته باشد. رویکردهای حساس نهادینه‌سازی قادر نخواهد بود سریعاً قیمت‌گذاری کامل هزینه را تحصیل نماید. تطبیق و سازگاری ساختارهای بازار، کاربری حمل‌ونقل، رفتار، تکنولوژی‌ها و الگوهای عرضه/ تقاضا نیازمند زمان است. چنین زمانی باید انعکاس دهنده استراتژی‌های بلند مدت باشد. نهادینه‌سازی (هم برای هزینه‌های داخلی و هم خارجی) برای حمل‌ونقل شهری پایدار، امری اجتناب‌ناپذیر است اما این مسئله باید به صورت تدریجی و نه آنی صورت گیرد و تنها بعد از چنین روشی احتمال بالایی در پذیرش و جلب مشارکت همه بازارها و رسیدن به حمایت مکفی سیاسی فراهم خواهد شد. جدول (۲) به طور خلاصه انواع اصلی هزینه‌های داخلی و خارجی و هم چنین برخی از گزینه‌های انتخابی سیاستی برای نیل به

نتایج منطقی را فراهم می‌آورد.

گزینه‌های انتخابی سیاستی چیست؟

به طور اساسی چهار عامل مختلف در استراتژی حمل‌ونقل شهری پایدار وجود دارد:

■ **ابزارهای مقرراتی و برنامه‌ریزی**^(۱۱)؛ رویکرد مقرراتی از نظر اداری بر مبنای استانداردها، محدودیت‌ها، رویه‌های اداری و ... صورت می‌گیرد. به طور اساسی ابزارهای مقرراتی، رویکرد کنترل و فرماندهی را دنبال می‌کند.

■ **قراردادها و توافقات همکاری**^(۱۲)؛ رویکردهای مشارکتی سعی بر آن دارد تا همه اجتماع شهری را در مباحث خاص موجود، در غالب یک فرآیند ارتباط ارادی و چانه‌زنی درگیر نماید. هدف کلی، رسیدن به توافق آراء در اهداف سیاسی و طراحی اقدامات ارادی جهت رسیدن به اهداف تعیین شده می‌باشد. راه حل‌های مشارکتی می‌تواند به اشکال مختلف، نظیر انواع هم‌اندیشی‌ها و چانه‌زنی‌های بین نهادهای خصوصی و دولتی، شکل گیرد.

■ **ابزارهای اقتصادی**^(۱۳)؛ رویکردهای بر مبنای بازار، از انگیزه‌های اقتصادی و یا عوامل بازدارنده جهت اتخاذ هدف سیاسی استفاده می‌کند. مکانیزم قیمت به عنوان عاملی جهت اقدام سیاستی به کار می‌رود که از طریق تغییر قیمت عرضه و تقاضا، حمل‌ونقل خصوصی اقدامات کاربران و تهیه کنندگان می‌تواند در قالب دستورالعمل‌های مناسب‌تر مورد استفاده قرار گیرد. در این رابطه دو ابزار اساسی وجود دارد:

■ **ابزارهای قیمت**^(۱۳)؛ که تأثیر فوری بر روی قیمت و غیره دارد؛ مثلاً از طریق بستن مالیات بر روی کالاهای خاص و مرتبط در بخش حمل‌ونقل شهری.

■ **ابزارهای کمی**^(۱۴)؛ که میزان قابل دسترس بودن کالا و واگذاری و شکل‌گیری قیمت‌های بازار را محدود می‌کند. برنامه‌های مزایده در بخش حمل‌ونقل شهری نمونه‌هایی از ابزارهای کمی در عمل می‌باشد.

■ **ابزارهای اطلاعات**^(۱۵)؛ اطلاعات درباره مباحث حمل‌ونقل می‌تواند به عنوان پایه‌ای برای اقدامات عقلایی حمل‌ونقل برای سازندگان و کاربران باشد. انتخاب مدل‌های حمل‌ونقل، پذیرش اقدامات سیاستی و استفاده از حامل‌ها می‌تواند از طریق ترغیب اخلاقی و آموزش مربوط به حمل‌ونقل به بهبود مسئله کمک نماید. ابزارهای

اطلاعات شامل یک رشته آگاهی‌های عمومی و کنترل پذیرش عمومی می‌باشد.

جدول (۳) برخی از نمونه‌های ابزارهای مقرراتی، قراردادهای همکاری (توافقات مشارکتی) و ابزارهای اقتصادی را ارائه می‌دهد. ابزارهای مقرراتی نقش مهمی در بخش حمل‌ونقل ایفا می‌کند. اغلب کشورها به طور جدی نظام تهیه و استفاده از زیرساخت و خدمات حمل‌ونقل را کنترل و تنظیم می‌کنند. به هر حال، سیاست‌گذاران، حلقه اتصال میان استفاده از ابزارهای مقرراتی با توافقات همکاری و ابزارهای اقتصادی هستند، چنین ابزارهایی به آن‌ها اجازه می‌دهد تا به گونه‌ای منعطف‌تر، اهداف پایدار و دارای کارایی بیشتر به ویژه ابزارهای مستقیم قیمت، نظیر مالیات‌ها و هزینه‌ها، که جزء سیاست‌های اصلی می‌باشند را دنبال کنند.

کدام یک از ابزارهای اقتصادی می‌تواند به

حمل‌ونقل جاده‌ای پایدار شهری کمک کند؟

به‌طور کلی، سیاست حمل‌ونقل پایدار شهری می‌تواند به سه نوع اهداف سیاستی (که به سختی قابل تفکیک می‌باشند) باری رساند:

■ **مکانیزم‌های اقتصادی مورد استفاده جهت تعقیب اهداف محیطی، اجتماعی و توسعه اقتصادی شامل:**

اهداف پیامد^(۱۶)؛ به ویژه اهداف کمی برای الگوهای رایج حمل‌ونقل شهری، پایین آوردن میزان آلاینده‌ها، کیفیت آب و هوا، ترافیک، کاهش تصادفات و غیره.

اهداف کنش^(۱۷)؛ مانند فراهم ساختن زمینه‌های اقتصادی، محیطی، رفتار اجتماعی خاص، هشدارها و آگاهی‌های محیطی، بالا بردن حساسیت‌های محیطی و اجتماعی در اقدامات عمومی و خصوصی و غیره.

■ **استحصال یا بازگشت هزینه‌های حمل‌ونقل**

■ **ایجاد درآمدهای اضافی برای مخارج مالی عمومی.**

هیچ‌گونه اقدام خاصی در رابطه و یا به تفکیک در هر یک از این سه هدف وجود ندارد. شایان ذکر است که بسیاری از اقدامات سیاستی حمل‌ونقل می‌تواند همه اهداف را در یک زمان دنبال نماید. در واقع برای ایجاد درآمد، ابزارهای اقتصادی - مانند مالیات‌ها و هزینه‌ها - اجتناب ناپذیرند و دامنه و هدف فعالیت‌های هزینه شده



ابزارهای اقتصادی	قراردادهای همکاری	ابزارهای مقرراتی و برنامه ریزی
<p>ابزارهای قیمت:</p> <ul style="list-style-type: none"> - مالیات‌ها/ هزینه‌های خرید، استفاده، فروش و یا فرسودگی وسایل نقلیه، سوخت و غیره - مالیات‌ها/ هزینه‌های دسترسی به حمل و نقل، دسترسی به بازار حمل و نقل، استفاده از زیرساخت و غیره - یارانه‌های نمای یا هنجاری در اشکال مختلف (نوع موتور، سوخت، شیوه حمل و نقل، زمان، نوع مسیر شهری و غیره) <p>ابزارهای کمی</p> <ul style="list-style-type: none"> - گواهینامه‌های معتبر - پروانه‌های قابل کسب و کار به لحاظ آلودگی - مزایده‌ها (مانند مجوزهای وسیله نقلیه) - طرح‌های مزایده‌ای (مانند معافیت مزایده برای متصدیان امور) 	<p>بین نهادهای دولتی و خصوصی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - مشارکت‌های عمومی و خصوصی - کاهش قراردادهای «اداری» و فردی - برچسب بوم شناختی، ISO 1400، طرح‌های امنیت جاده‌ای <p>بین دولت‌ها:</p> <ul style="list-style-type: none"> - توافقات بین‌المللی بر روی استفاده از زیر بنای ایجاد شده، مقررات - مشارکت دوجانبه/ چند جانبه - مشارکت اجرایی هیئت‌ها و رؤسای امور <p>بین نهادهای خصوصی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - رویکردهای مشارکتی بین سازمان‌ها و مؤسسات اقتصادی غیر دولتی - توافقات جبران خسارت (انجام به هم پیوسته اقدامات و غیره) - توافق بر روی استانداردها و رویه‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> - استانداردهای تولید، فرآیندها، آلاینده‌ها، سرو صدا، امنیت جاده‌ای، حمل و نقل کالا و غیره - محدودیت‌های موجود در دسترسی به بازار (مانند حمل و نقل عمومی) - مقررات واگذاری (تاکسی کرایه‌ای، حمل و نقل عمومی و غیره) - رویه‌های اداری برای برنامه ریزی زیرساخت، خدمات و وسایل عمومی، نگهداری جاده - مقررات ترافیک و آموزش رانندگی - اقدامات فیزیکی (مناطق پیاده روی، کنترل‌های مسیر جاده، باز توزیع فضای اشغال شده به وسیله جاده) - برنامه ریزی زیر بنا - توسعه منطقه‌ای و برنامه ریزی کاربری اراضی

در بخش حمل و نقل و کسب سود بالا به گونه‌ای متفاوت، به ابزارهای ویژه اقتصادی به کار گرفته شده بستگی دارد.

چه نوع ابزارهای اقتصادی وجود دارد؟

در بخش حمل و نقل شهری، ابزارهای اقتصادی مختلفی وجود دارد که طبقه بندی‌های اصلی آن به صورت زیر می‌باشد:

■ **هدف کلی هزینه‌ها و مالیات‌ها^(۱۸) افزایش قیمت** در هر بخش از حمل و نقل یا ارزش استفاده از آن می‌باشد. مالیات بندی ابزاری جهت کاهش تقاضا در بخش حمل و نقل شهری، به طور کلی، عدم تشویق کاربران در استفاده از برخی روش‌های حمل و نقل یا برخی تکنولوژی‌های خاص در حمل و نقل شهری می‌باشد. هزینه‌ها معمولاً در ارتباط

به علاوه، باید به این نکته توجه نمود که هر گونه اقدام جهت رسیدن به سود، بر روی رفتار حمل و نقل شهری و الگوهای عرضه و تقاضا تأثیر می‌گذارد. مردم سعی می‌کنند از طریق روش‌های تغییر در حمل و نقل، تکنولوژی‌ها، زمان و مسیرها از پرداخت مالیات سرباز زده یا مالیات کمتری بپردازند. از این رو، زمانی که طراحی و اجرای اقدامات حمل و نقل شهری صورت می‌گیرد، به منظور دستیابی به توسعه پایدار، چنین تأثیرات جانبی نیز باید پیش‌بینی و محاسبه گردد، در غیر این صورت ممکن است اهداف اقتصادی، اجتماعی و یا محیطی با شکست مواجه شده یا

نوع انگیزه یا عدم انگیزه	ابزارهای اقتصادی ممکن	اقدامات اقتصادی انتخاب شده
- عدم انگیزه دارندگان وسایل نقلیه	- مالیات/ هزینه بر خرید وسیله نقلیه/ مالکیت/ اوراقی	- مالیات سالیانه وسیله نقلیه - مالیات/ هزینه ثبت نام - مالیات / هزینه بر فروش - مالیات/ هزینه بر اوراقی و فرسودگی خودرو
- عدم انگیزه کاربران وسایل نقلیه	- محدود کردن تعداد وسایل نقلیه و یا ثبت نام‌های جدید	- طرح‌های مزایده و مناقصه برای پروانه‌های جدید - جواز مالکیت خودرو
- تشویق به استفاده از حمل و نقل عمومی	- مالیات/ هزینه کاربر وسیله نقلیه یا زیرساخت - محدودیت‌های دسترسی به مراکز شهری و نواحی خاص	- مالیات سوخت - مالیات بر روی میزان سفر وسیله نقلیه (هزینه VMT)
- تشویق به استفاده از تکنولوژی با آلاینده‌گی پایین و نوآوری	- یارانه بر روی حمل و نقل عمومی و یا حمل و نقل چند نوعه (یارانه‌های هنجاری)	- هزینه‌های حمل و نقل عمومی یارانه‌ای - یارانه‌ای کردن بهره‌برداری و شبکه‌های حمل و نقل عمومی شهری - مالیات پذیر کردن مخارج حمل و نقل عمومی
- تشویق به استفاده از تکنولوژی با آلاینده‌گی پایین و نوآوری	- مالیات‌ها / هزینه‌ها بر روی خرید/ مالکیت وسیله نقلیه اوراقی و فرسوده - مالیات / هزینه استفاده از زیرساخت یا جاده	- مالیات متفاوت بر روی آلاینده‌ها - مالیات‌های کربن/ انرژی - هزینه آلاینده‌ها - جریمه‌های آلاینده - مالیات پایین برای وسایل و تکنولوژی‌های دارای آلاینده‌گی کم

مالی به عنوان عامل تشویقی جهت ارائه الگوهای مناسب تر حمل و نقل، عمل خواهد کرد.

■ **طرح‌های مزایده‌ای و مناقصه‌ای**^(۲۰) برای قیمت گذاری بر روی حمل و نقل در کشورهایی به کار می‌رود که به‌طور کمی، محدودیت‌هایی در دسترسی به حمل و نقل وجود دارد. زمانی که تعداد وسایل نقلیه محدود است، به مزایده گذاشتن می‌تواند مجوزها یا گواهی‌نامه‌ها را برای آن دسته از شرکت‌کنندگان در بازار که حاضرند بالاترین قیمت

مستقیم با خدمات و تسهیلات عمومی (مانند هزینه استفاده از جاده، هزینه پارکینگ و غیره)، قرار دارد، با در نظر گرفتن این موضوع که مالیات هر یک از خدمات به طور مستقیم از آن اخذ نگردد، به علاوه، به آن‌ها به عنوان منابع خاصی برای بودجه عمومی نگریسته شود.

■ **اهداف کلی یارانه‌ها**^(۱۹) کاهش هزینه در برخی از روش‌های حمل و نقل شهری می‌باشد، نظیر حمل و نقل عمومی یا حمل و نقل چند نوعه. در این باره، انگیزه‌های

را پرداخت کنند، واگذار نماید. هم‌چنین در طرح‌های مناقصه در بخش عمومی، متصدیان می‌توانند واگذاری انجام بخشی از یک شبکه (حمل‌ونقل) را پیشنهاد کنند.

این سه نوع اصل ابزارهای اقتصادی می‌تواند به شکل‌ها و راه‌های مختلف به کار گرفته شود. جدول (۴) نمونه‌هایی از مهمترین انگیزه‌ها و یا عدم انگیزه‌ها، هم‌چنین ابزارهای گوناگونی برای امکان اجرای انگیزه‌ها را ارائه می‌دهد. ستون سمت چپ جدول برخی از اقداماتی که می‌تواند به کار گرفته شود را نشان می‌دهد. به عنوان نمونه زمانی که مثلاً قیمت گذاری بر روی جاده به آسانی امکان پذیر نباشد، یارانه‌ها ممکن است بهترین راه حل باشد.

چرا باید از ابزارهای اقتصادی استفاده کرد؟

ویژگی‌های ابزارهای اقتصادی برای دستیابی به اقدامات سیاستی، به کاربرد آن‌ها در نیروهای بازار مانند مکانیزم قیمت، بستگی دارد. دو دسته ابزار اقتصادی وجود دارد: ابزارهای قیمت (مانند مالیات‌ها، هزینه‌ها و یارانه‌ها) و ابزارهای کمیته (مانند جوازها و گواهینامه‌ها). این که استفاده از نیروهای بازار بنا بر تأثیر آن در عرضه و تقاضای حمل‌ونقل شهری و ایجاد مزیت‌های اقتصادی ابزارها، در دنبال کردن سیاست حمل‌ونقل پایدار چگونه است، شامل موارد زیر می‌شود:

■ **ایجاد درآمد**^(۳۱)؛ ابزارهای قیمت معمولاً درآمدهای اضافی تولید می‌کنند. در بسیاری از کشورها مالیات بر سوخت و وسیله نقلیه نقش مهمی در تأمین وجه و مالیه برنامه‌های سیاستی حمل‌ونقل شهری بازی می‌کند.

■ **سازگاری بازار اقتصادی**^(۳۲)؛ از طریق بکارگیری مکانیزم قیمت، هم‌چون وسیله نقلیه برای نهادینه کردن هزینه تا فرآیندهای تخصیص بازار برهم نخورد.

■ **اجرای اصل پرداخت‌های کاربر**^(۳۳)؛ از طریق تشویق جهت استفاده از وسایل نقلیه و زیرساخت و این که صرفاً کاربران حمل‌ونقل، هزینه حمل‌ونقل‌شان را بپردازند. این هزینه‌ها شامل، هزینه ایجاد زیرساخت، نگهداری، زبان‌های محیطی و غیره می‌باشد.

■ **رویکرد حمل‌ونقل سیاستی انگیزه محور**^(۳۴)؛ مانند بخشی از مدیریت طرف تقاضا، ابزارهای اقتصادی می‌تواند در جهت کاهش تقاضای حمل‌ونقل، تغییر شکاف

هنجاری از طریق کاهش جان‌شینی (مثلاً به نفع بخش عمومی) و تغییر در رفتار حمل‌ونقل به خدمت گرفته شوند. در طرف عرضه، ابزارهای اقتصادی قادر خواهند بود رقابتی عادلانه را در بین روش‌های حمل‌ونقل، هم‌چنین کاهش انگیزه‌ها برای تغییرات تکنولوژیکی و بالا بردن کارایی وسایل نقلیه ایجاد نمایند.

■ **کارایی بالا**^(۳۵)؛ از طریق بکارگیری اطلاعات قیمت، «اصل پرداخت‌های کاربران» می‌تواند به کارایی برسد. از این رو چون ابزارهای اقتصادی مانع بهینه‌سازی شخصی شده در نتیجه باعث حداقل کردن هزینه حمل‌ونقل می‌گردد.

■ **انگیزه‌های پویا**^(۳۶)؛ ابزارهای اقتصادی می‌تواند سبب انگیزه‌های پویا برای جان‌شینی، تغییر تکنولوژی و پژوهش و توسعه تکنولوژی‌های با آلودگی کمتر گردد.

■ **انعطاف‌پذیری بیشتر**^(۳۷)؛ به‌طور کلی، ابزارهای اقتصادی نسبت به ابزارهای مقرراتی دارای انعطاف‌پذیری بیشتری است. بنگاه‌های اقتصادی و خصوصی نسبت به رویکرد اداری مبتنی بر محدودیت‌ها، قابلیت بیشتری برای انعطاف‌پذیری و سازگاری با انگیزه‌ها دارد.

ابزارهای اقتصادی چه محدودیت‌هایی دارند؟

علی‌رغم مزیت‌هایی که در بالا ذکر گردید، در این‌گونه ابزارها محدودیت‌هایی نیز وجود دارد که شاید باعث کاهش میزان کاربردی بودن ابزارهای اقتصادی شود، مانند:

■ **ابهاماتی در مورد سطح درست اخذ مالیات‌ها**^(۳۸)؛ قیمت‌های دقیق نیازمند داشتن اطلاعات دقیق درباره سطح هزینه‌های داخلی و خارجی است. به دلایل مسائل ارزشی، ممکن است این‌گونه اطلاعات به اندازه کافی در اختیار نباشد، از این رو اخذ مالیات در سطحی شایسته و درست^(۳۹) دشوار است. به علاوه، اقدامات سیاستی می‌تواند صرفاً به صورت غیر مستقیم به دست آید؛ زیرا همانند ابزارهای اقتصادی است که صرفاً بر مبنای یک چارچوب در درون هر ساخت خصوصی همراه با تصمیم مربوط به خودش شکل می‌گیرد. چنین واکنش‌هایی از جانب بازار، دقیقاً قابل پیش‌بینی نیست. از این رو استفاده از ابزارهای اقتصادی ممکن است نیازمند گام‌هایی در جهت سازگاری مجدد باشد تا از آن طریق بتوان به گزینه

سیاستی مطمئن دست یافت.

■ **عدم اطمینان در تأخیرات واکنش**^(۳۰)؛ زمان‌های واکنش مشارکت‌های بازار ممکن است طولانی باشد. برای مثال افزایش در قیمت سوخت، صرفاً نشان دهنده کاهش در تقاضای سوخت (که کشش پایین نامیده می‌شود) در مدت زمان کوتاه و با کشش بالا در مدت زمان طولانی است (Cf. Oum et al. 1990).

■ **درآمدهای غیرقابل پیش‌بینی و ناپایدار**^(۳۱)؛ ابزارهای اقتصادی علی‌رغم داشتن پتانسیل بالا در تولید درآمد، ممکن است در برخی مواقع نیز در این مورد بی‌ثباتی داشته باشند. این موضوع به‌خصوص در رابطه با افزایش قیمت بر مبنای انگیزه‌های محیطی که ایجاد جانشینی، تغییر تکنولوژیکی و کاهش استفاده محیطی را با خود به همراه دارد، صادق است. این کاهش موفق در استفاده از محیط به معنی کاهش در درآمد خواهد بود.

■ **شرایط نامناسب رقابتی**^(۳۲)؛ شدت استفاده از ابزارهای اقتصادی در سطح ملی و بین‌المللی متفاوت می‌باشد. این امر ممکن است به دلیل شرایط نامناسب رقابت در کشورها، نواحی و شهرها با هزینه‌های بالای حمل‌ونقل همراه باشد.

جهت در نظر گرفتن موضوع بالا، ابزارهای اقتصادی باید همیشه در درون استراتژی گسترده‌تر برای تحقق حمل‌ونقل پایدار اعمال گردد. استراتژی مورد نظر باید شامل انواع دیگر ابزارها برای هدایت کوتاه‌مدت، دفع ریسک‌ها و خطرات، همکاری بین‌سازمانی در سیاست حمل‌ونقل شهری و همچنین تولید درآمد باشد. جدول (۵) ضوابط اصلی تصمیم‌گیری را در

زمان استفاده و یا عدم‌استفاده از ابزارهای اقتصادی به‌طور خلاصه بیان می‌کند.

بر خلاف اعتقاد برخی از اقتصاددانان، ابزارهای اقتصادی، به ندرت سبب ایجاد موانع ساختاری در جهت نیل به توسعه پایدار شهری است. مگر این‌که مانع مرتباً در تمام چارچوب استراتژی حمل‌ونقل شهری پایدار به‌طور جامع گنجانده شود. در غیر این صورت ممکن است سیاست حمل‌ونقل با شکست مواجه گردد و این فقط در درون چارچوب حمل‌ونقل شهری پایدار است که ابزارهای اقتصادی می‌توانند نقشی تعیین‌کننده در دستیابی به اهداف اقتصادی، اجتماعی و اکولوژیکی به‌طور هم‌زمان داشته باشند. از این رو، زمانی که تمرکز بر روی ابزارهای اقتصادی است، لازم است این موضوع در نظر گرفته شود که اقدامات مشخص شده همواره به‌عنوان بخشی از استراتژی وسیع‌تر حمل‌ونقل شهری پایدار مدنظر قرار گیرد که حداقل شامل اقدامات دیگری نیز می‌باشد. در نمودار (۳)، (۴) و (۵) اقدامات مذکور در قالب سه استراتژی ارائه گردیده است.

با وجود چنین موانعی، یک استراتژی حمل‌ونقل پایدار ممکن است در واقع اجازه شکل‌گیری توسعه ظرفیت‌ها و ساختارهای حمل‌ونقل را به صورت پایدار بدهد.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

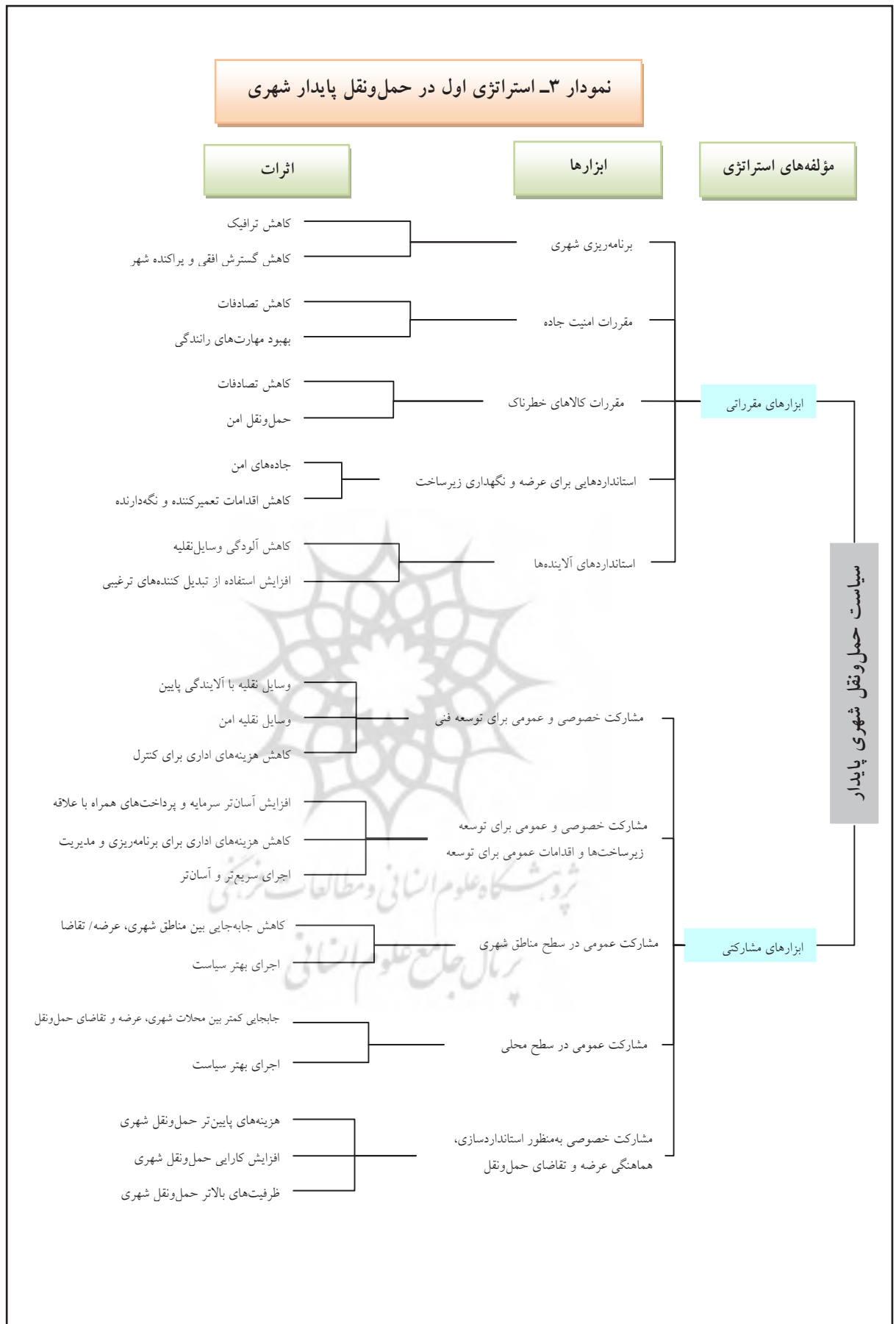
حمل‌ونقل جاده‌ای پایدار بر اساس نظریه توسعه پایدار، بدون کاهش توان نسل‌های آتی در برآوردن نیازهایشان، این بار سعی در رفع نیازها در بخش جابه‌جایی و حمل‌ونقل

ابزارهای اقتصادی باید به کار گرفته شود...	ابزارهای اقتصادی نباید به کار گرفته شود...
- جهت بهبود کارایی اقتصادی سیستم حمل‌ونقل شهری	- در نواحی با خطر فشار محیطی و خطر سلامتی
- ایجاد انگیزه‌های اقتصادی برای توسعه یا تغییر تکنولوژیک	- به‌عنوان تنها ابزار حمل‌ونقل شهری
- جهت افزایش سرمایه برای حمل‌ونقل عمومی در شهر	- برای اقدامات سیاستی کوتاه‌مدت که نیازمند تغییرات سریع در عرضه و تقاضای حمل‌ونقل می‌باشد.
- همواره در اقدام سیاستی میان مدت و بلند مدت	- به‌عنوان تنها منبع درآمدهای عمومی
- تدریجی (و نه به سرعت) و قابل پیش‌بینی و مدام	- بدون اقدامات امنیتی که مانع عدم رقابت می‌شود
	- زمانی که اقدامی بعید است که به علت مقاومت شدید عمومی صورت بگیرد و ظرفیت‌های نهادی بسیار محدود باشد.

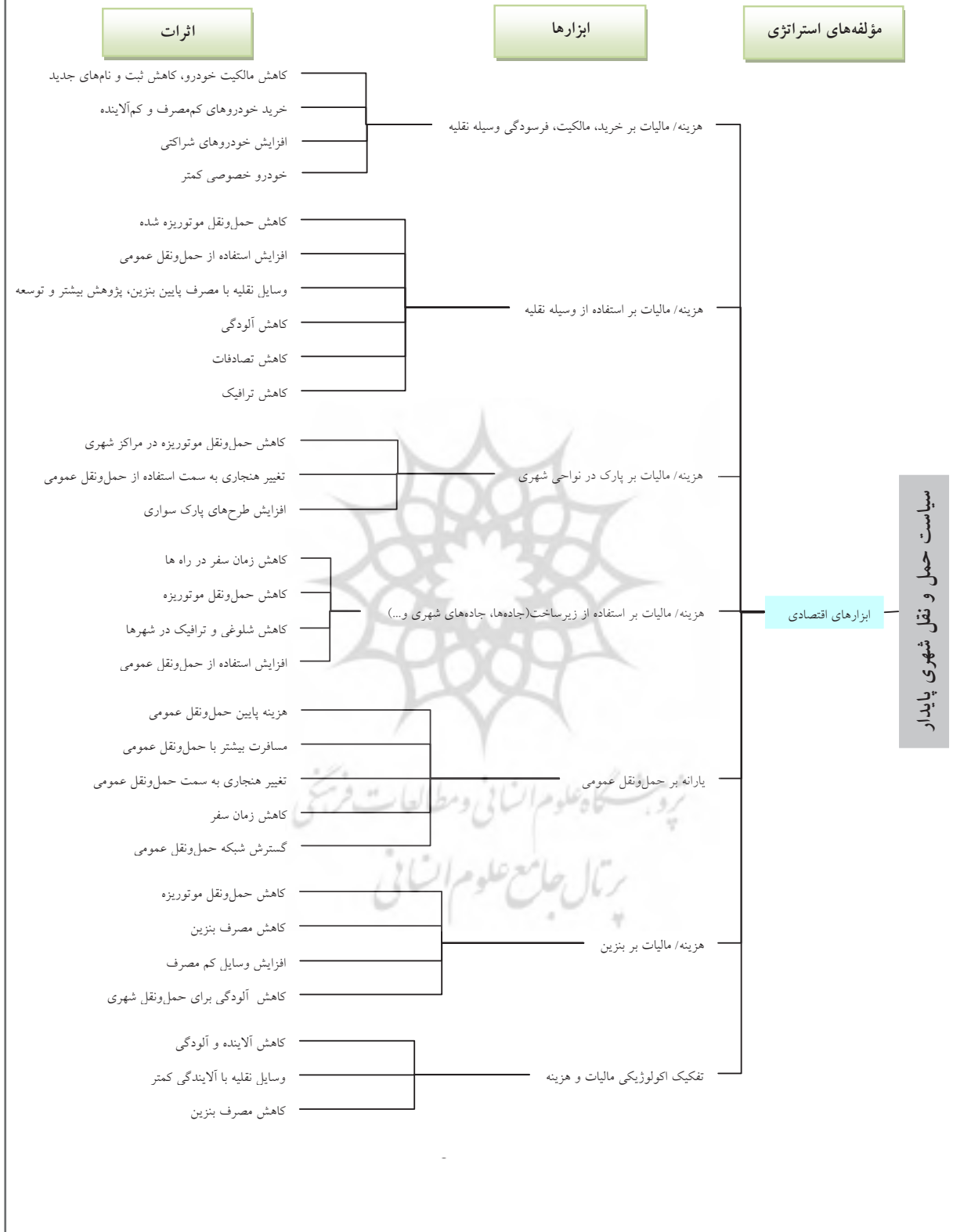
جدول ۵- ضوابط تصمیم‌گیری برای ابزارهای اقتصادی



نمودار ۳- استراتژی اول در حمل و نقل پایدار شهری



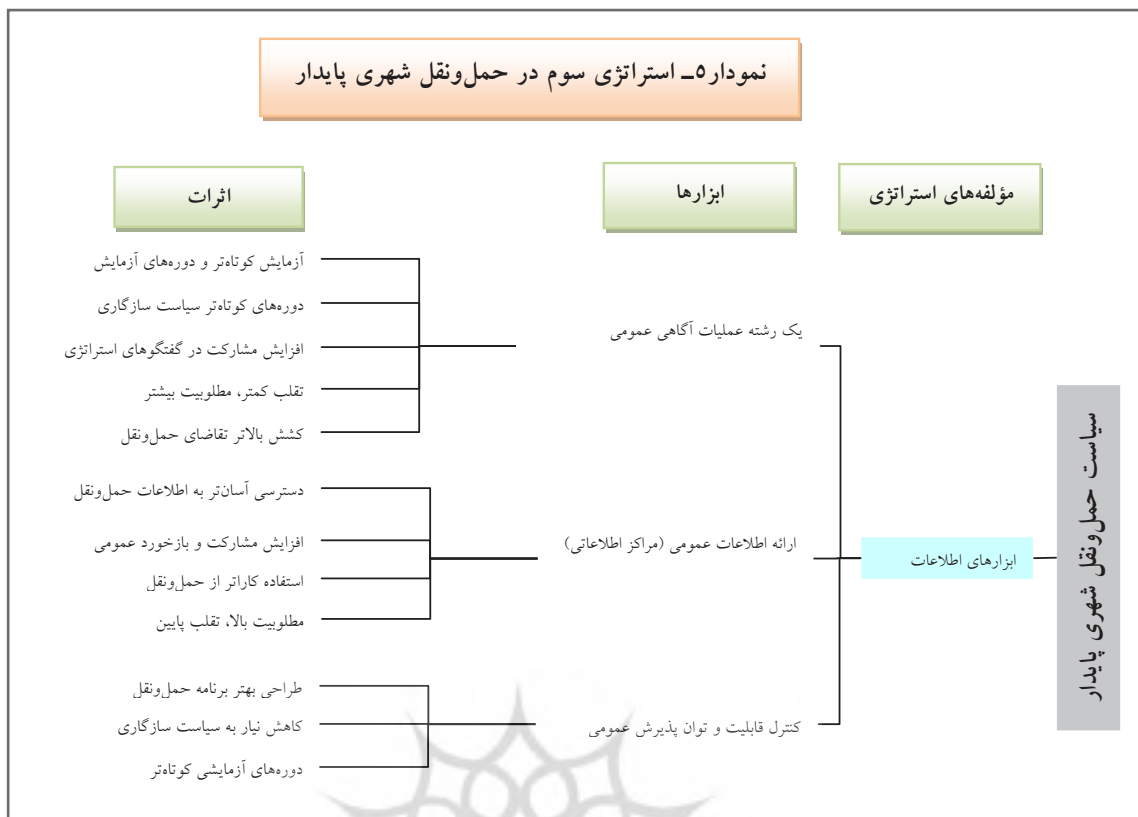
نمودار ۴- استراتژی دوم در حمل و نقل پایدار شهری



سیاست حمل و نقل شهری پایدار



نمودار ۵- استراتژی سوم در حمل و نقل شهری پایدار



و فضاهای شهری به نظر ناممکن می‌رسد؛ زیرا یک شهر همواره مانند یک سیستم ارگانیک است که تغییر در هر جزء آن، در کل ساختار شهری انعکاس می‌یابد و دارای اثرات و پیامدهای ثانوی و انباشتی بی‌شماری است که وابستگی به مسیر را شکل می‌دهد. بنابراین هر اقدام توسعه‌ای در هر شهری، همواره مقوله‌های ذهنی و عینی مضاعفی را به ساختار و عملکرد شهر می‌افزاید که در یک فرآیند دیالکتیکی، در یک پیچیدگی روزافزون، تاریخ خود را رقم می‌زند.

* کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری و مدرس دانشگاه

Shoorcheh.mahmood@yahoo.com

پی‌نوشت

- 1- Ecological
- 2- Sustainable Urban Transport
- 3- Brant Land
- 4- Economic Sustainability
- 5- Environmental Sustainability
- 6- Social Sustainability
- 7- Internal Costs
- 8- External Costs
- 9- User Pays Principle

دارد. پایداری در این بخش به‌طور کلی می‌تواند شامل سه ویژگی اقتصادی، اجتماعی و محیطی باشد. هر کدام از این سه بخش، دارای هزینه‌های داخلی و خارجی خاص خود می‌باشند که از رفتار انسانی در هر کدام ناشی می‌گردد. برای سهولت تبیین می‌توان پیامدها را در قالب هزینه تعریف کرد. با این وجود این هزینه‌ها بعضاً در تضاد با پایداری در این بخش عمل می‌کند و برای کاهش آن‌ها می‌توان از برخی ابزارها و شیوه‌های اقتصادی برای کنترل و هدایت رفتار انسان در این بخش (حمل و نقل شهری) استفاده نمود. این ابزارها و شیوه‌ها می‌تواند در قالب سیاست‌ها و برنامه‌ها و همچنین مقررات و ضوابط به اجرا درآید. با این حال، نوع ابزار اقتصادی باید متناسب با اهداف تعیین شده انتخاب شود که این موضوع با توجه به شرایط و ساختار هر شهری، متفاوت است. اگرچه ابزارها و شیوه‌های اقتصادی مزیت‌ها و تأثیراتی اساسی دارند اما نباید محدودیت‌ها و ضعف‌های آن را نادیده گرفت، زیرا هر اقدام و دخالتی در جامعه ممکن است همواره با استقبال یا مقاومت عمومی در پذیرش آن همراه باشد. بنابراین به‌طور کلی می‌توان گفت که پایداری در حمل و نقل شهری ناپایدار در سایر بخش‌ها



Demand–You can't Reach Tokyo by car. Expert Group on Influencing Road Traffic Demand (MM2), DSTI/RTR (2001), by M. Micozzi, Forthcoming.

■ Oum, T. H. / Waters, W.G. / Jong, S. Y., (1990), A Survey of Recent Estimates of Price Elasticities of Demand for Transport, World Bank Working Paper, WPS 359.

- 10 – Regulatory and Planning Instruments
- 11 – Cooperation Agreements
- 12 – Economic Instruments
- 13 – Price Instruments
- 14 – Quantity Instruments
- 15 – Information Instruments
- 16 – Outcome Objectives
- 17 – Activity Objectives
- 18 – Charges and Taxes
- 19 – Subsidies
- 20 – Auctions and Bidding Schemes
- 21 – Revenue Generation
- 22 – Market– Economy Compatibility
- 23 – Enforcing the User– Pays– Principle
- 24 – Incentive– Based Transport Policy Approach
- 25 – High Effectiveness
- 26 – Dynamic Incentives
- 27 – Greater Flexibility
- 28 – Levies
- 29 – Right
- 30 – Reaction Lags
- 31 – Unpredictable and Unstable Revenues
- 32 – Competitive Disadvantage

منابع

- میلز، ادوین، همپلتون، بروس: اقتصاد شهر، ترجمه عبدالله کوثری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۵.
- هاروی، دیوید: عدالت اجتماعی و شهر، ترجمه فرخ حسامیان و دیگران، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، تهران، ۱۳۷۹.
- شیخ حسنی، حسین، شورچه، محمود: تبیین اثرات برنامه‌ریزی کاربری زمین بر حمل‌ونقل شهری، کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک، تهران، ۱۳۸۹.
- APTA, (2003), Public Transportation Gets Our Economy Moving (www.apta.com); at www.apta.com/research/info/online/facts_economic_09.cfm.
- Cracknell, J.A., (2000), World Bank Urban Transport Strategy Review – Background Paper: Experience in Urban Traffic Management and Demand Management in Developing Countries, Washington D.C.; Available at www.worldbank.org/transport.
- FHWA, (2008), Employment Impacts of Highway Infrastructure Investment, Federal Highway Administration (www.fhwa.dot.gov); at www.fhwa.dot.gov/policy/otps/pubs/impacts/index.htm.
- United National Economic and Social Commission for Asia and Pacific/ UN ESCAP, (2001), Sustainable Transport Pricing and Charges Principles and Issues; UN.
- Organization for Economic Co-operation and Development/ OECD, (2001), Influencing Road Travel



اقتصاد شهری در جهان

Urban Economics in the World

حرکت‌های جهانی در حوزه مالیه شهری Successful Innovations in Urban Financing across the Globe

وحید یگانگی دستگردی*

Vahid Yeganegi Dastgerdi



شهرداری‌ها در اغلب نقاط جهان، بازوی دولت در سطح محلی محسوب می‌شوند و روز به روز نقش اساسی‌تری در توسعه اقتصاد محلی ایفا می‌کنند. این موضوع باعث نیاز روزافزون شهرداری‌ها به منابع مالی بیشتر و پایدارتر گردیده است. حرکت‌های نوین در حوزه مالیه شهری، نتیجه نیاز شهرداری‌ها به پرداخت هزینه‌هایی است که آن‌ها برای تأمین خدمات و زیرساخت‌های شهری صرف می‌کنند. در بسیاری از مواقع، این شیوه‌های جدید با تأمین مالی هزینه‌های سرمایه‌ای مرتبط هستند. همچنین تعداد اندکی از روش‌های جدید در مدیریت مالی، جهت برطرف کردن تقاضا برای قابلیت حسابرسی و شفافیت در سطح محلی ایجاد شده‌اند. مهم‌ترین حرکت‌های جهانی در حوزه مالیه شهری در سال‌های اخیر عبارتند از:

۱- تمرکززدایی مالی^(۱):

یکی از مهم‌ترین حرکت‌ها در مالیه شهری، تمرکززدایی مالی است که به معنای انتقال وظیفه پاسخگویی مالی از دولت مرکزی به شهرداری‌ها و تشویق شهرداری‌ها برای تأمین مالی و ارائه خدمات مختلف به شهروندان می‌باشد. اگر چه بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته سال‌هاست که تمرکززدایی را پذیرفته‌اند، لیکن این موضوع هنوز برای بسیاری از کشورهای در حال توسعه موضوعی جدید محسوب می‌شود.

از سال‌های دهه ۱۹۸۰ تاکنون، حدود ۷۵ کشور تمرکززدایی مالی را به عنوان ابزاری برای اطمینان از کارآمدی ارائه خدمات و فائق آمدن بر مسئله فقر پذیرفته‌اند (Zimmermann, 2009).

کشورهای مختلف، نسبت متفاوتی از بودجه خود را به شهرداری‌ها اختصاص می‌دهند، برای مثال نسبت هزینه شهرداری‌ها از کل هزینه‌های دولت، از کمتر از پنج درصد در یونان تا تقریباً ۶۰