

بررسی مدل های توزیع سفر با نگرشی بر مطالعات پیشین

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۰۴/۱۹

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۹/۰۷/۰۶

علی صبا^۱

حسین حبیبی متولی^۲

سیدرضا سید علیزاده گنجی^۳

چکیده

باتوجه به افزایش روزافزون سفر، نیاز به برنامه‌ریزی برای مدیریت منابع موجود و تخصیص منابع جدید در همه بخش‌ها از جمله نزد متولیان بخش حمل و نقل جاده‌ای که بیشترین سهم جابجایی مسافر را در میان سایر بخش‌ها دارا می‌باشند به چشم می‌آید. همچنین به‌دلیل اهمیت پیش‌بینی دقیق مسافران برای مدیریت عرضه امکانات موجود و تخصیص منابع جدید، پیش‌بینی تعداد مسافران از اولویت بالایی برخوردار است. از این‌رو برنامه‌ریزان حمل و نقل و اقتصاد از گذشته به‌دنبال تخمین مدل‌هایی جهت پیش‌بینی سفر جاده‌ای مسافر بوده‌اند. متخصصان علوم مختلف از جمله ریاضی، آمار و علوم کامپیوتر هر یک به نوعی سعی می‌کنند روشی ساده و مؤثر برای پیش‌بینی هر چه دقیق‌تر تعداد مسافران در بعد ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی ارائه دهند. برآورد تقاضای حمل و نقل یکی از مهم‌ترین موارد برای انجام برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت در زمینه حمل و نقل است. اولین گام در مسیر طراحی حمل و نقل کارا و پویا ارائه یک برنامه‌ریزی جامع مشتمل بر دوره‌های زمانی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت است. بنابراین اهمیت تدوین مدل‌هایی منطبق بر واقعیات جامعه، آشکار می‌گردد. براین اساس در این مقاله سعی شده است تا با مروری بر مطالعات انجام‌شده در زمینه مدل‌های برآورد تقاضا، مدل‌های مختلف موجود در زمینه توزیع سفر مورد آنالیز قرار گیرد.

کلیدواژه‌ها: مدل توزیع، تقاضای حمل و نقل، جابجایی مسافر، برنامه‌ریزی حمل و نقل

۱ کارشناس ارشد برنامه‌ریزی حمل و نقل، Aliisaba@gmail.com

۲ کارشناس ارشد برنامه‌ریزی حمل و نقل

۳ کارشناس ارشد برنامه‌ریزی حمل و نقل، r.alizadehganji@gmail.com

در پایان قرن بیستم، دانشمندان علوم اقتصادی و اجتماعی، حمل و نقل را یکی از اصلی‌ترین شاخص‌های نشان‌دهنده وضعیت اقتصادی و رفاه اجتماعی و میزان پیشرفت و رشد یک جامعه بر می‌شمردند و امروز در ابتدای قرن بیست و یکم شاخص حمل و نقل یک کشور به تنهایی کفایت تا بیانگر وضعیت آن جامعه در تمام موارد از قبیل کشاورزی، صنعت، فقر، فساد، تبعیض‌های اجتماعی و ... به حساب آید. جرج بوش رئیس‌جمهور سابق آمریکا در سخنرانی سالانه خود در سال ۲۰۰۴ از حمل و نقل به عنوان یکی از تاثیرگذارترین عوامل پیشرفت آمریکا نام برده و از برنامه‌ریزی‌های جامع در خصوص تک‌تک اجزای این سیستم مانند سوخت‌های جایگزین و فناوری‌های جدید موتورهای محرک خبر داد. به‌راستی آزادراه‌ها شریان‌های حیاتی هرکشورند که خون تازه‌ای را به تک‌تک سلول‌های حیاتی جامعه می‌رسانند. صحبت از ایجاد رفاه عمومی و مبارزه با فقر و رسیدگی به حال محرومان که عموماً از مرکز حکومت فاصله دارند، بدون داشتن حمل و نقلی پویا و کارآمد طنزی بیش نیست. بدون شبکه ارتباطی ایمن و کارا چه‌گونه می‌توان به مرزنشین ایرانی در یکی از گوشه‌های دورافتاده کشور نوید ایجاد اشتغال و سعادت داد. اولین گام در مسیر حمل و نقلی کارا و پویا ارائه یک برنامه‌ریزی جامع مشتمل بر دوره‌های زمانی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت است. در این بخش اهمیت‌داشتن مدل‌هایی منطبق بر واقعیات جامعه آشکار می‌گردد. در این راستا، باتوجه به اهمیت مدل‌ها در برنامه‌ریزی حمل و نقل، مروری بر مدل‌های به‌کاررفته موجود در برنامه‌ریزی‌ها مفید بوده و از طرف دیگر نتایج کاربرد مدل‌ها برای آمار واقعی وضع موجود (مرحله پرداخت مدل) و میزان دقت آنها در بازسازی ویژگی‌های موردنظر می‌تواند توانائی و مناسب‌بودن مدل‌ها را بیان نماید. در این تحقیق با مرور بر مطالعات گذشته برآورد تقاضای حمل و نقل مورد بررسی قرار گرفته مدل‌های موجود، مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهند گرفت.

مطالعات صورت گرفته در ایران

مطالعات انجام شده در کشور تنها به چند مطالعه محدود می شود که تقریباً تمامی آنها در رابطه حمل و نقل ریلی و هوایی هستند. به نظر می رسد عدم مطالعه در خصوص با حمل و نقل جاده ای، دشواری در جمع آوری آمار و اطلاعات مورد نیاز بوده است.

الف- مطالعه طرح جامع حمل و نقل و ترافیک ایران

این مطالعه به منظور تهیه برنامه های هماهنگ، جامع و متناسب با نیازهای درازمدت حمل و نقل کشور جهت توسعه و ایجاد شبکه شاهراه های بین شهری توسط مهندسان مشاور ستیران-اکوتک انجام گرفته و نتایج آن به شکل گزارش های متعدد در سال ۱۳۵۵ منتشر شده است [۱]. آنچه مرتبط با گزارش حاضر است به بخش مسافر و بررسی مدل پیش بینی جریان اتومبیل سواری مربوط می شود. سال ۱۳۸۱ به عنوان سال افق برنامه ریزی در نظر گرفته شده و سال مبنای آماری در تجزیه و تحلیل مدل ها ۱۳۵۴ است [۷]. در این مطالعه، مواردی چون مدل توزیع منطقه ای جریان کالا، مدل پیش بینی متوسط بار و وسایل نقلیه موتوری، مدل پیش بینی جریان اتومبیل سواری و مدل تخصیص ترافیک ارائه شده است. با توجه به موضوع و هدف این گزارش، در ادامه در مورد مدل پیش بینی جریان اتومبیل سواری بیشتر بحث می شود.

۱- مدل پیش بینی جریان اتومبیل سواری

مشاهدات آمار ترافیک در سال مبنای حاکی از این واقعیت است که متوسط عبور و مرور بین شهری که از طریق اتومبیل سواری انجام می گیرد، ۳۶ درصد کل ترافیک بوده و روند آن در آینده روبه فزونی است. آمار مورد نیاز مدل جاذبه از طریق استقرار ۴۰ ایستگاه شمارش و ۱۸ ایستگاه مصاحبه و بر مبنای ۵۱ منطقه ترافیکی در سال ۱۳۵۴ فراهم آمده است. شکل مدل جاذبه با فرضیاتی مشابه آنچه در مورد توزیع کالا به آن اشاره رفت به صورت زیر است: [۷]

$$T_{ij} = k \frac{(P_i P_j)^\beta}{d_{ij}^\gamma} \quad (1)$$

که :

T_{ij} : ترافیک بین منطقه i و j ،

P_i : جمعیت منطقه i ،

P_j : جمعیت منطقه j ،

d_{ij} : فاصله بین مناطق i و j ، و

k, β, γ : ضرایب پرداخت مدل

است. با استفاده از روش روندگرایی خطی مرحله‌ای پرداخت مدل انجام گرفته و بهترین نتیجه، زمانی به دست می‌آید که جمعیت شهری به‌عنوان متغیر جمعیت در مدل وارد شود.

چنانچه منطقه مرکزی کشور را که شامل تهران است به سبب ویژگی‌هایش

جدا نمائیم دو مجموعه مدل به شرح زیر حاصل می‌شود:

$$T_{it} = 25 / 65 \frac{(P_i P_j)^{0/84}}{d_{it}^{2/34}} \quad (۲)$$

که :

T_{it} : جریان اتومبیل سواری بین منطقه i و منطقه تهران،

P_i : جمعیت شهری منطقه i (یکصد نفر)،

P_j : جمعیت شهری منطقه تهران (یکصد نفر)، و

d_{it} : فاصله جاده‌ای بین تهران و منطقه i (کیلومتر)

است، اهمیت ضرایب با ۹۵ درصد اطمینان تأیید شده و ضریب همبستگی بین متغیرها ۰/۸۳ است و :

$$T_{ij} = 334 / 11 \frac{(P_i P_j)^{0/49}}{d_{ij}^{1/70}} \quad (۳)$$

که

T_{ij} : جریان اتومبیل سواری بین منطقه i و j ،

P_i : جمعیت شهری منطقه i (یکصد نفر)،

P_j : جمعیت شهری منطقه j (یکصد نفر)، و

d_{ij} : فاصله جاده‌ای بین مناطق i و j (یکصدنفر)

است. ضرایب با ۹۵ درصد اطمینان مهم بوده و ضریب همبستگی مدل ۷۷ درصد است. مدل‌های جریان بین منطقه‌ای اتومبیل سواری در تعیین حجم مسافر، از جمله فعالیت‌های مربوط به تجزیه و تحلیل تقاضا در مطالعه حمل و نقل، می‌تواند کاربرد داشته باشد.

۲- مطالعه شبکه حمل و نقل حاشیه زاینده‌رود

رشد روزافزون صنایع اساسی ناحیه صنعتی حاشیه زاینده‌رود نظیر گسترش ذوب آهن و ایجاد مجتمع فولاد مبارکه، مشکلات ویژه‌ای را در ارتباط به جابجائی کارکنان آن در آینده به‌وجود می‌آورد. علاوه بر این، موقعیت جغرافیائی اصفهان به دلیل قرارگرفتن در مسیر جریان‌های حمل و نقل کشور و ارتباط آن با مبادی ورودی کالا ضرورت آینده‌نگری و برنامه‌ریزی درمورد راه‌های ارتباطی این ناحیه را نمایان می‌سازد. مطالعه شبکه حمل و نقل حاشیه زاینده‌رود اساساً با هدف ارزیابی گزینه‌های موجود حمل و نقل در سطح ناحیه و شناسائی بهترین گزینه پاسخگوی نیازهای آینده شروع شده و طراحی و برنامه‌ریزی سیستم بهینه حمل و نقل کارکنان صنایع عمده ناحیه را موردنظر دارد [۵].

ناحیه مورد مطالعه دارای وسعتی در حدود ۸,۰۰۰ کیلومترمربع بوده و شامل ۱۴ منطقه در درون محدوده و ۶ منطقه برون‌محدوده‌ای است. سال آماری مبنای مطالعه ۱۳۶۳ بوده و افق ۱۵ ساله برنامه‌ریزی در نظر گرفته شده است. در بررسی‌های انجام‌یافته در زمینه حمل و نقل ناحیه، مدل‌ها و دستورحل‌هایی پیشنهاد شده است که در زیر به مدل توزیع مسافر پرداخته می‌شود.

مدل توزیع بین منطقه‌ای جریان مسافر

بررسی میزان تقاضای سفر و شکل توزیع بین منطقه‌ای آن با استفاده از مدل جاذبه (*Gravity Model*) و به‌صورت تابع کاب - داگلاس (*Cobb - Douglass*)

پیشنهاد شده است. ساختار ریاضی مدل به شرح زیر است: [۵]

$$T_{ij} = (A_0 + A_4 D_{2ij} + A_5 DD_{1ij} + A_6 DD_{2ij}) \left(\frac{P_i P_j}{i j} \right) A_1 (E_1 + E_2) A_2 D_{ij} A_3 \quad (4)$$

که در آن:

T_{ij} : تعداد سفرهای بین منطقه‌های i و j (از i به j و برعکس) در مدت زمان مورد مطالعه،

P_i : جمعیت منطقه i

P_j : جمعیت منطقه j

E_i : تعداد شاغلین کارگاه‌های صنعتی بیش از ۵۰ نفر در منطقه i

E_j : تعداد شاغلین کارگاه‌های صنعتی بیش از ۵۰ نفر در منطقه j

D_{ij} : فاصله هوایی بین مراکز مناطق i و j

DD_{1ij} و DD_{2ij} متغیرهای کمکی (*Dummy Variables*) مدل بوده که به منظور دخالت دادن تأثیر آن گروه از عوامل مؤثر در توزیع سفر که قابل اندازه‌گیری نیستند در مدل وارد شده‌اند. A_0 تا A_6 پارامتر مدل بوده که براساس پرداخت مدل و از طریق روش روندگرایی غیرخطی و با استفاده از آمار سال ۱۳۶۳ قابل محاسبه هستند. نتیجه پرداخت مدل به شرح زیر است:

$$A_0 = 0 / 58171 \times 10^{-5}$$

$$A_1 = 0 / 841358$$

$$A_2 = 0 / 417169$$

$$A_3 = 1 / 19091$$

$$A_4 = 0 / 469140 \times 10^{-4}$$

$$A_5 = 0 / 94159 \times 10^{-5}$$

$$A_6 = 0 / 101394 \times 10^{-4}$$

مقدار ضریب تشخیص $R^2 = 0.82$ است.

علی‌رغم تفاوت وسعت محدوده جغرافیایی، مطالعه فوق با طرح جامع حمل و نقل کشور مدل توزیع به کار گرفته شود. لازم به یادآوری است که مدل مشابهی جهت توزیع سفر بین شهری قبلاً گزارش شده است. در هر حال در انجام فعالیت‌های تعیین حجم مسافر و بخش جابجائی مسافر، امکان استفاده از ساختار مدل بالا وجود خواهد داشت [۵].

۳- برآورد تقاضای حمل و نقل جاده‌ای (مطالعه معاونت امور اقتصادی وزارت اقتصاد)

معاونت امور اقتصادی وزارت اقتصاد و دارایی نیز در سال ۱۳۷۴ اقدام به انجام مطالعه‌ای در رابطه با تخمین عرضه و تقاضای حمل و نقل جاده‌ای نموده است. این تحقیق نیز مشابه سایر تحقیق‌های انجام‌شده بر مبنای تئوری‌های اقتصاد خرد و به صورت مدل جاذبه برآورد شده است. گام‌های اساسی روند برآورد تقاضای حمل و نقل جاده‌ای بدین صورت بوده که پس از تهیه و بررسی مطالعات انجام‌شده، باتوجه به امکانات و اطلاعات در دسترس و همچنین محدودیت‌های موجود به انتخاب بهترین راه‌حل پرداخته شده است. نوشتن برنامه نرم‌افزاری روش انتخابی و آزمایش آن و به موازات آن منطقه‌بندی کشور باتوجه به خصوصیات لازم برای منطقه‌بندی مناسب، موضوع گام‌های بعدی مطالعه را تشکیل داده است. به دنبال آن به برآورد تقاضای حمل و نقل جاده‌ای در دو زیربخش کالا و مسافر به‌طور جداگانه پرداخته و برای دستیابی به نتیجه نهایی، نتایج این دو گام با یکدیگر تلفیق شده است. در این مطالعه از روش فراتر استفاده شده است. نتیجه به‌دست آمده از این مطالعه نشان داده است که بیشترین میزان تقاضا، بین زوج مبدأ- مقصدهای تهران- دماوند و شیراز- مرودشت صورت می‌گیرد [۴].

۴- برآورد کسش‌های تقاضای مسافر و بار در راه آهن جمهوری اسلامی ایران

عزتی و عاقلی در مقاله‌ای، حمل و نقل مسافر در سیستم حمل و نقل ریلی را تابعی از تعداد سفرهای فردی انجام‌شده از منطقه، کرایه متوسط هر نفر - کیلومتر با قطار، کرایه متوسط هر نفر - کیلومتر با اتوبوس، متوسط فاصله منطقه تا مقاصد ریلی دیگر و جمعیت دانسته و تابعی به‌صورت لگاریتمی و با روش حداقل مربعات معمولی برآورد نموده‌اند. خلاصه نتایج آنها در جدول یک بیان شده است:

جدول یک: نتایج حاصل از مدل تقاضای مسافر عزتی و عاقلی [۹]

نوع کشش (نسبت به)	کشش کوتاه مدت	کشش بلند مدت
کرایه جابجایی با قطار	- ۳۲۸،۰	- ۹۶۲،۰
کرایه جابجایی با اتوبوس	۲۰۲،۰	۵۹۲،۰
فاصله	- ۲۰۵،۰	- ۶۰۱،۰
جمعیت منطقه	۱۸۶،۰	۵۴۵،۰

منبع: محاسبات محقق

براساس این مطالعات، مسافرت با قطار به عنوان کالای ضروری معرفی می‌شود. آنها همچنین در همین مقاله، معادله‌ای به همان شیوه برای حمل بار با قطار برآورد نموده‌اند. در این معادله حمل بار با قطار تابعی از فاصله بین مبادی و مقصدهای بارگیری و تخلیه بار در نظر گرفته شده است. نتایج مربوطه در جدول دو بیان شده است:

جدول ۲- نتایج حاصل از مدل تقاضای بار عزتی و عاقلی [۹]

نام متغیر	ضریب تخمین زده شده
عرض از مبدأ	۳۱،۴
تناژ بار حمل شده از منطقه	۶،۷
فاصله تا مقاصد ریلی دیگر	- ۳۱،۳

منبع: محاسبات محقق

۵- برآورد تقاضای بار و مسافر از طریق راه آهن جمهوری اسلامی ایران

عیدانی در برآورد تقاضای سفر توسط راه آهن عوامل مؤثر را تولید ناخالص داخلی و جمعیت در نظر گرفته است و در طول سال‌های مورد مطالعه (۱۳۶۹-۱۳۵۰)، کشش‌های تقاضای سفر را به صورت تابعی از دو متغیر مذکور به ترتیب ۱/۱ و ۴۵/۰ برآورد کرده است. وی همچنین در تخمین تقاضای حمل بار توسط راه آهن، عوامل مؤثر را شامل تولید ناخالص داخلی و روند زمانی در نظر گرفته و کشش‌های تقاضا را به صورت تابعی از تولید ناخالص داخلی و ضریب متغیر رون به ترتیب ۲۱/۰ و ۰۷/۰ به دست آورده است.

براساس مطالعات صورت گرفته، انگیزه اصلی ناشی از تقاضا برای مسافرت، افزایش مطلوبیت می باشد. هرچند در انجام یک مسافرت دلایل متعدد و انگیزه های مختلفی می تواند دخیل باشد، ولی می توان همه آنها را در افزایش رضایت مندی جمع نمود [۱۰].

۶- برآورد تابع تقاضای سفر جاده ای در مسیرهای موردی

شهبازی به برآورد تابع تقاضای سفر جاده ای از مراکز استان های کشور به تهران پرداخته و تأثیر متغیرهای اقتصادی- اجتماعی و نیز اثر تغییرات نرخ کرایه در سایر بخش های حمل و نقل از قبیل زیربخش ریلی و هوایی را مورد بررسی قرار داده است. دوره زمانی مورد نظر سال های ۱۳۷۴ تا ۱۳۷۸ بوده و تخمین الگو با استفاده از داده های ترکیبی (مقطعی- سری زمانی) و به روش حداقل مربعات تعمیم یافته (GLS) صورت پذیرفته است بدین صورت که یکبار از روش چندطریقه ای و به صورت کاملاً مقید، نیمه مقید و الگو بدون محدودیت استفاده کرده و یکبار از روش طریقه گرا برای تخمین الگو بهره جسته است. ساختار الگوی بامول- کوانت در این پژوهش مورد استفاده قرار گرفته که شکل تعمیم یافته الگوی جاذبه بوده و به صورت زیر نشان داده شده است: [۸]

$$V_{kdm} = a_0 (P_k P_d)^{a_1} (I_k I_d)^{a_2} (C_{kdm})^{b_1} (C_{kdb})^{b_2} \exp(c_1 D_1 + c_2 D_2 + c_3 D_3 + c_4 D_4 + u_1) \quad (5)$$

که در آن:

V_{kdm} : حجم سفر بین مناطق d و k به روش m ام،

P_k : جمعیت منطقه k

P_d : جمعیت منطقه d

I_k : درآمد متوسط در منطقه k

I_d : درآمد متوسط در منطقه d

C_{kdm} : هزینه سفر بین d و k به روش m ام، و

C_{kdb} : هزینه سفر بین d و k به وسیله روش های جانشینی،

D_1, D_2, D_3, D_4 متغیرهای مجازی بین بیانگر تأثیرات فصول مختلف سال می باشند.

u_1 : جزء اخلاص.

نتایج حاصل از تخمین الگو نشان می‌دهد که تقاضای سفر جاده‌ای نسبت به قیمت بلیط اتوبوس، جمعیت و قیمت بلیط هواپیما کم‌کشش و نسبت به درآمد و قیمت بلیط قطار با کشش می‌باشد. در مدل کشش قیمتی در فاصله زمانی (۹/۴۱ و ۷/۰۷-) کشش جمعیتی در فاصله (۱۱/۸۶ و ۲/۴۴-) و کشش درآمدی در فاصله (۱۴/۹۸ و ۱۶/۸۸-) در مسیرهای مختلف، متفاوت بوده است.

۷- طرح آمارگیری مبدأ- مقصد حمل و نقل جاده‌ای کشور سال ۱۳۸۳

این طرح در سال‌های ۱۳۷۴ و ۱۳۸۳ توسط سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور و با استفاده از اعتبارات مرکز آمار ایران با هدف جمع‌آوری اطلاعات مبدأ- مقصد حمل و نقل جاده‌ای اعم از مشخصات بار، مشخصات مسافر، مشخصات وسیله‌نقلیه و کارکنان وسیله‌نقلیه، و مشخصات سفر، برآورد تعداد کل روزانه سفرها از هر مبدأ معین به هر مقصد معین به تفکیک نوع وسیله در دوره زمانی موردنظر اجرا گردید. اهم نتایج طرح به صورت زیر می‌باشد:

- از کل ناوگان باری نمونه شامل وانت و انواع کامیون، ۴۹ درصد به صورت خالی و ۵۱ درصد حامل کالا بوده است.
- از بین وسایل نقلیه باری نمونه حامل کالا (به جزء وانت‌بارها که بدون بارنامه می‌باشند)، ۸۳ درصد دارای بارنامه و ۱۷ درصد فاقد بارنامه بوده است.
- درصد حمل کالاهای بدون بارنامه، در کامیون با بارگیر ثابت ۲۰ درصد و در کامیون با بارگیر غیر ثابت ۷ درصد می‌باشد.
- از کل وسایل نقلیه باربری نمونه، ۵۶ درصد کرایه عمومی، ۴۱ درصد شخصی و ۳ درصد دولتی - سرویس بوده است.
- وضعیت خودمالکی در وانت‌بارها ۸۴ درصد، در کامیون با بارگیر ثابت ۵۶ درصد و در در کامیون با بارگیر غیر ثابت ۴۹ درصد بوده است.
- توزیع درصد وسایل نقلیه باری بدون بارنامه به صورت کمپرسی ۴۷ درصد، اتاقدار معمولی ۱۰ درصد، بغل‌دار معمولی ۱۵ درصد، تانکر ۱۲ درصد و سایر وسایل نقلیه ۱۱ درصد بوده است.

- عمده‌ترین کالاهایی که بدون بارنامه حمل شده‌اند عبارتند از: شن و ماسه، هندوانه، گوجه‌فرنگی، گندم، آجر و اثاثیه‌منزل [۳].
- وضعیت ناوگان باری نمونه به تفکیک حامل‌بار و فاقد‌بار و نوع پلاک در زیر آمده‌است:

جدول سه: وضعیت ناوگان باری نمونه به تفکیک حامل بار و فاقد بار و نوع پلاک [۲]

نوع پلاک	حامل بار	فاقد بار	کل
کرایه عمومی	۶۷۲۶۳	۵۲۸۵۵	۱۲۰۱۱۸
شخصی	۳۸۲۸۹	۵۰۷۱۷	۸۹۰۰۶
دولتی - سرویس	۲۲۴۲	۳۳۵۵	۵۵۹۷
اظهار نشده	۱۱۰	۹۶	۲۰۶
کل	۱۰۷۹۰۴	۱۰۷۰۲۳	۲۱۴۹۲۷

درصد طول عمر وسایل نقلیه باربری نمونه در جدول زیر ارائه شده است:

جدول چهار: درصد طول عمر وسایل نقلیه باربری [۲]

کل	نامشخص	بیش از ۲۰ سال	۱۵ تا ۲۰ سال	۱۰ تا ۱۵ سال	۵ تا ۱۰ سال	کمتر از ۵ سال
۱۰۰ درصد	۱/۳ درصد	۴۷/۸ درصد	۹/۸ درصد	۱۱/۹ درصد	۱۱/۳ درصد	۱۷/۹ درصد

از مجموع وسایل نقلیه آمارگیری شده، ۳۴/۲ درصد بدون مسافر و ۶۵/۸ درصد دارای مسافر بوده است. از میزان وسایل نقلیه دارای مسافر، ۵۶/۲ درصد دارای صورت وضعیت و ۴۳/۸ درصد بدون صورت وضعیت بود. البته چنانچه ناوگان مسافری دارای پلاک عمومی را بررسی نماییم ۶۷ درصد دارای صورت وضعیت و ۳۳ درصد فاقد صورت وضعیت بوده است.

از کل وسایل نقلیه مسافری نمونه، ۸۴/۲ درصد کرایه عمومی، ۱۳/۳ درصد شخصی و ۲/۵ درصد دولتی - سرویس بوده است.

وضعیت خودمالکی در سواری کرایه ۸۴/۵ درصد، در مینی‌بوس ۷۱/۶ درصد و در انواع اتوبوس ۴۷/۵ درصد بوده است. درصد طول عمر وسایل نقلیه مسافری نمونه در جدول زیر ارائه شده است.

جدول پنج: درصد طول عمر وسایل نقلیه مسافری نمونه [۲]

کل	نامشخص	بیش از ۲۰ سال	۱۵ تا ۲۰ سال	۱۰ تا ۱۵ سال	۵ تا ۱۰ سال	کمتر از ۵ سال
۱۰۰	۹	۳۳/۳	۱۱/۲	۱۷	۱۲/۹	۲۴/۷

وضعیت ناوگان مسافری به تفکیک حامل مسافر و فاقد مسافر به همراه نوع پلاک آنها در جدول زیر ارائه شده است:

جدول شش: وضعیت ناوگان مسافری نمونه به تفکیک حامل مسافر و فاقد مسافر و نوع

پلاک [۲]

کل	بدون مسافر	دارای مسافر	نوع پلاک
۸۳۰۰۳	۱۹۲۲۴	۶۳۷۷۹	کرایه عمومی
۱۳۲۷۲	۳۷۵۶	۹۵۱۶	شخصی
۲۴۴۴	۱۱۲۳	۱۳۲۱	دولتی - سرویس
۱۰۸	۶۵	۴۳	اظهار نشده
۹۸۸۲۷	۲۴۱۶۸	۷۴۶۵۹	کل

درصد طول عمر وسیله نقلیه نمونه به تفکیک نوع وسیله نقلیه در جدول زیر ارائه شده است:

جدول هفت: درصد طول عمر وسیله نقلیه نمونه به تفکیک نوع وسیله نقلیه [۲]

کل	نامشخص	بیش از ۲۰ سال	۱۵ تا ۲۰ سال	۱۰ تا ۱۵ سال	۵ تا ۱۰ سال	کمتر از ۵ سال	طول عمر / نوع وسیله
۱۰۰	۱	۲۰/۷	۱۰/۳	۲۲/۶	۱۱/۵	۳۳/۹	اتوبوس
۱۰۰	۹	۵۸/۷	۱۷/۸	۱۴/۶	۴/۳	۳/۷	مینی‌بوس
۱۰۰	۸	۱۶/۹	۳/۸	۱۲/۵	۲۶/۲	۳۹/۸	سواری کرایه
۱۰۰	۳/۱	۳۰/۲	۹/۱	۱۸/۲	۱۳	۲۶/۴	نامشخص

۸- برآورد تقاضای سفر جاده‌ای مسافر از مبدأ تهران به مقصد مراکز استان‌ها:

کاربرد الگوی جاذبه

در پژوهشی که توسط مشعوف با هدف شناسایی عوامل مؤثر بر تقاضای سفر جاده‌ای مسافر از مبدأ تهران به مقصد مراکز استان‌ها انجام شد، برآورد تابع تقاضای مزبور مورد بررسی قرار گرفت. برآوردها با استفاده از داده‌های ترکیبی سال‌های ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۰ و بهره‌جستن از تکنیک حداقل مربعات تعمیم‌یافته، برای دو حالت زیر صورت پذیرفت: [۱]

. مسیرهایی که اتوبوس و مینی‌بوس هر دو فعال بوده که شامل استان‌های مازندران، همدان، اصفهان، زنجان، مرکزی، گیلان و سمنان می‌باشد.

. مسیرهایی که اتوبوس و قطار هر دو فعال بوده که شامل استان‌های خراسان، آذربایجان شرقی، خوزستان، کرمان، هرمزگان، یزد، اصفهان، مازندران، زنجان و مرکزی می‌باشد.

الگوی مورد استفاده در تحقیق حاضر الگوی جاذبه می‌باشد. نتایج حاصل از برآوردها نشان می‌دهند که ضرایب متغیرهای جمعیت و مسافت از لحاظ آماری در سطح پنج درصد معنادار بوده و کشش حجم سفر نسبت به متغیرهای مزبور بیش از واحد بوده است. لذا به نظر می‌رسد در شهرهای پرجمعیت سرمایه‌گذاری در این زمینه با بازدهی مناسبی همراه باشد و نیز با بهبود کیفیت و راحتی وسیله‌نقلیه اتوبوس تأثیر منفی مسافت بر حجم سفر کاهش یابد. همچنین براساس برآوردها مشخص گردید که به جز ضریب قیمت بلیط قطار که در سطح پنج درصد از لحاظ آماری معنادار نبوده است، ضرایب قیمت بلیط اتوبوس و کرایه مینی‌بوس برای هر نفر از لحاظ آماری در سطح پنج درصد معنادار بوده و کشش حجم سفر نسبت به متغیرهای مزبور کمتر از واحد بوده است. همین‌طور براساس برآورد ضریب متغیر درآمد ناخالص داخلی استان‌ها، این متغیر نتوانسته است تأثیر معناداری بر حجم سفر بگذارد.

۹- برآورد تابع تقاضای حمل و نقل جاده‌ای بار و مسافر

در رساله قلی‌زاده به برآورد تابع تقاضای حمل و نقل مسافر و بار در بخش جاده‌ای با استفاده از روش $ARDL^1$ اقدام گردیده است. مطالعه حاضر نشان می‌دهد که بخش مسافری برخلاف بخش حمل و نقل بار در سیستم حمل و نقل جاده دارای رفتار تعادلی بلندمدت می‌باشد. در این رابطه با استفاده از روش همجمعی و به کمک داده‌های سری زمانی فصلی ۱۳۷۴-۱۳۸۳ تابع تقاضای خدمات مسافری و باری در سیستم حمل و نقل جاده‌ای مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج حاکی از آن است که درآمد ناخالص داخلی تأثیر عمده‌ای بر روی میزان تقاضای حمل و نقل مسافر و بار در سیستم حمل جاده‌ای دارد. همچنین قیمت گازوییل اثرکاهنده معنی‌داری بر روی میزان تقاضای برای خدمات حمل مسافر دارد. برآوردها همچنین نشان می‌دهد که قیمت حامل‌های انرژی اثر معنی‌داری بر حمل و نقل جاده‌ای بار ندارد [۱۱].

در این رابطه برآورد با استفاده از تکنیک همجمعی صورت گرفته است. متغیرهایی که برای مدل تقاضای حمل‌بار معرفی شده‌اند، به صورت جدول زیر می‌باشد.

جدول هشت: متغیرهای تعریف شده برای مدل تقاضای بار [۱۱]

متغیر	توضیح
Q_f	میزان بار جابجا شده در سیستم حمل و نقل جاده‌ای
P_f	کرایه حمل بار جابجاشده
w	دستمزد نیروی کار
r	هزینه سرمایه
Y	تولید کل کشور

متغیرهایی که برای مدل تقاضای حمل مسافر معرفی شده‌اند، به صورت جدول زیر می‌باشد:

¹ - Auto-Regressive Distributed Lag

جدول نه: متغیرهای تعریف شده برای مدل تقاضای مسافر [۱۱]

متغیر	توضیح
Q_p	میزان مسافر جابجا شده در سیستم حمل و نقل جاده‌ای
P_p	کرایه حمل مسافر جابجاشده
P_T	کرایه حمل مسافر در سیستم حمل و نقل ریلی
P_G	قیمت واقعی گازوییل
y	درآمد سرانه

تابع تقاضای مسافر به صورت زیر به برآورد شده است:

(۶)

$$LQ_p = 10.86 - 0.7 \cdot LP_p - 0.32LP_G + 1.02Ly + 0.025T$$

$$t: (7,4) \quad (-2,97) \quad (-2,44) \quad (5,93) \quad (3,06)$$

تابع تقاضای بار به صورت زیر برآورد شده است:

(۷)

$$LQ_f = 0.84LQ_f(-1) - 0.21LP_f - 0.44LP_f(-1) - 0.18Lw + 0.49LY + 0.66LY(-1)$$

$$t: (14,99) \quad (-2,22) \quad (-2,97) \quad (-2,88) \quad (8,6) \quad (3,2)$$

بر اساس آزمون‌های انجام شده مشخص شد که یک رابطه تعادلی بلندمدت بین متغیرهای الگوی تقاضا برای حمل و نقل مسافر وجود دارد. ولی در رابطه با مدل تقاضای بار جاده‌ای، یک رابطه تعادلی بلندمدت بین متغیرهای الگوی تقاضا برای حمل و نقل بار وجود ندارد. جدول ده، نوع متغیرها، میزان و جهت اثر هر کدام از آنها را در سیستم حمل و نقل جاده‌ای بار و مسافر را نشان می‌دهد.

جدول ده: متغیرهای تعریف شده در سیستم حمل و نقل جاده ای بار و مسافر [۱۱]

حمل و نقل مسافر در جاده				حمل و نقل بار در جاده			
میزان اثر(درصد)	جهت اثر	نام متغیر	ردیف	میزان اثر(درصد)	جهت اثر	نام متغیر	ردیف
۰/۰۲	+	درآمد سرانه	۱	۰/۸۴	+	میزان تقاضای با یکسال وقفه	۱
۰/۷۰	-	قیمت حمل مسافر	۲	۰/۶۲	+	میزان تولید کل با یکسال وقفه	۲
۰/۳۲	-	قیمت واقعی گازوئیل	۳	۰/۴۹	+	میزان تولید	۳
۰/۰۲	+	روند زمانی	۴	۰/۴۴	-	قیمت حمل بار با یکسال وقفه	۴
بی اثر	؟	قیمت حمل مسافر با قطار	۵	۰/۳۱	-	قیمت حمل بار	۵
				۰/۱۸	-	دستمزد نیروی کار	۶
				بی اثر	؟	قیمت گازوئیل	۷
				بی اثر	؟	نرخ بهره	۸

ب- بررسی مدل‌های برآورد تقاضای حمل و نقل در خارج از کشور
تحقیقات متعددی در زمینه حمل و نقل در اقصی نقاط دنیا صورت گرفته که به‌طور
خلاصه آن دسته از مدل‌ها که به‌صورت عملیاتی درآمده‌اند (برای اطلاعات واقعی مورد
استفاده قرار گرفته‌اند) در زیر آورده شده است:

۱- میشل برلایر (۱۹۹۵)

وی به بررسی نظری دو صورت مهم از الگوهای ریاضی تقاضای حمل و نقل می‌پردازد.
گروه اول شامل الگوهای مبدأ- مقصد و گروه دوم شامل الگوی لاجیت می‌باشد. این
تحقیق الگوی جاذبه را که از گروه الگوهای مبدأ- مقصد می‌باشد به‌صورت زیر معرفی
می‌نماید: [۱۲]

$$ij = a o_i d_j F(c_{ij}) \quad (۸)$$

که در آن t_{ij} تعداد سفرهای صورت گرفته از مبدأ i به مقصد j ، o_i کل سفرهای صورت گرفته از مبدأ i به مقصد j ، c_{ij} هزینه سفر از i به j و a ثابت می باشد. $F(c_{ij})$ تابعی از عوامل بازدارنده از سفر (هزینه سفر) بوده و به صورت زیر نشان داده می شود:

$$F(c_{ij}) = e^{bc_{ij}} \quad (۹)$$

$$F(c_{ij}) = C_{ij}^d \quad (۱۰)$$

$$F(c_{ij}) = C_{1ij}^d e^{bc_{2ij}} \quad (۱۱)$$

عواملی که تخمین زده می شوند b و d می باشند. برلایر در این مبحث چنین نتیجه گیری می کند که الگوی جاذبه نسبت به سایر الگوهای مبدأ- مقصد از کارایی بیشتری برخوردار می باشد.

نکته ای که باید در جهت تخمین پارامترها در الگوی جاذبه مورد دقت قرار داد فروض مربوط به سطح خطا و نحوه وارد کردن آن در الگو می باشد.

۲- تیو پاس (۲۰۰۰)

وی با استفاده از الگوی جاذبه، به بررسی عوامل مؤثر بر تجارت بین کشور استونیا با کشورهای منطقه دریای بالتیک و کشورهای عضو اتحادیه اروپایی می پردازد. الگوی جاذبه مورد استفاده در این پژوهش به صورت زیر می باشد: [۱۶]

$$X_{ij} = b_0 Y_i^{b1} Y_j^{b2} N_i^{b3} N_j^{b4} D_{ij}^{b5} P_{ij}^{b6} u_i \quad (۱۲-۲)$$

که در آن:

X_{ij} : ارزش کالای حمل شده از مبدأ به مقصد،

Y_i : تولید ناخالص داخلی کشور مبدأ،

Y_j : تولید ناخالص داخلی کشور مقصد،

N_i : جمعیت کشور مبدأ،

N_j : جمعیت کشور مقصد،

D_i : مسافت بین کشور مبدأ و کشور مقصد،

P_{ij} : متغیرهای مجازی نشان‌دهنده اثر ویژگی‌های منطقه‌ای و

u_i : جزء اخلاص.

وی با استفاده از داده‌های مقطعی سال ۱۹۹۷ و نیز از روش حداقل مربعات وزنی (WLS) الگوی جاذبه‌ای فوق را برآورد می‌نماید.

نتایج حاصل از برآورد ضرایب نشان می‌دهد که متغیرهای درآمد و جمعیت، تأثیر مثبت و معناداری بر ارزش صادرات این کشور داشته است. همچنین نتایج به‌دست‌آمده از برآورد الگوی جاذبه‌ای مذکور نشان می‌دهند که کشورهایی که عضو اتحادیه اروپایی بوده‌اند تأثیر معناداری بر جریان صادرات کشور استونیا نداشته و استونیا باید روابط تجاری خود را با کشورهای منطقه دریای بالتیک، که تولید ناخالص داخلی آنها از تولید ناخالص داخلی استونیا بیشتر است، توسعه دهد.

الگوی جاذبه جایگاه قابل ملاحظه‌ای در تجزیه تحلیل تقاضای حمل و نقل بار و مسافر داشته و جزئی لاینفک در تحلیل‌های مربوط به موضوع می‌باشد. تحقیقات متعدد دیگری در تأیید کاربرد الگوی جاذبه در حمل و نقل صورت پذیرفته است که از آن جمله می‌توان به مطالعات هنینگ کلد اشاره کرد.

۳- کلد هنینگ (۲۰۰۲)

این پژوهشگر با استفاده از الگوی جاذبه به بررسی تأثیر مرزها بر فعالیت حمل و نقل هوایی مسافر می‌پردازد. داده‌های مورد استفاده از ۱۷ شرکت هواپیمایی مربوط به کشور آلمان تهیه شده و روش تخمین OLS می‌باشد. الگوهای مورد استفاده در این تحقیق به شرح زیر می‌باشند: [۱۴]

الگوی اول:

$$T_{ij} = c + b_1 Y_{ij} + b_2 \text{dist}_{ij} + b_3 \text{border}_{ij} + e_{ij} \quad (۱۳-۲)$$

متغیرهای یادشده عبارتند از:

T_{ij} : لگاریتم تعداد سفرهای صورت‌گرفته از مبدأ i به مقصد j

Y_{ij} : لگاریتم حاصل ضرب تولید ناخالص داخلی مبدأ i به مقصد j

$dist_{ij}$: مسافت جغرافیایی مبدأ i به مقصد j

e_{ij} : جزء اخلاص و

$border_{ij}$: متغیر مجازی با ارزش ۱ برای پروازهای داخلی و با ارزش ۰ برای پروازهای بین‌المللی.

نتایج این الگو برای تخمین حجم سفر هوایی مسافر از شهرهای هامبورگ، مونیخ و فرانکفورت به مقصدهای داخلی و خارجی نشان می‌دهد که پارامترها از لحاظ آماری معنی‌دار بوده و وجود مرزها باعث کاهش حمل و نقل هوایی مسافر می‌شود.

الگوی دوم:

$$T_{ij}=c+b_1 Y_{ij}+b_2 dist_{ij}+b_3 border_{ij}+d_1 DUMH+d_2 DUMM+ e_{ij} \quad (14)$$

که در آن :

$DUMH$: متغیر مجازی با ارزش ۱ می‌باشد اگر از طریق فرودگاه هامبورگ پرواز صورت گرفته باشد در غیر این صورت با ارزش صفر است.

$DUMM$: متغیر مجازی با ارزش ۱ می‌باشد اگر از طریق فرودگاه مونیخ پرواز صورت گرفته باشد در غیر این صورت با ارزش صفر است.

پژوهش این محقق، الگوی مزبور را برای سه حالت پرواز از سه فرودگاه مذکور به همه مقاصد (داخلی و خارجی)، به مقصدهای خارجی و به مقصد کشورهای عضو اتحادیه اروپایی در نظر می‌گیرد. نتیجه تخمین الگو برای سه حالت فوق بیانگر معنی‌دار بودن پارامترها در سطح احتمال ۵ درصد بوده و نشان می‌دهد که وجود مرزها منجر به کاهش فعالیت حمل و نقل هوایی مسافر در حدود ۲۲ درصد می‌شود. همچنین معنادار بودن متغیرهای مجازی از لحاظ آماری نشان می‌دهد که فرودگاه فرانکفورت نقش بسیار مهمی را در میان سایر فرودگاه‌های کشور آلمان ایفا می‌کند.

پژوهش حاضر به‌عنوان یک نتیجه ضمنی بیان می‌دارد که الگوی جاذبه علاوه برآنکه از قدرت بالایی در پیش‌بینی جریان تجارت و سرمایه برخوردار است، از قدرت بالایی در پیش‌بینی حجم سفر هوایی مسافر نیز برخوردار می‌باشد.

نکته دیگری که در استفاده از الگوی جاذبه باید مورد توجه قرار گیرد تفاوت در دقت تخمینی است که به‌دلیل استفاده از متغیرهایی که به‌عنوان جانشین متغیرهای

اصلی است صورت می‌پذیرد. متغیر جانشین در حالی استفاده می‌شود که دسترسی به داده‌های مربوط به متغیر اصلی امکان پذیر نبوده و یا اینکه داده‌های مربوط به متغیر اصلی، بازگوکننده واقعیت آن متغیر نباشد.

۴- مدل آکالی

در سال‌های اخیر، مطالعاتی توسط آکالی در زمینه حجم ترافیک راه‌های هوایی، راه‌آهن و شاه‌راه‌های بین‌گروهی از شهرهای بین‌گروهی از شهرهای کالیفرنیا به‌عمل آمده که توان عامل فاصله را از طریق تجربی تعیین می‌نماید. در حقیقت این مطالعه از آشکارترین نمونه‌های تفسیر لگاریتمی مدل جاذبه است. در این مدل تعداد سفرهای انجام‌شده توسط هر شکل از سفر (سفرهای هوایی، سفر با اتومبیل) تابعی است از میزان جمعیت شهر مبدأ، جمعیت مقصد و فاصله بین دو شهر درحالی که مقادیر مربوط به هر مورد یکسان می‌باشد، لیکن عامل برحسب فواصل زمینی و هوایی اندازه‌گیری شده است. نتایج حاصل از تخمین مدل به شرح زیر می‌باشد: [۱۸]

۱. برای سفرهای هوایی؛
۲. برای سفر با اتومبیل؛
۳. بالاخره مدل جمعی که تعداد کل سفرهای انجام‌شده بین هردو شهر را تخمین می‌زند.

نتیجه مهمی که از تخمین معادلات بالا به‌دست آمد، این بود که اصولاً مدل جاذبه برای پیش‌بینی رفتار مسافر بسیار مناسب می‌باشد. نکته قابل توجه مدل نهایی، بالا بودن قدرت تشریحی آن است. از آنجاکه هزینه مسافرت با هواپیما بسیار بیشتر از هزینه سفر با اتومبیل است، لذا ارزش پارامترهای ثابت برای سفرهای هوایی بیشتر می‌باشد. نکته قابل توجه دیگر، منفی بودن ضریب در تمامی معادلات است، یعنی با افزایش مسافت بین مبدأ و مقصد تعداد سفرهای انجام‌شده کاهش پیدا کرده است.

۵- مدل فیشر

فیشر نیز به مطالعه تجربی تقاضای حمل و نقل پرداخته است. در این مطالعه تابع تقاضای مسافری ریل در مسیر بوستون- نیویورک برآورد شده است. در این مطالعه فیشر علاوه بر کرایه و زمان سفر توسط این وسیله، کرایه‌های اتوبوس و میزان مالکیت

اتومبیل شخصی را نیز در تابع تقاضا وارد کرده است. وی کشش قیمتی تقاضا برای خدمات ریل را تخمین زد. بعدها این مطالعه توسط جerald گرفت تکمیل گردید چرا که وی وابستگی تقاضای تمام روشهای حمل و نقل را موردنظر قرارداد و چنانچه از ضرایب پیداست، مسافری نسبت به تغییر در زمان سفر حساسیت بیشتری از خود نشان می دهند تا تغییر در کرایه ها [۶].

درحالی که نسبت تعداد سفرهای انجام شده با اتومبیل نسبت به وسایل نقلیه عمومی، نسبت کرایه سفر با اتومبیل به کرایه وسایل نقلیه عمومی و نسبت زمان سفر با اتومبیل به زمان وسایل نقلیه عمومی می باشد، نتیجه اساسی این مدل آن است که حساسیت سفرهای انجام شده با اتومبیل نسبت به زمان سفر بسیار بیشتر از کرایه می باشد. لذا افزایش قیمت بنزین، عوارض پارکینگ و ... موجب کاهش تعداد سفرهای انجام شده با اتومبیل به میزان مؤثری نخواهد شد.

۶- مدل فام و جیم

فام ولری و جیم لینزلاتا در سالهای ۱۹۹۱ اثر مسافت را بر روی مسافرت با اتوبوس بررسی کرده اند. مطالعه آنها توسط اتحادیه حمل و نقل عمومی آمریکا انتشار یافته است. نتایج آنها در جدول یازده خلاصه شده است. کششهای محاسبه شده در برنامه ریزی و مدل سازی حمل و نقل در آمریکای شمالی ملاک تصمیم گیری قرار گرفته اند. این مطالعه سیستم حمل و نقل ۵۲ ایالت آمریکا را در دهه ۱۹۸۰ بررسی نموده است. ضرایب به دست آمده، آثار کوتاه مدت را منعکس می کنند و مبتنی بر دوره ای هستند که بخش بزرگی از جمعیت متکی به حمل و نقل بوده اند و بر این اساس، آثار بلندمدت تغییرات قیمتی را کمتر از حد واقعی برآورد کرده اند [۱۷].

جدول یازده: نتایج حاصل از مدل فام و جیم [۱۷]

شهرهای کوچک (کمتر از یک میلیون نفر)	شهرهای بزرگ (بیش از یک میلیون نفر)	شرح
- ۴۳/۰	- ۳۶/۰	میانگین تمام ساعات
- ۲۷/۰	- ۱۸/۰	ساعات اوج سفر
- ۴۶/۰	- ۳۹/۰	ساعات غیرازدحام
- ۴۲/۰		میانگین ساعات غیرازدحام
- ۲۳/۰		میانگین ساعات اوج سفر

۷- مدل دارگی و هانلی

دارگی و هانلی، در سال ۲۰۰۲ آثار تغییرات کرایه اتوبوس را در انگلستان طی چندسال برای به دست آوردن مقادیر کشش مطالعه نموده‌اند. آنها یک مدل اقتصادسنجی پویا (با تفکیک آثار بلندمدت و کوتاه‌مدت) از مشتریان (متقاضیان) اتوبوس، درآمد سرانه، کرایه اتوبوس‌ها و سطح خدمات را به کار برده‌اند و دریافته‌اند که مقدار تقاضا حساسیت نسبتاً کمی به افزایش کرایه‌ها (۴/۰- در کوتاه‌مدت و ۷/۰- در بلندمدت) دارد و همچنین تقاضا در سطوح کرایه بالاتر، به قیمت‌ها حساس‌تر است (یعنی اگر کرایه‌ها بیشتر افزایش یابند یا درصد تغییرات آنها بیشتر باشد، مقدار عددی کشش تقاضا بزرگتر خواهد بود).

آنها نتیجه گرفته‌اند که کشش متقاطع اتوبوس به صورت تابعی از هزینه‌های عملیاتی، در کوتاه‌مدت ناچیز است، ولی در بلندمدت به ۳/۰ تا ۴/۰ افزایش می‌یابد و کشش بلندمدت مالکیت خودرو به صورت تابعی از کرایه‌های حمل و نقل برابر ۴/۰ است در حالی که کشش مصرف خودرو به صورت تابعی از کرایه‌های حمل و نقل برابر ۳/۰ است. نتایج برآوردهای دارگی و هانلی در جدول (۱۲) ذکر شده است [۱۳].

جدول دوازده: نتایج حاصل از مدل دارگی و هانلی [۱۳]

نوع کشش	کوتاه مدت	بلند مدت
غیرشهری	۲/۰ تا ۳/۰-	۸/۰ تا ۱-
شهری	۲/۰ تا ۳/۰-	۴/۰ تا ۶/۰-

آنها همچنین در مطالعه دیگری کشش‌های حمل و نقل را در فرانسه و انگلستان بین سال‌های ۱۹۷۵ و ۱۹۹۵ مقایسه کرده‌اند. این مطالعه نشان می‌دهد که تعداد مسافران به موازات درآمد و کرایه بیشتر و نیز با کاهش مسافت پیموده‌شده کاهش می‌یابد. این پژوهشگران دریافته‌اند که کشش‌های حمل و نقل در طول دوره افزایش یافته‌اند. نتایج این مطالعه به صورت خلاصه در جدول (۱۳) نشان داده شده است.

جدول سیزده: نتایج حاصل از مدل دارگی و هانلی [۱۳]

فرانسه		انگلستان		متغیرها	
نیمه لگاریتمی	لگاریتم دوطرفه	نیمه لگاریتمی	لگاریتم دوطرفه	کشش‌ها	
-۰۴/۰	-۰۵/۰	-۶۹/۰	-۶۷/۰	کوتاه‌مدت	درآمد
-۰۷/۰	-۰۹/۰	-۹۵/۰	-۹/۰	بلندمدت	
-۰۳/۰	-۳۲/۰	-۵۴/۰	-۵۱/۰	کوتاه‌مدت	کرایه
-۵۹/۰	-۶۱/۰	-۷۵/۰	-۶۹/۰	بلندمدت	
-۲۹/۰	-۲۹/۰	-۵۴/۰	-۵۷/۰	کوتاه‌مدت	مسافت
-۵۷/۰	-۵۷/۰	-۷۴/۰	-۷۷/۰	بلندمدت	پیموده شده
۶۶/۰ درصد		۵۹/۱ درصد		نرخ رشد سالانه کشش کرایه	

با یک تابع لگاریتمی دوطرفه، مقادیر کشش‌ها، در تمام سطوح کرایه مشابه هستند درحالی‌که با یک تابع نیمه‌لگاریتمی، مقادیر کشش‌ها، با افزایش کرایه‌ها افزایش می‌یابند. مقادیر کشش نیمه‌لگاریتمی مبتنی بر یک تابع نمایی هستند و برای پیش‌بینی آثار کرایه‌هایی که به سمت صفر میل می‌کنند، قابل استفاده هستند، یعنی اگر خدمات حمل و نقل مجانی باشد.

۸- مدل لی و همکاران

لی و همکاران کشش‌های قیمتی تقاضای مسافرت با وسایل نقلیه مسافری را در کره جنوبی با استفاده از الگوی ترجیحات آشکار شده تخمین زده‌اند و آثار سیاست‌های فرضی مدیریت تقاضای مسافرت را به صورت تابعی از کشش‌ها بررسی کرده‌اند. بنابر محاسبات آنها، کشش تقاضای مسافرت با وسایل نقلیه مسافری به صورت تابعی از قیمت سوخت، در دامنه ۰/۷۸- تا ۱۷۱/۰- تعیین شده است و نشان می‌دهد که سیاست‌های مربوط به تعیین کرایه، در افزایش سهم روش‌های دیگر ترابری در کشور کره جنوبی نسبتاً بی‌اثر است. علاوه بر این، واکنش دارندگان خودرو به تغییر در هزینه‌های پارکینگ، بسیار بیشتر از هزینه سوخت است [۱۵].

ج- مقایسه بین مدل‌ها

باتوجه به مطالعات صورت‌گرفته در داخل و خارج کشور مقایسه بین مدل‌های به‌کاررفته برای برآورد تقاضای حمل و نقل امری ضروری جلوه نموده و برای انتخاب مدل در این مقاله شاخص‌هایی تعریف می‌گردد تا با ارزیابی آنها در مدل‌های شرح داده‌شده بهترین مدل برای برآورد تقاضای سفر جاده‌ای در کشور انتخاب گردد. به همین منظور جداول ۱۴ و ۱۵ جهت مقایسه مدل‌های به‌کاررفته برای برآورد تقاضای حمل و نقل در داخل و خارج کشور تنظیم گردیده تا با استفاده از آنها مدل خود را تعریف نماییم.

جدول ۱۴- مقایسه بین مدل‌های گذشته برآورد تقاضای حمل و نقل در ایران

موضوع پژوهش	شاخص	متغیرهای به‌کار رفته	مقیاس و واحد	حساسیت متغیرهای به‌کار رفته	مدل انتخابی	روش پرداخت مدل	پیچیدگی مدل	در نظر گرفتن سایر بخش‌ها
مطالعه طرح جامع حمل و نقل و ترافیک ایران (مدل پیش‌بینی جریان اتومبیل سواری)	جمعیت، مسافت	۸۲ درصد	جاذبه	روندگرای خطی	×	×	×	
مطالعه شبکه حمل و نقل حاشیه زاینده‌رود (مدل توزیع بین منطقهای جریان مسافر)	جمعیت، تعداد، شاعلین، فاصله‌هوایی	۸۹ درصد	جاذبه کاب- داگلاس	روندگرای غیرخطی	×	×	×	
برآورد کسش‌های تقاضای مسافر و بار در راه آهن جمهوری اسلامی ایران	نرخ کرایه،فاصله، جمعیت		زیاد،زیاد، متوسط	لگاریتمی	✓	×	✓	
برآورد تقاضای بار و مسافر از طریق راه آهن جمهوری اسلامی ایران	تولید ناخالص داخلی،جمعیت، قیمت بلیط اتوبوس و هواپیما		کم،زیاد	فرا تر	×	×	×	
برآورد تابع تقاضای سفر جاده‌ای در مسیرهای موردی	قیمت بلیط اتوبوس و هواپیما،جمعیت، درآمد،قیمت بلیط قطار		کم،کم،زیاد ،زیاد	بامول- کوانت	✓	✓	✓	
برآورد تابع تقاضای سفر جاده‌ای مسافر از مبداء تهران به مقصد مراکز استان‌ها	جمعیت،مسافت، نرخ اتوبوس و متی بوس، بلیط قطار	بلیط قطار با بقیه متغیرها همبستگی ندارد	زیاد،زیاد، کم،کم	جاذبه	×	×	✓	

✓	×	همجمعی	جاذبه تعمیم یافته	زیاد، زیاد، متوسط، کم، بی اثر	درآمد سرانه، قیمت حمل مسافر، قیمت گازوئیل، روند زمانی، قیمت حمل مسافر با قطار	برآورد تابع تقاضای حمل و نقل جاده ای بار و مسافر
---	---	--------	-------------------------	-------------------------------------	---	---

جدول ۱۵- مقایسه بین مدل‌های گذشته برآورد تقاضای حمل و نقل در خارج از کشور

شاخص موضوع پژوهش	متغیرهای به کار رفته	حساسیت متغیرهای به کار رفته	مدل و روش حل	پیچیدگی مدل	در نظر گرفتن سایر شقوق
میشل بر لایر	جابجایی سفر، هزینه سفر	متوسط	جاذبه	×	×
تیوپاس	درآمد، جمعیت، تولید ناخالص داخلی	زیاد، زیاد، متوسط	جاذبه - حداقل مربعات وزنی	×	×
کلد هنینگ	تولید ناخالص داخلی، مسافت	زیاد، زیاد	جاذبه	×	×
آلکالی	مسافت، جمعیت	زیاد، زیاد	جاذبه لگاریتمی	✓	✓
فیشر	کرایه، زمان سفر، میزان مالکیت اتومبیل شخصی	کم، زیاد، متوسط	جاذبه	×	✓
فام و جیم	مسافت	زیاد	جاذبه	×	×
دارگی و هانلی	هزینه سفر	در سطوح کرایه بالا حساس می باشد	جاذبه - اقتصادسنجی پویا	×	×
لی و همکاران	هزینه سفر، هزینه سوخت، هزینه پارکینگ	زیاد، متوسط، زیاد	جاذبه-الگوی ترجیحات آشکار شده	×	×

تذکر

- در جداول فوق علامت * به معنی وجود ندارد و علامت ✓ به معنی وجود دارد می باشد.

جمع‌بندی

در این مقاله سعی شده است تا با بررسی و مروری بر مطالعات موجود در زمینه حمل و نقل جاده‌ای، راهبردهای به‌کاررفته به‌منظور مدیریت و برنامه‌ریزی در جهت بهبود سیستم حمل و نقل جاده‌ای مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد. با توجه به مقایسه بین مدل‌های به‌کاررفته در برآورد تقاضای حمل و نقل در بررسی مطالعات پیشین، الگوی جاذبه از جایگاه ویژه‌ای در تجزیه و تحلیل جریان تجارت بین کشورها برخوردار می‌باشد. به‌عبارت دیگر نتایج نشان از برتری مدل جاذبه نسبت به مدل‌های دیگر دارد. این الگو ما را قادر می‌سازد تا با آگاهی از عناصر موثر، فعل و انفعالات فضایی را پیش‌بینی نماییم. الگوی جاذبه می‌تواند به‌عنوان الگوی کاربری زمین یا تقاضای سفر و یا هردو در نظر گرفته شود. به‌منظور بهره‌گیری از مدل جاذبه، اطلاعات ورودی از قبیل جدول تقاضای مبداء مقصد سال پایه و اطلاعات میزان تولید و میزان جذب هر یک از مناطق در سال برنامه‌ریزی می‌بایست مشخص باشد. اطلاعات خروجی برنامه نیز شامل جدول تقاضای مبداء مقصد برای سال برنامه‌ریزی می‌باشد. نهایتاً پس از شناخت مدل، اطلاعات ورودی مدل از قبیل ماتریس‌های جابجایی و نقشه GIS منطقه‌بندی کشور توسط نرم‌افزار پردازش‌گر توزیع سفرها مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهد گرفت.

منابع

- [۱] اخوان مشعوف، هاشم. (۱۳۸۴)؛ برآورد تقاضای سفر جاده‌ای مسافر از مبدأ تهران به مقصد مراکز استان‌ها: کاربرد الگوی جاذبه، تهران: پایان‌نامه دانشجویی.
- [۲] بی‌نام. (۱۳۸۳)؛ "آمارگیری حمل و نقل جاده‌ای کشور (کالا و مسافر)، تهران: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور.
- [۳] بی‌نام. (۱۳۸۴)؛ "آمارگیری مسافر در تعدادی از ایستگاه‌های منتخب"، تهران: سازمان راهداری و حمل و نقل کشور.
- [۴] بی‌نام. (۱۳۷۴)؛ «برآورد تقاضای حمل و نقل جاده‌ای کشور»، تهران: وزارت امور اقتصادی و دارایی.

- [۵] پورزاهدی، حسین. ذکایی آشتیانی، هدایت. (۱۳۷۹)؛ "برنامه‌ریزی و طراحی شبکه حمل و نقل منطقه صنعتی حاشیه زاینده‌رود و نواحی اطراف آن، گزارش نهایی" مرکز برنامه‌ریزی سیستم‌ها، اصفهان: دانشگاه صنعتی اصفهان.
- [۶] حکیم‌هاشمی، امیرحسین. (۱۳۷۸)؛ برآورد تقاضای مبدأ مقصد در شبکه جاده‌ای بین‌شهری با استفاده از شمارش ترافیک، تهران: پایان‌نامه دانشجویی.
- [۷] ستیران - اکوتک، (۱۳۷۸)؛ مهندسی مشاور "طرح شاهراه‌های ایران". تهران: وزارت راه و ترابری.
- [۸] شهبازی، کیومرث. (۱۳۷۸)؛ «برآورد تقاضای سفر جاده‌ای در مسیرهای موردی»، رساله کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه تهران.
- [۹] عزتی، مرتضی. عاقلی کهنه شهری، لطفعلی. (پائیز ۸۴)؛ «برآورد کشش‌های تقاضای مسافر و بار در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران»، پژوهشنامه حمل و نقل، شماره ۳، ص ۱۸۱-۱۸۹.
- [۱۰] عیدانی، مصطفی. (۱۳۷۱)؛ «برآورد تقاضای مسافر و بار از طریق راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه تهران.
- [۱۱] قلی‌زاده، همت. (۱۳۸۵)؛ برآورد تابع تقاضای حمل و نقل جاده‌ای بار و مسافر، پایان‌نامه دانشجویی.
- [12] Bierlaire, Michel. (1995); "Mathematical models for transportation demand analysis".
- [13] Dargay, Joyce, Hanly, Mark. (1999); "Bus fare elasticities", ESRC Transport Studies Unit, University College London.
- [14] Henning, Klodt. (2002); "Bardr Effect in Passenger Air Traffic", Kiel Working Paper.no.1142.
- [15] Lee, Sungwon, Lee, Yeong Heok and Hyung Park, Jee. (2002); "Estimating price and service elasticities of urban transportation demand with stated preference technique: a case in Korea.
- [16] Pasas, Tiiu. (2000); "The Gravity Model Approach for Modeling International Trade Patterns for Economies Transition", international advances in economic research, vol6 issue4.

[17]Pham, Larry and Linsalata, Jim. (1991); “Effect of fare change on bus rider ship” American public Transit Association Washington DC.

[18]<http://www.hofstra.edu.com>, 2010.

