

عوارض پارکینگ حاشیه خیابان، منبعی برای کسب درآمد عمومی محلی^۱

● نویسنده: دونالد سی شوپ^۲

Donald C. Shoup

● ترجمه و تلخیص: هادی سعیدی رضوانی

دانشجوی دکتری شهرسازی دانشگاه تهران

هدف اصلی این بخش با عنوان «اقتصاد شهری در جهان»، طرح و بررسی تجربیات موفق کشورهای جهان - چه شهرهای جهان توسعه یافته و چه شهرهای کشورهای در حال توسعه - در برخورد با مسائل اقتصادی و مالی است که با آنها مواجه می شوند. این بخش بر درس های قابل انتقال* از تجربیات کشورهای دیگر، در برخورد با مسائل اقتصادی شهرهای کشور متمرکز خواهد بود و تلاش خواهد کرد تا با طرح مسائل اقتصادی مختلف در زندگی شهری، پاسخ های سیاستی موفق سیاست گذاران و برنامه ریزان شهری و منطقه ای کشورهای دیگر را در برابر آنها بررسی و نقد کند. این مسائل حوزه های مختلفی مانند مسائل موجود در حوزه کاربری زمین و ترابری شهری تا موضوع مسکن، فقر و توسعه شهری و هزینه و درآمد شهرداری را پوشش خواهد داد. در این بخش موضوعات مشخصی مانند موارد زیر می تواند موضوع طرح در تجربیات موفق اقتصاد شهری جهان قرار گیرد:

- ۱- تجربیات موفق در زمینه مکان یابی بهینه تأسیسات و تجهیزات عمومی شهری؛
- ۲- مکان یابی فعالیت های اقتصادی و تولیدی و نواحی مسکونی و تجاری در شهرها؛
- ۳- تجربیات موفق در زمینه کاهش پیامدهای اقتصادی ازدحام و ترافیک شهری؛
- ۴- تجربیات موفق اقتصادی در طراحی نظام بهینه ترابری عمومی؛
- ۵- تجربیات موفق در زمینه فقر و نابرابری های شهری و روش های برخورد با آن؛
- ۶- موفقیت در زمینه اعمال روش های محرک توسعه اقتصاد شهری و منطقه ای؛
- ۷- تجربیات موفق در زمینه تأمین مسکن کم درآمدها؛
- ۸- تجربیات موفق در زمینه روش های تأمین مالی مسکن شهری (از دید مسکن غیررسمی و رسمی، مسکن متعارف و مسکن ارزان قیمت)؛
- ۹- تجربیات موفق در زمینه شناسایی و تأمین منابع پایدار شهری؛
- ۱۰- تجربیات موفق در زمینه تنظیم رابطه حکومت های مرکزی و محلی؛
- ۱۱- تعریف اصول و روش های کارآمد وضع مالیات بر املاک و زمین شهری و
- ۱۲- قیمت گذاری بهای خدمات و مانند آن.

فهرست خلاصه ارائه شده، تنها یادآوری گذرایی برگستره وسیع موضوعاتی است که می توان در این بخش به آنها توجه کرد. امید است تا با طرح تجربیات موفق سیاست گذاری و برنامه ریزی در حوزه های اقتصاد شهری کشورهای دیگر جهان، بتوان کمک های فکری مفیدی را برای سیاست گذاران و برنامه ریزان اقتصادی و مالی شهرهای کشور، در انجام وظایف و کارکردهای خود، ارائه داد.

* Transferable Lessons

مقدمه

زمینی که آزادانه و بدون گرفتن هیچ گونه وجهی در اختیار همه افراد جامعه قرار می گیرد، منابع عمومی^۳ خوانده می شود. برای نمونه کلاسیک منابع عمومی، زمین مرتع یک روستا را می توان نام برد که به صورت رایگان در اختیار همه اهالی روستا قرار می گیرد تا دام های خود را در آن جا بچرانند. این شیوه برخورد با منابع عمومی تا زمانی کاربرد دارد که جامعه کوچک بوده و علوفه فراوانی در مرتع وجود داشته باشد. اما زمانی که جامعه رشد کند و تعداد دام ها زیاد شود، به تدریج مراتع دچار چرای بی رویه دام ها شده و دیگر نمی توان همان دیدگاه پیشین را نسبت به منابع عمومی داشت.

پارکینگ حاشیه خیابان نیز همانند چراگاه یک روستا، منبعی عمومی به شمار می رود؛ همان گونه که دام ها برای پیدا کردن علف کمیاب در مرتع با هم رقابت می کنند، رانندگان نیز در خیابان برای یافتن جای پارک با هم به رقابت می پردازند. رانندگان، با صرف زمان برای یافتن جای

پارک، وقت و سوخت خود را تلف، هوا را آلوده و ترافیک را بیشتر می‌کنند و با یافتن جای پارک، دیگر انگیزه‌ای برای کاهش مدت زمان پارک خودروی خود ندارند.

وقتی افراد بسیاری بخواهند از یک منبع عمومی کمیاب استفاده کنند، ملاحظات شخصی در استفاده از این منابع محدود، منافع ملموس بلندمدتی ایجاد نخواهد کرد. پارکینگ رایگان حاشیه خیابانی نمونه‌ای از مشکلات استفاده از منابع عمومی است؛ زیرا هیچ‌کس مالک آن نیست و همه می‌توانند از آن استفاده کنند.

گشتن به دنبال جای پارک

شهرها، استفاده از جای پارک کنار خیابان را گاهی به وسیله اعمال ضوابطی محدود می‌کنند. این مقررات اغلب شامل ایجاد محدودیت در میزان استفاده از پارکینگ به یک یا دو ساعت است. اما گاهی بر این محدودیت ساعت نمی‌توان نظارت داشت در نتیجه اغلب نقض می‌شود. وقتی که تمام مکان‌های قابل پارک کنار خیابان اشغال شده است، حجم گسترده تقاضا برای عرضه اندک جای پارک شکل گرفته و رانندگان منتظر می‌مانند که یکی از خودروهای پارک شده بخواهد از پارک خارج شود. به این ترتیب هر چه تعداد خودروهایی که خواهان جای پارک هستند بیشتر باشد، زمان بیشتری برای یافتن آن نیاز خواهند داشت.

تلاش برای یافتن جای پارک، صفتی متحرک از خودروهایی که منتظر یافتن آن هستند ایجاد می‌کند. اما یک فرد نمی‌تواند در نظر بگیرد که چند خودرو در صف پارک هستند زیرا این خودروها از خودروهای دیگری که برای انجام کاری در حال گذر هستند قابل شناسایی نمی‌باشند. با این حال برخی از محققان تلاش کرده‌اند که تعداد خودروهای در حال گشت و زمان صرف شده آنها را برای یافتن جای پارک تخمین بزنند. آن‌ها برای این کار از تحلیل ویدئوهای ضبط شده از جریان ترافیک، مصاحبه با رانندگانی که در کنار خیابان پارک کرده‌اند و تجربه شخصی گشتن دنبال جای پارک استفاده کرده‌اند.

جدول شماره (۱) نشان‌گر نتایج ۱۶ مطالعه درباره گشتن دنبال جای پارک در ۱۱ شهر می‌باشد. تخمین‌ها به شدت به محلی وابسته است که مطالعه انجام شده است، اما ۸-۷۴ درصد حجم ترافیک مربوط به رانندگانی بوده که دنبال جای پارک می‌گشته‌اند. میانگین زمان برای یافتن جای پارک ۳/۵-۱۳/۹ دقیقه بوده است. این مطالعات، از محدوده‌هایی انجام شده که قیمت جای پارک در آن پایین و حجم ترافیک بالا بوده است و گمان می‌رفته که مشکل جای پارک دارد.

حتی صرف زمانی اندک برای یافتن جای پارک نیز می‌تواند به ترافیک پیش‌بینی نشده‌ای منجر شود. مرکز شهر پرتراپیکی را در نظر بگیرید که برای یافتن یک جای پارک به طور متوسط سه دقیقه وقت صرف شود. اگر از هر جای پارک در روز به طور متوسط ۱۰ خودرو استفاده کنند، هر جای پارک در یک روز، ۳۰ دقیقه زمان گشتن برای جای پارک^۴ دربرخواهد داشت. اگر متوسط سرعت خودرو در این مدت، ۱۰ مایل در ساعت باشد، هر جای پارک، یک سفر ۵ مایلی در روز ایجاد می‌کند. یک بلوک شهری تجاری به طور میانگین ۳۳ جای پارک در حاشیه خود ایجاد می‌کند. پس هر بلوک تجاری ۱۶۵ مایل در هر روز و ۶۰ هزار مایل در هر سال (معادل بیش از دو دور سفر به دور کره زمین) سفر ایجاد خواهد کرد. به دلیل این که به دنبال جای پارک بودن، در محدوده‌هایی که به طور معمول هم پرتراپیک هستند، ترافیک را تشدید کرده، بنابراین شرایط بد موجود، بدتر می‌شود.

جدول شماره ۱- گشتن به دنبال جای پارک در سده بیستم

سال	شهر	سهم گشتن دنبال جای پارک در ترافیک شهر (به درصد)	زمان متوسط برای گشتن دنبال جای پارک (دقیقه)
۱۹۲۷	دیترویت (۱)	۱۹	-
۱۹۲۷	دیترویت (۲)	۳۱	-
۱۹۳۳	واشنگتن	-	۵
۱۹۶۰	نیوهارون	۱۷	-
۱۹۶۵	لندن (۱)	-	۶/۱
۱۹۶۵	لندن (۲)	-	۳/۵
۱۹۶۵	لندن (۳)	-	۲/۶
۱۹۷۷	فری بورگ	۷۱	۶
۱۹۸۱	بیت المقدس	-	۹
۱۹۸۴	کمبریج	۳۰	۱۱/۵
۱۹۹۳	کیتلن	-	۱۲/۲
۱۹۹۳	نیویورک (۱)	۸	۵/۸
۱۹۹۳	نیویورک (۲)	-	۱۰/۴
۱۹۹۳	نیویورک (۳)	-	۱۳/۸
۱۹۹۷	سانفرانسسکو	-	۶/۵
۲۰۰۱	سیدنی	-	۶/۵
	میانگین	۳۸	۷/۱

شماره‌های بعد از دیترویت، لندن و نیویورک به محدوده‌های مختلف در این شهرها اشاره دارد.

اگر توقف در کنار خیابان، ارزان‌تر از توقف در پارکینگ‌های خارج از خیابان باشد، گشتن دنبال جای پارک از دید فردی، انتخابی عقلانی است؛ اما از دید جمعی، این کار موجب افزایش ترافیک، اتلاف سوخت، افزایش تصادفات و آلوده‌سازی هوا می‌شود. این مسائل وقتی ایجاد می‌شود که شهرها، کرایه ارزانی برای جاپارک‌های کنار خیابان وضع کنند

شهرها با دریافت کرایه ارزان قیمت برای جاپارک‌های کنار خیابان، انگیزه‌ای برای گشتن به دنبال جای پارک ایجاد می‌کنند. برای درک میزان تأثیر ایجاد این انگیزه، جدول شماره (۲) قیمت جای پارک کنار خیابان^۱ و خارج از خیابان^۲ را در هنگام ظهر یک روز تعطیل در ۲۰ شهر آمریکایی نشان می‌دهد. ستون دوم نشان‌دهنده قیمت نزدیک‌ترین جای پارک کنار خیابانی و ستون سوم نشان‌دهنده قیمت ساعت اول توقف در پارکینگ‌های خارج از خیابان (مانند پارکینگ‌های طبقاتی) است. جای پارک کنار خیابانی در همه شهرها به جز سه شهر، ارزان‌تر از پارکینگ‌های خارج از خیابان است. به طور متوسط ساعت اول توقف در پارکینگ‌های خارج از خیابان معادل ۵ ساعت توقف در جاپارک‌های کنار خیابان است.

اگر توقف در کنار خیابان، ارزان‌تر از توقف در پارکینگ‌های خارج از خیابان باشد، گشتن دنبال جای پارک از دید فردی، انتخابی عقلانی است؛ اما از دید جمعی، این کار موجب افزایش ترافیک، اتلاف سوخت، افزایش تصادفات و آلوده‌سازی هوا می‌شود. این مسائل وقتی ایجاد می‌شود که شهرها، کرایه ارزانی برای جاپارک‌های کنار خیابان وضع کنند. این امر نتیجه آشکار مدیریت بد در استفاده از یک منبع شهری کمیاب، با پیامدهای نامطلوب گسترده برای شهرها، اقتصاد و محیط‌زیست است.

جدول شماره ۲- قیمت پارکینگ در محدوده شهرداری^۷

شهر (۱)	قیمت یک ساعت توقف (دلار در هر ساعت)		مصرف جوی ناشی از توقف کنار خیابان (۱.۵)×(۳)-(۲)×۵
	کنار خیابان (۲)	خارج از خیابان (۳)	
باتمبور	۳	۶	۱
برقلی	۰.۷۵	۰	۰
بوستون	۵	۱۱	۱۰
بولانو	۱	۳	۲
کمبریج	۰.۵	۱	۳.۵
شیکانو	۱	۱۳.۲۵	۱۲.۲۵
هوستون	۰.۲۵	۱.۵	۱/۲۵
لاکسبیج	۲	۲	۰
لس آنجلس	۱/۵	۳.۳	۱.۵۰
نیورآلانو	۱.۲۵	۳	۱/۷۵
نیویورک	۱/۵	۱۱.۳۸	۱۲/۸۸
پالو آلتو	۰	۰	۰
پاسادنا	۱	۶	۵
فیلادلفیا	۱	۳	۲
پرلند	۱	۱.۵	۰.۵
سن دیگو	۱	۶	۵
سافرانسیسکو	۱	۱.۵	۰.۵
سانتا باربارا	۰	۵	۵
سانتامونیکا	۰.۵	۱.۲	۳/۸
سیاتل	۱	۸	۷
متوسط	۱.۱۱	۵.۶	۱.۷۰

پیش فرض: یک راننده به مدت یک ساعت در هنگام ظهر یک روز تعطیل پارک می‌کند. داده‌ها بین سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۳ گردآوری شده است

کرایه واقعی برای جاپارک‌های حاشیه خیابان

به منظور حذف زمان برای یافتن جای پارک، شهرها می‌توانند کرایه‌ای واقعی برای جای پارک وضع کنند. کرایه واقعی - که می‌تواند در ساعات مختلف روز، متفاوت باشد- تقاضای پارکینگ را متعادل می‌سازد. اگر شهری، کرایه‌ای برای پارکینگ کنار خیابانی وضع کند که به اندازه‌ای بالا باشد که همیشه تعدادی از جای پارک‌های مجاور هر بلوک، خالی بماند، رانندگان همیشه جای پارک خالی در نزدیکی مقصدشان خواهند یافت. قیمت واقعی با وجود بالا یا پایین بودن باید به گونه‌ای وضع شود که کمبود جای پارک احساس نشود. دولت‌ها اغلب خدمات عمومی را به گونه‌ای قیمت‌گذاری می‌کنند که هزینه بازتولید آن را تأمین کند؛ اما هدف گرفتن کرایه واقعی از پارکینگ کنار خیابانی، مدیریت یک منبع کمیاب است نه تأمین مالی هزینه‌های عرضه آن.

اگر هدف قیمت‌گذاری واقعی کرایه جای پارک، رسیدن به شرایطی باشد که رانندگان بدون گشتن بتوانند جای پارک بیابند، میزان مناسب جای پارک خالی در کنار خیابان چقدر خواهد بود؟ مهندسان ترافیک اغلب توصیه می‌کنند که این نرخ باید حدود ۱۵ درصد جاپارک‌ها باشد؛ به عبارت دیگر از هر هفت جای پارک، یکی باید خالی بماند تا ورود و خروج به پارکینگ آسان صورت گیرد. در صورت پذیرفتن این نرخ قیمت واقعی برای جای پارک کنار خیابانی در طول روز متفاوت است.

زمانی که نرخ اشغال پارکینگ کمتر از ۸۵ درصد است، نباید کرایه‌ای گرفته شود؛ زیرا در این صورت منفعت عمومی را به دنبال خواهد داشت و هزینه حاشیه‌ای اضافه شدن یک استفاده‌کننده دیگر صفر خواهد بود. اما زمانی که تقاضا افزایش می‌یابد، منفعت عمومی در تنگنا قرار می‌گیرد، مدت زمانی طول می‌کشد تا جای پارک خالی پیدا شود و هزینه حاشیه‌ای اضافه شدن یک استفاده‌کننده دیگر افزایش می‌یابد. به دلیل این که عرضه جای پارک کنار خیابانی میزان ثابتی دارد، قیمت کرایه باید افزایش یابد تا نرخ اشغال پارکینگ را به ۸۵ درصد برساند. برای دانستن اینکه آیا قیمتی که اکنون وضع شده، قیمت واقعی است یا نه، باید نرخ اشغال پارکینگ را به دست آورد. اگر این نرخ حدود ۸۵ درصد بود، آن‌گاه قیمت کرایه واقعی است.

درآمد حاصل از پارکینگ حاشیه خیابان به‌مانند اجاره زمین عمومی

جای پارک‌های حاشیه خیابان، زمین شهری با میزان عرضه ثابتی است که درآمد ناشی از آن اجاره زمین به شمار می‌رود. تقاضا، تعیین‌کننده ارزش اجاره این جای پارک‌هاست و سود ناشی از آن باید صرف عرضه خدمات عمومی در شهر شود. اخذ کرایه از پارکینگ‌های حاشیه خیابان بسیار مؤثرتر از وضع مالیات بر اجاره زمین است. جدول شماره (۳) قیمت پارکینگ حاشیه خیابان و مالیات بر ارزش زمین را به عنوان روش‌هایی برای جمع‌آوری اجاره زمین برای هدف‌های عمومی مقایسه می‌کند. این مقایسه دو نکته را روشن می‌کند: نکته نخست ماهیت این نوع درآمد است. قیمت پارکینگ حاشیه خیابان، هزینه‌ای است که از استفاده‌کنندگان آن دریافت می‌شود و مالیات به‌شمار نمی‌رود، یعنی از مالکان وسایل نقلیه دریافت می‌شود نه از مالکان زمین. کرایه پارک حاشیه خیابان به نسبت زمان استفاده تنها از رانندگانی که زمین عمومی کمیابی را اشغال کرده‌اند، دریافت می‌شود. همان‌گونه که هنری جورج می‌گوید: درآمد عمومی «به وسیله جامعه، برای استفاده جامعه، به قیمت بازتولید جامعه اخذ می‌شود» و صرف هزینه‌های تأمین خدمات عمومی برای محله‌ها می‌شود.

جدول شماره ۳- مقایسه قیمت پارکینگ حاشیه خیابان و مالیات بر ارزش زمین

معیارها	قیمت بازار برای پارکینگ حاشیه خیابان	مالیات بر ارزش زمین
جمع درآمد	سازمان برای استفاده از زمین که در مالکیت عامه است	مالیات بر دست‌های ارزش زمین‌هایی که در مالکیت افراد است اخذ می‌شود
یار اصلی عوارض ^{۱۱}	رانندگانی که خودروی خود را در حاشیه خیابان پارک می‌کنند	صاحبان زمین مالیات را می‌پردازند
سختی ^{۱۲}	- اندازه‌گیری ارزش قیمت و مشخص کردن آسان جای پارک‌ها - جایه‌جایی مکرر استفاده‌کنندگان از جای پارک حاشیه‌ای - قابلیت قیمت‌گذاری صحیح و دقیق	- تهیه اطلاعات بیش از اندازه گران قیمت است - فروش اندک زمین‌های توسعه یافته - دشواری قیمت‌گذاری صحیح و دقیق
تزیینت ^{۱۳}	- افزایش انگیزه برای بهسازی زمین - حذف زمان گشتن به دنبال جای پارک - کاهش ازدحام ترافیکی و آلودگی هوا - از بین بردن نیاز به پارکینگ خارج از خیابان	افزایش انگیزه برای بهسازی زمین
برابری ^{۱۴}	رانندگان وسایل نقلیه‌ای که از این فضای عمومی استفاده کرده، عوارض را پرداخت می‌کنند	صاحبان زمین برای خدمات عمومی عوارض پرداخت می‌کنند

نکته دوم آن است که اخذ عوارض از پارکینگ حاشیه خیابان آسان‌تر از جمع‌آوری مالیات بر ارزش افزوده زمین است. کتاب‌های زیادی درباره دشواری‌های سنجش ارزش زمین (مانند اینکه چگونه ارزش زمین و ساختمان از هم جدا می‌شود) و مشکلات اخذ مالیات از این زمین‌ها (مانند این که آیا باید از ارزش اجاره زمین مالیات گرفت یا ارزش سرمایه) نگاشته شده است. با این حال، پارکینگ‌های حاشیه خیابان، مکان‌های محدود و هم‌شکلی هستند که تنها تفاوت‌شان در محل قرارگیری آنها می‌باشد. آنها مانند یک ملک اجاره‌ای هستند که تعداد فراوانی مستأجر برای آن وجود دارد و هزینه انتقال آن از یک مستأجر به مستأجر بعدی پایین است. قیمت‌گذاری کرایه این جای پارک‌ها نیز ساده می‌باشد. اگر قیمت کرایه، بسیار بالا باشد، جای پارک‌های زیادی خالی می‌ماند و اگر این قیمت خیلی پایین باشد، جای پارک‌های زیادی پر می‌شود. در هر دو حالت به راحتی می‌توان با بالابردن یا پایین آوردن قیمت کرایه، آن را متناسب با تقاضا تنظیم نمود. پارکینگ‌های حاشیه خیابان را می‌توان بازار زمین در هر شهر تلقی کرد.

تعیین قیمت کرایه باید به گونه‌ای صورت گیرد که میان عرضه و تقاضا تعادلی وجود داشته باشد. نقطه بهینه برای نرخ اشغال پارکینگ، ۸۵ درصد است. به این معنی که اگر قیمت کرایه طوری تعیین شود که در هر زمان از روز حدود ۱۵ درصد از جای پارک‌ها خالی باشد این قیمت مناسب است و اگر کمتر از ۸۵ درصد خالی باشد، قیمت کرایه بالاست و اگر بیش از ۸۵ درصد پر باشد، قیمت کرایه پایین است

ملاحظات مرتبط با مقوله برابری

اخذ عوارض از پارکینگ‌های حاشیه خیابان، از نظر اقتصادی مؤثر است و ممکن است از نظر سیاسی نیز تأثیراتی داشته باشد، اما آیا عادلانه نیز هست؟ برای قضاوت در این باره باید آن را با جایگزین خود (پارکینگ خارج از خیابان) مقایسه کرد. ملزومات پارکینگ خارج از خیابان^{۱۴} موجب افزایش قیمت کالا و خدمات می‌شود. اخذ عوارض از پارکینگ حاشیه خیابان در مقایسه با پارکینگ خارج از خیابان به یک دلیل ساده، عادلانه‌تر است: همه افراد خودروی شخصی ندارند و افراد بدون خودرویی که از مغازه‌هایی خرید می‌کنند که به دلیل استفاده از پارکینگ خیابان عوارض پرداخت می‌کنند نیز به طور غیرمستقیم هزینه این پارکینگ را به صورت افزایش قیمت بر روی کالاهایی که می‌خرند، پرداخت می‌کنند. پیمایش ملی سفر خانوار^{۱۵} در سال ۲۰۰۱ نشان داد که خانوارهایی که درآمدی کمتر از ۲۵ هزار دلار در سال دارند، ۹ برابر بیشتر از خانوارهایی که درآمد بیش از ۲۵ هزار دلار در سال دارند ممکن است که خودرویی نداشته باشند. هم‌چنین احتمال صاحب خودرو نشدن خانوارهایی که در خانه اجاره‌ای زندگی می‌کنند^{۱۶} ۶ برابر افرادی است که صاحب خانه هستند. خودرو به صورت نامساوی میان افراد جامعه تقسیم شده و اخذ کرایه از رانندگانی که از پارکینگ حاشیه خیابان استفاده می‌کنند خیلی عادلانه‌تر از این است که همه افراد (چه آن‌هایی که خودرو دارند و چه آن‌هایی که ندارند) را مجبور به پرداخت هزینه پارکینگ خارج از خیابان نماییم.

دیدگاه انتقادی دیگری که می‌تواند وجود داشته باشد آن است که اخذ مستقیم کرایه ممکن است منجر به جداسازی رانندگان بر اساس درآمدشان گردد. به این ترتیب که رانندگان مرفه همیشه جای پارک رزرو شده‌ای در اختیار دارند در حالی که رانندگان کم‌درآمد، نمی‌توانند کرایه جای پارک مناسب را بپردازند. باید توجه داشت که عوامل مختلفی بر مکان پارک خودرو تأثیر دارد. این عوامل می‌تواند عبارت باشد از: مدت توقف، تعداد افرادی که در خودرو هستند و ارزشی که راننده برای صرفه‌جویی در زمان خود قائل است. رانندگان بسته به نوع سفر برای زمان خود ارزش متفاوتی قائل هستند و کرایه پارکینگ، رانندگان را توانمند می‌کند تا بر اساس نوع سفر و انگیزه خود در آن لحظه، زمان خود را ارزش‌گذاری کنند. افراد کم‌درآمد ممکن است که عجله داشته باشند و رانندگانی که همیشه نمی‌توانند در بهترین جا پارک کنند می‌توانند فقط در زمان‌هایی که صرفه‌جویی در وقت برایشان بسیار مهم است در این نقاط توقف کنند. در عوض همه می‌توانند با صرفه‌جویی در هزینه کرایه پارکینگ از وسایل نقلیه عمومی استفاده کرده یا به قدم زدن یا دوچرخه سواری برای رسیدن به مقصد بپردازند.

قیمت پارکینگ حاشیه خیابان، هزینه‌ای است که از استفاده‌کنندگان آن دریافت می‌شود و مالیات به‌شمار نمی‌رود، یعنی از مالکان وسایل نقلیه دریافت می‌شود نه از مالکان زمین

...

هیچ‌یک از منابع دیگر درآمد عمومی مانند عوارض پارکینگ حاشیه‌ای سهل‌الوصول نیست. در کنار این مزیت این نوع عوارض موجب می‌شود تا حمل‌ونقل عمومی تقویت شده و از طریق کاهش استفاده از خودروی شخصی، محیط‌زیست محافظت گردد

اخذ کرایه واقعی، پارکینگ‌های حاشیه خیابان را به محلی در دسترس برای همگان تبدیل کرده و موجب می‌شود که رانندگان انتخاب کنند که کجا توقف نمایند. بسیاری از افراد از این که در مواقع اضطراری، حتی با وجود پرداخت هزینه، نمی‌توانند جای پارک مناسبی پیدا کنند، عصبانی شده بنابراین اغلب آن‌ها احساس می‌کنند اگر به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که وقتی نیاز به توقف فوری دارند همیشه جایی برای پارک پیدا کنند، اخذ عوارض از پارکینگ حاشیه خیابان، عادلانه است.

اخذ مالیات از ارزش زمین بسیار بحث‌برانگیزتر از اخذ عوارض از پارکینگ حاشیه خیابان است. کرایه واقعی از پارکینگ نیازمند هیچ کدام از توجیحات مالیات بر ارزش زمین نیست. عوارض پارکینگ حاشیه‌ای به معنی مطالبه حقوق عمومی از زمین خصوصی نیست؛ بلکه به معنی مطالبه حقوق خصوصی از زمین عمومی است. به دلیل این که جامعه به گونه‌ای آشکار، پارکینگ‌های حاشیه‌ای را در اختیار دارد پس حق دارد که حق کرایه آن را نیز جمع‌آوری کند.

نتیجه گیری

پارکینگ رایگان یا ارزان حاشیه خیابانی یک مشکل مشترک و قدیمی شهرهاست. مطالعات نشان می‌دهد که ۸-۷ درصد خودروها در ترافیک پرتراکم شهرها به دنبال پارکینگ کنار خیابانی^{۱۷} هستند و زمان میانگین برای یافتن یک جای پارک ۳-۱۴ دقیقه است. شهرها می‌توانند مزیت اقتصادی پارکینگ کنار خیابان را از راه اخذ قیمت واقعی پارکینگ حاشیه خیابانی حذف کنند. قیمت واقعی پارکینگ حاشیه خیابان می‌تواند سودی معادل ۵-۸ درصد کل اجاره زمین در یک شهر و در برخی محلات سودی بیش از مالیات بر املاک داشته باشد.

پارکینگ رایگان حاشیه خیابان می‌تواند مشکلات گوناگونی برای شهرها در پی داشته باشد. رانندگان با صرف وقت برای گشتن به دنبال جای پارک، موجب متراکم شدن ترافیک، اتلاف بنزین و آلوده شدن هوا می‌شوند. کمبود پارکینگ حاشیه‌ای منجر به تقاضای بیشتر برای پارکینگ خارج از خیابان شده که خود نیز منجر به افزایش قیمت کالاها و خدمات می‌گردد. تعیین قیمت کرایه باید به گونه‌ای صورت گیرد که میان عرضه و تقاضا تعادلی وجود داشته باشد. نقطه بهینه برای نرخ اشغال پارکینگ، ۸۵ درصد است. به این معنی که اگر قیمت کرایه طوری تعیین شود که در هر زمان از روز حدود ۱۵ درصد از جای پارک‌ها خالی باشد این قیمت مناسب است و اگر کمتر از ۸۵ درصد خالی باشد، قیمت کرایه بالا است و اگر بیش از ۸۵ درصد پر باشد، قیمت کرایه پایین است.

هیچ‌یک از منابع دیگر درآمد عمومی مانند عوارض پارکینگ حاشیه‌ای سهل‌الوصول نیست. در کنار این مزیت این نوع عوارض موجب می‌شود تا حمل‌ونقل عمومی تقویت شده و از طریق کاهش استفاده از خودروی شخصی، محیط‌زیست محافظت گردد. با توجه به مجموعه نکته‌های بیان شده می‌توان نتیجه گرفت که اخذ کرایه واقعی از پارکینگ حاشیه خیابان یک منبع ایدئال درآمد عمومی محلی است.

پی‌نوشت‌ها:

۱- این مقاله بر اساس منبع زیر تهیه شده است:
Shoup, C. Donald, (2004), The Ideal Source of Local Public Revenue, Regional Science and Urban Economics, 34, 753 – 784

۲- گروه برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه کالیفرنیا، لس‌آنجلس.

- 3- Commons
- 4- Cruising Time Per Day
- 5- Curb Parking
- 6- Off-Street Parking
- 7- City Hall
- 8- Curb
- 9- Off-Street
- 10- Incidence
- 11- Assessment
- 12- Efficiency
- 13- Equity

۱۴- این جا منظور از پارکینگ خارج از خیابان، پارکینگ‌هایی است که اغلب مغازه‌ها و واحدهای تجاری در آمریکا موظفند آن‌ها را برای توقف خودروی مشتریان در کنار واحد تجاری یا اداری خود بسازند. به این ترتیب چون هزینه احداث این پارکینگ‌ها به عهده مغازه‌دار است، این هزینه بر نرخ کالا یا خدمتی که وی عرضه می‌کند مؤثر است.

- 15- National Household Travel Survey
- 16- Living in a Rented Residence
- 17- Curb Parking

منابع:

- Andelson, R., Gaffney, M., (1979), "Seligman and his Critique from Social Utility", In: Andelson, R. (Ed.), *Critics of Henry George*, Associated Univ. Presses, London.
- Arnott, R., Rowse, J., (1999), "Modeling Parking", *Journal of Urban Economics* 45, 97-124.
- Arnott, R., Stiglitz, J., (1979), "Aggregate Land Rents, Expenditure on Public Goods, and Optimal City Size", *Quarterly Journal of Economics*, 93 (4), 471- 500.
- Bird, R., (1991), "Tax Structure and the Growth of Government", In: Eden, L. (Ed.), *Retrospectives on Public Finance*, Duke Univ, Press, Durham, NC, pp. 263- 275.
- Birnie, A., (1939), *Single -Tax George*, Thomas Nelson and Sons, London.
- Blaug, M., (1992), *Henry George (1839- 1897)*, Edward Elgar Publishing, London.
- Bolton, R., (1985), Three Mysteries about Henry George, In: Lewis, S. (Ed.), *Henry George and Contemporary Economic Development*, Williams College, Williamstown, MA, pp. 7 - 24.
- Brierly, J., (1972), *Parking of Motor Vehicles*, 2nd ed., Applied Science Publishers, London.
- Bus+Bahn, (1977), (August). Kommentar u"berflu"ssig., p. 2.
- Casella, S., (1985), *Tax Increment financing*, *Planning Advisory Service Report*, vol. 389, American Planning Association, Chicago.
- Clark, P., (1993), "An Assessment of the Likely Impact of Changes in Short Term Metered Parking Prices on Parkers in the Central City Area, TP 608", Town Planning Branch, Cape Town, South Africa.
- Cord, S., (1965), *Henry George: Dreamer or Realist?*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- Dardia, M., (1998), *Subsidizing Redevelopment in California*, Public Policy Institute of California, San Francisco.
- Dre'ze, J., (1995), "Forty Years of public Economics: A Personal Perspective", *Journal of Economic Perspectives*, 9 (2), 111 -130.
- Dueker, K., Strathman, J., Bianco, M., (1998), *Strategies to Attract Auto Users to Public Transportation*, Report 40 of the Transit Cooperative Research Program, National Academy Press, Washington, DC.
- Ellickson, B., (1973), "A Generalization of the Pure Theory of Public Goods", *American Economic Review*, vol. 63, No.3, June, pp. 417- 432.
- Falcocchio, J., Darsin, J., Prassas, E., (1995), *An Inquiry on the Traffic Congestion Impacts of Parking and Pricing Policies in the Manhattan CBD*, Polytechnic University of New York Transportation Training and Research Center, New York.
- Fischel, W., (2001), *the Home voter Hypothesis*, Cambridge, MA: Harvard University Press.
- George, H., (1879) (1938), *Progress and Poverty, an Inquiry into the Cause of Industrial Depressions and of Increase of Want with Increase of Wealth; the Remedy*, Modern Library, New York.
- Goodwin, P., (2001), Traffic Reduction, In: Button, K., Hensher, D. (Ed.), *Handbook of Transport Systems and Traffic Control*, Pergamon, Amsterdam, pp. 21- 32.

- Hamond, M., DeCanio, S., Duxbury, P., Sanstad, A., Stinson, C., (1997), *Tax Waste, Not Work*, Redefining Progress, Oakland, CA.
- Hogentogler, C.A., Willis, E.A., Kelley, J.A., (1934), “Intangible Economics of Highway Transportation”, Proceedings of the Thirteenth Annual Meeting of the Highway Research Board, Washington, DC, December 7 –8, (1933), pp. 189–205.
- Holland, D., (1970), *the Assessment of Land Value*, University of Wisconsin Press, Madison, WI.
- Huber, M., (1962), *Street Travel as Related to Local Parking*, Proceedings of the 41st Annual Meeting of the Highway Research Board, pp. 333– 352.
- Inwood, J., (1966), *Some Effects of Increased Parking Meter Charges in London*, Road Research Laboratory, Harmondsworth, England.
- Johnson, C., Man, J., (2001), *Tax Increment Financing and Economic Development: Uses, Structures, and Impacts*, State Univ. of New York Press, Albany, NY.
- Kolozsvari, D, Shoup, D, (2003), *Turning Small Change into Big Changes*, Access 23, 3– 7.
- May, A., (1975), *Parking Control: Experience and Problems in London, Traffic Engineering and Control*, May, pp. 227–229.
- Mill, J.S., (1965), *Principles of Political Economy, Collected Works of John Stuart Mill*, vol. 3. University of Toronto Press and Routledge and Kegan Paul, London.
- Millard-Ball, A., (2002), “Putting on Their Parking Caps”, *Planning*, 16– 21 (April).
- Monissen, H., (1999), In: Festschrift, J.B. (Ed.), *Explorations of the Laffer Curve*, George Mason University, Fairfax, VA.
- Nechyba, T., (2001), the Benefit View and the New View: Where Do We Stand, Twenty-Five Years into the Debate? In: Wallace, O. (Ed.), *Property Taxation and Local Government Finance*, Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, pp. 113– 121.
- O’Malley, M., (1985), *Cruising for Parking in Harvard Square: A Model to Evaluate City Parking Policies*, John F. Kennedy School of Government, Cambridge, MA.
- Pollock, R., Shoup, D., (1977), “The Effect of Shifting the Property Tax Base From Improvement Value to Land Value: an Empirical Estimate”, *Land Economics*, 53 (1), 67– 77.
- Portland Metro Regional Transportation Planning, (1995), “Regional Parking Management Program for the Portland Metropolitan Area”, Oregon Department of Transportation, Portland.
- Priest, A., (1981), *the Taxation of Urban Land*, Manchester, UK: Manchester University Press.
- Raphael, S., Stoll, M., (2001), “Can Boosting Minority Car-Ownership Rates Narrow Inter-Racial Employment Gaps?”, *Brookings–Wharton Papers on Urban Affairs*, (2), 99–137.
- Salomon, I., (1984), “Toward a Behavioral Approach to City Centre Parking: the Case of Jerusalem’s CBD”, *Cities*, 3 (3), 200– 208.
- Saltzman, R., (1994), “Three Proposals for Improving Short-Term on-Street Parking”, *Socio-Economic Planning Sciences*, 28 (2), 85–100.

- Schelling, T., (1978), *Micromotives and Macrobehavior*, W.W. Norton, New York.
- Schumpeter, J., (1954), *History of Economic Analysis*, Oxford Univ. Press, New York.
- Seligman, E., (1931), *Issues in Taxation*, Tenth Edition, Macmillan, New York.
- Shoup, D., (1978), the Effect of Property Taxes on the Capital Intensity of Urban Land Development, In: Break, G. (Ed.), *Metropolitan Financing and Growth Management Policies: Principles and Practice*, University of Wisconsin Press, Madison, WI, pp. 105– 132.
- Shoup, D., (1990), *New Funds for Old Neighborhoods: California's Deferred Special Assessments*, University of California, California Policy Seminar, Berkeley, CA.
- Shoup, D., (1994), "Cashing in on Curb Parking", *Access*, 4, 20– 26.
- Shoup, D., (1995), "An Opportunity to Reduce Minimum Parking Requirements", *Journal of the American Planning Association*, 61 (1), 14–28.
- Shoup, D., (1997), "The High Cost of Free Parking", *Journal of Planning Education and Research*, 17 (1), 1 –18.
- Shoup, D., (1999) a. "In Lieu of Required Parking", *Journal of Planning Education and Research*, 18 (4), 307– 320.
- Shoup, D., (1999) b, the Trouble with Minimum Parking Requirements, *Transportation Research, Part A, Policy and Practice* 33A (7/8), 349–574.
- Shoup, D., (2003), Buying Time at the Curb, In: Foldvary, F., Klein, D. (Ed.), *The Half-Life of Policy Rationales: How New Technology Affects Old Policy Issues*, New York Univ. Press, New York, pp. 60– 85.
- Simpson, H., (1972), "Downtown Storage Garages", *the Annals*, vol. CXXIII, September, pp. 82–89.
- Smith, A., (1776) (1937), *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Modern Library, New York.
- Smith, M., (2001), Planning for Structured Parking. In: Chrest, A., Smith, M., Bhuyan, S., Monahan, D., Iqbal, M. (Ed.), *Parking Structures*, Third Edition, Kluwer Academic Publishing, Boston, MA, pp. 7 –36.
- United States Census Bureau, (2000), *Compendium of Government Finances 1997*, United States Census Bureau, Washington, DC.
- United States Census Bureau, (2001), "American Housing Survey for the United States: (2001), H150/01", United States Census Bureau, Washington, DC, Available Online at <http://www.census.gov/hhes/www/housing/ahs/ahs01/tab1a7.html>.
- United States Department of Transportation, (1997), *Highway Statistics 1997*, Federal Highway Administration, Office of Highway Policy Information, Washington, DC.
- United States Department of Transportation, (2003), "NHTS Highlights Report, BTS03-05", Bureau of Transportation Statistics, Washington, DC. Available Online at http://www.bts.gov/products/national_household_travel_survey/highlights_of_the_2001/i.

- Vickrey, W., (1954), “The Economizing of Curb Parking Space”, *Traffic Engineering*, November, 62 – 67. Later Incorporated in Testimony to the Joint Committee on Washington, DC. Metropolitan Problems in (1959), which was Republished in the *Journal of Urban Economics* 36, (1994), pp. 42– 65.
- Vickrey, W., (1955), “Some Implications of Marginal Cost Pricing for Public Utilities”, *American Economic Review*, 45 (2), 605– 620.
- Vickrey, W., (1967), “Optimization of Traffic and Facilities”, *Journal of Transport Economics and Policy*, 1 (2), 123– 136.
- Whitaker, J., (1997), “Enemies or Allies? Henry George and Francis Amasa Walker one Century Later”, *Journal of Economic Literature*, XXXV (4), 1891– 1915.
- Willson, R., (1995), “Suburban Parking Requirements: a Tacit Policy for Automobile use and Sprawl”, *Journal of the American Planning Association*, 61 (1), 29– 42.
- Wilson, J., (1980), the Politics of Regulation. In: Wilson, *J. The Politics of Regulation*, Basic Books, New York, pp.357– 394.
- Witheford, D.K., Kanaan, G.E., (1972), *Zoning, Parking, and Traffic*, Westport, Connecticut: Eno Foundation for Transportation.
- Zodrow, G., (2001), Reflection on the New View and the Benefit View of the Property Tax, In: Wallace, O. (Ed.), *Property Taxation and Local Government Finance*, Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Police.

