

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



دانشگاه اصفهان

دانشکده علوم اداری و اقتصاد

گروه اقتصاد

پایان نامه‌ی کارشناسی ارشد رشته‌ی علوم اقتصادی

**تحلیل تمرکز شهری و تأثیر سیاست‌های مالی دولت بر آن به تفکیک استان در ایران
(رویکرد اقتصاد سنجی فضایی)**

استادان راهنما

دکتر رحمان خوش اخلاق

دکتر نعمت اله اکبری

استاد مشاور

دکتر شکوفه فرهمند

پژوهشگر

مأنده نجارزادگان

مهرماه ۱۳۸۸

کلیه حقوق مادی مترتب بر نتایج مطالعات، ابتکارات
و نوآوری های ناشی از تحقیق موضوع این پایان نامه
متعلق به دانشگاه اصفهان است.



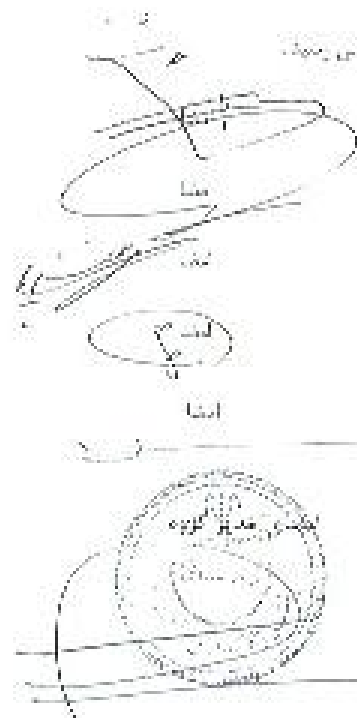
دانشگاه اصفهان

دانشکده علوم اداری و اقتصاد

گروه اقتصاد

پایان نامه ی کارشناسی ارشد رشته ی علوم اقتصادی خانم مانده
نجارزادگان تحت عنوان

تحلیل تمرکز شهری و تأثیر سیاست های مالی دولت بر آن به تفکیک استان در ایران
(رویکرد اقتصاد سنجی فضایی)



در تاریخ ۱۳۸۸/۰۶/۲۶ مورخه «آیات طبران» زیر بررسی و با توجه عالی به تصویب نهایی رسید.

۱- استاد راهنمای پایان نامه دکتر رحمت الله کبری با توجه به علمی استاد

۲- استاد راهنمای پایان نامه دکتر رحمت الله کبری با توجه به علمی دکتر

۳- استاد مشاور دحل گروه دکتر شکوفه کره مند با توجه به علمی استاد

۴- استاد داور دحل گروه دکتر سعید سمندی با توجه به علمی مشاور

۵- استاد داور خارج از گروه دکتر سعید سمندی مشاور اولی با توجه به علمی مشاور

هیچ انسانی بر شما فاش نکند مگر آن راز که در پگاه اندیشه تان نیمه خواب است و نیمه بیدار. بدان هنگام که استادی میان شاگردان خود در لطافت سایه محراب گام بردارد، هیچ از گنجینه ی معرفت خویش ارزانی نکند. حکمتی بایسته اگر فراهم باشد و راز تعلیم شایسته بداند، هرگز شما را به میهمانی دانش خود نبرد و به خانه ی خرد خویش نخواند، بل چراغی برکند تا شما به آستانه ی شکوهمند ذهن خود راه برید.

جبران خلیل جبران

تقدیم به

پدر و مادر عزیزم

به پاس زحمات بی دریغشان

به نام خانای بی همتا

شکر و سپاس بی کران خدای مهربان را که در تمام مراحل زندگی همیشه بهترین همراه من بوده و تجلی الطاف بی پایانش را در همراهی و حمایت همه جانبه ی خانواده ام و حضور و یاری معلمینی بس عزیز، فرهیخته و گرانقدر به روشنی دیده ام. بر خود لازم می دانم از تمام کسانی که پیمودن این راه را مدیون زحمات، حمایت ها و آموزه هایشان هستم قدردانی کنم.

از جناب آقای دکتر نعمت اله اکبری به خاطر آنچه در محضرشان آموختم و از سرکار خانم دکتر فرهمند به خاطر راهنمایی هایشان کمال تشکر را دارم. زحمات اساتیدم در دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی به خصوص سرکار خانم دکتر مهنوش عبدا... میلانی، جناب آقای دکتر حسن طایی و جناب آقای دکتر علی صادقی تهرانی که نه تنها انگیزه ی علم آموزی و تحقیق، بلکه روح تفکر و آزاداندیشی را در من بیدار کردند و بی شک نقش بزرگی در رشد فکری من داشته اند را ارج می نهم. از خانواده ام که موفقیت های خود را مرهون زحمات و فداکاریشان هستم، تشکر و قدردانی می کنم.

از دوست خوبم سرکار خانم لیلا رفیعی که نه فقط در تدوین این پایان نامه، که همیشه با کمک های بی دریغش مرا یاری داده است سپاس گزارم. همچنین از سرکار خانم رجایی به خاطر مساعدت و همکاری شان در امور آموزشی سپاسگزاری می کنم.

چکیده

توسعه ی شهری و جنبه های مختلف آن (شهری شدن و تمرکز شهری) از فاکتورهای زیادی مانند تغییرات فناوری، درآمد فزاینده و خط مشی دولت تأثیر می پذیرد. تمرکز شهری نشان می دهد که منابع شهری تا چه حد در یک یا چند شهر بزرگ متمرکز می شوند. نخست شهری یکی از شاخص های اندازه گیری تمرکز شهری است که از طریق سهم بزرگترین شهر در جمعیت ملی اندازه گیری می شود. زیرساخت های حمل و نقل تأثیر قابل توجهی بر نخست شهری دارد. فراهم کردن این زیرساخت ها یکی از وظایف دولت است بنابراین سیاست های دولت از این مجرا اثرات آشکاری بر الگوی توسعه ی شهری دارد.

مطالعه ی حاضر به بررسی و تحلیل دو ابزار سیاستی مهم (سیاست های دولت در بخش حمل و نقل و به طور خاص یارانه ی بنزین و سرمایه گذاری دولت در این بخش) بر پدیده ی نخست شهری در ایران در دوره ی ۱۳۸۵-۱۳۴۷ پرداخته و مدل مورد استفاده برای داده های استانی در دوره ی ۱۳۸۵-۱۳۷۹ و با استفاده از تکنیک اقتصاد سنجی فضایی تخمین زده شده است.

آنچه در مجموع بررسی نتایج حاصل از برآورد مدل ها می توان گفت اینست که پرداخت یارانه ی بنزین در ایران علی رغم آنچه انتظار می رود، موجب افزایش نخست شهری شده و این به دلیل کمبود شبکه ی حمل و نقل پیشرفته، گسترده و سراسری در کشور است. از طرف دیگر هر چه سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل افزایش یابد، طبق یافته های تحقیق و مطابق با تئوری های اقتصاد شهری، از میزان تراکم در نخست شهر کاسته شده و به سمت حد بهینه ی خود حرکت می کند. همچنین در ایران وابستگی فضایی مثبت بین نخست شهری استان های کشور وجود دارد؛ یعنی عامل مجاورت استان ها دارای تأثیر مثبت مورد انتظار بر نخست شهری یکدیگر است که این مسئله از نتایج آزمون های خودهمبستگی فضایی استنباط می شود.

واژگان کلیدی: تمرکز شهری، نخست شهری، یارانه ی بنزین، سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل، اقتصاد

سنجی فضایی

فهرست مطالب

| عنوان | صفحه |
|--|------|
| فصل اول: کلیات تحقیق | |
| مقدمه..... | ۱ |
| ۱-۱ شرح و بیان مسئله ی پژوهشی..... | ۲ |
| ۲-۱ اهمیت و ارزش تحقیق..... | ۴ |
| ۳-۱ اهداف تحقیق..... | ۵ |
| ۴-۱ فرضیه های تحقیق..... | ۵ |
| ۵-۱ کاربرد نتایج تحقیق..... | ۵ |
| ۶-۱ روش تحقیق..... | ۵ |
| ۱-۶-۱ نوع مطالعه و روش بررسی فرضیه ها..... | ۵ |
| ۲-۶-۱ قلمرو تحقیق..... | ۶ |
| ۳-۶-۱ داده های تحقیق..... | ۶ |
| ۴-۶-۱ ابزار تجزیه و تحلیل..... | ۷ |
| ۷-۱ واژگان کلیدی..... | ۷ |
| فصل دوم: مبانی نظری و پیشینه ی تحقیق | |
| مقدمه..... | ۹ |
| ۱-۲ مبانی نظری..... | ۱۰ |
| ۱-۱-۲ دلائل شکل گیری شهر..... | ۱۰ |
| ۲-۱-۲ توسعه ی شهری..... | ۱۲ |
| ۱-۲-۱-۲ عوامل موثر بر توسعه ی شهری..... | ۱۳ |
| ۳-۱-۲ تمرکز شهری..... | ۱۵ |
| ۴-۱-۲ نخست شهری..... | ۱۹ |
| ۵-۱-۲ روش های بررسی میزان نخست شهری..... | ۲۰ |
| ۱-۵-۱-۲ شاخص های نخست شهری..... | ۲۰ |
| ۲-۵-۱-۲ شاخص های عدم تمرکز..... | ۲۲ |
| ۳-۵-۱-۲ مقایسه ی رتبه- اندازه ی کشور با قاعده ی زیف..... | ۲۲ |
| ۶-۱-۲ عوامل موثر بر نخست شهری..... | ۲۳ |

| عنوان | صفحه |
|---|------|
| ۷-۱-۲ سیاست‌های مالی دولت و حمل و نقل شهری..... | ۲۶ |
| ۱-۷-۱-۲ سیستم حمل و نقل شهری..... | ۲۸ |
| ۸-۱-۲ دلائل پرداخت یارانه حمل و نقل عمومی..... | ۳۴ |
| ۲-۲ مطالعات انجام شده..... | ۳۷ |
| ۳-۲ خلاصه..... | ۴۸ |

فصل سوم: روش تحقیق

| | |
|---|----|
| مقدمه..... | ۵۰ |
| ۱-۳ قلمرو موضوعی تحقیق..... | ۵۱ |
| ۱-۱-۳ سیاست‌های مالی..... | ۵۱ |
| ۱-۱-۱-۳ یارانه و پیشینه ی پرداخت یارانه در ایران..... | ۵۱ |
| ۲-۱-۱-۳ سرمایه‌گذاری در حمل و نقل شهری در ایران..... | ۵۳ |
| ۲-۳ قلمرو مکانی تحقیق..... | ۵۴ |
| ۳-۳ قلمرو زمانی تحقیق..... | ۵۴ |
| ۱-۳-۳ ویژگی‌های تمرکز شهری ایران..... | ۵۴ |
| ۴-۳ روش تحقیق..... | ۶۳ |
| ۱-۴-۳ نوع مطالعه و شیوه ی بررسی فرضیه ها..... | ۶۳ |
| ۲-۴-۳ داده‌های تحقیق..... | ۶۳ |
| ۳-۴-۳ ابزار تجزیه و تحلیل..... | ۶۴ |
| ۴-۴-۳ تکنیک مورد استفاده..... | ۶۴ |
| ۱-۴-۴-۳ حداقل مربعات معمولی..... | ۶۴ |
| ۲-۴-۴-۳ مفهوم فضا و اقتصاد سنجی فضایی..... | ۶۵ |
| ۵-۳ تصریح مدل..... | ۷۱ |
| ۶-۳ خلاصه..... | ۷۳ |

فصل چهارم: تصریح و برآورد مدل‌های تحقیق و تجزیه تحلیل نتایج

| | |
|------------------------------|----|
| مقدمه..... | ۷۵ |
| ۱-۴ مدل‌های سری زمانی..... | ۷۶ |
| ۱-۱-۴ مانایی و نامانایی..... | ۷۶ |
| ۲-۴ برآورد مدل کل کشور..... | ۷۷ |

| صفحه | عنوان |
|--|---|
| ۸۱..... | ۳-۴ برآورد مدل استانی..... |
| ۸۸..... | ۴-۴ خلاصه..... |
| فصل پنجم : نتیجه گیری و پیشنهادات | |
| ۸۹..... | مقدمه..... |
| ۹۰..... | ۱-۵ نتایج و یافته های تحقیق در ارتباط با بررسی فرضیه های تحقیق..... |
| ۹۲..... | ۲-۵ پیشنهادات..... |
| ۹۳..... | پیوست (۱). نتایج نرم افزاری تخمین مدل کل کشور و مدل استانی..... |
| ۱۰۱..... | پیوست (۲) نمودارهای رابطه ی نخست شهری، طول راه ها و یارانه بنزین در ۲۵ استان..... |
| ۱۰۶..... | منابع و مآخذ..... |

فهرست شکل ها

| صفحه | عنوان |
|---------|--|
| ۳۳..... | شکل (۱-۲) اثرات یارانه‌های حمل و نقل بر حجم اتومبیل و حمل و نقل همگانی مسافران..... |
| ۳۴..... | شکل (۲-۲) یارانه‌ی پرداختی به حمل و نقل عمومی در حالت انحصار طبیعی..... |
| ۵۵..... | شکل (۱-۳) پدیده‌ی نخست شهری در ایران در دوره‌ی موردبررسی (۱۳۴۸-۱۳۸۵)..... |
| ۵۷..... | شکل (۲-۳) جمعیت شهر تهران، جمعیت شهری کشور و نخست شهری کشور (۱۳۳۵-۱۳۸۵)..... |
| ۶۰..... | شکل (۳-۳) مقایسه‌ی روند نخست شهری در ۲۵ استان در دوره‌ی ۷ ساله‌ی مورد بررسی..... |
| - | شکل (۴-۳) مقایسه‌ی نخست شهری در استان‌های با بیشترین و کمترین میزان نخست شهری (۱۳۸۵-۱۳۷۰)..... |
| ۶۱..... | |

فهرست جدول ها

| صفحه | عنوان |
|---------|--|
| ۲۴..... | جدول (۱-۲) عوامل موثر بر نخست شهری..... |
| ۵۶..... | جدول (۱-۳) پدیده ی نخست شهری در ایران (۱۳۳۵-۱۳۸۵)..... |
| ۶۲..... | جدول (۲-۳) مقایسه ی نخست شهری در پرجمعیت ترین و کم جمعیت ترین استان های کشور با نخست شهری کل کشور..... |
| ۷۸..... | جدول (۱-۴) نتایج حاصل از آزمون ریشه ی واحد برای متغیرهای مدل..... |
| ۷۹..... | جدول (۲-۴) نتایج حاصل از تخمین مدل سری زمانی برای کل کشور..... |
| ۷۹..... | جدول (۳-۴) نتیجه ی حاصل از آزمون ریشه واحد برای جمله پسماند مدل..... |
| ۸۲..... | جدول (۴-۴) نتیجه ی حاصل از آزمون وابستگی فضایی در متغیر وابسته..... |
| ۸۳..... | جدول (۵-۴) آزمون های تشخیص مدل فضایی..... |
| ۸۳..... | جدول (۶-۴) نتایج تخمین مدل استانی با تکنیک داده های تابلویی..... |
| ۸۴..... | جدول (۷-۴) نتایج حاصل از تخمین مدل استانی به صورت وقفه ی فضایی با داده های ترکیبی..... |
| ۸۵..... | جدول (۸-۴) نتایج حاصل از تخمین مدل استانی به صورت وقفه ی فضایی با اثرات فضایی ثابت..... |
| ۸۵..... | جدول (۹-۴) نتایج حاصل از تخمین مدل استانی به صورت وقفه ی فضایی با اثرات زمانی ثابت..... |
| ۸۶..... | جدول (۱۰-۴) نتایج حاصل از تخمین مدل استانی به صورت وقفه ی فضایی با اثرات زمانی و فضایی ثابت..... |

فصل اول

کلیات تحقیق

مقدمه

در دو قرن گذشته شهرنشینی در اکثر کشورهای جهان به طور فزاینده‌ای رو به گسترش بوده است. در این دوره نسبت جمعیت ساکن در شهرهای جهان بیش از چهار برابر شده است. افزایش شهرنشینی تغییرات اساسی در فناوری‌های تولید، حمل و نقل و ارتباطات را باعث شده است. این پدیده در ادبیات اقتصاد شهری تحت عنوان توسعه‌ی شهری در نظر گرفته می‌شود. توسعه‌ی شهری و جنبه‌های مختلف آن از عوامل بسیار زیادی مانند تغییرات فناوری، درآمد فزاینده و خط‌مشی دولت تأثیر می‌پذیرد.

در این مطالعه به منظور شناخت برخی از این اثرات به تحلیل تأثیر سیاست‌های مالی دولت بر پدیده‌ی نخست شهری به عنوان یکی از شاخص‌های اندازه‌گیری تمرکز شهری (یکی از دو جنبه‌ی توسعه‌ی شهری) پرداخته می‌شود. برای مشخص شدن موضوع، اهداف و روش تحقیق، این فصل به بیان کلیات تحقیق می‌پردازد. لذا پس از شرح مسئله‌ی تحقیق، خلاصه‌ای از اهمیت و ارزش آن بیان می‌شود. در ادامه اهداف و فرضیات تحقیق ارائه می‌شود. بخش پنجم خلاصه‌ای از کاربرد نتایج تحقیق را نشان می‌دهد. در بخش بعد روش تحقیق در قالب تشریح نوع مطالعه، قلمرو و داده‌های تحقیق و نیز روش تجزیه و تحلیل داده‌ها توضیح داده می‌شود. در نهایت واژگان کلیدی مطرح شده در طول تحقیق تعریف می‌گردند.

۱-۱ شرح و بیان مسئله پژوهشی

شهرها به دلیل مزیت‌های منطقه‌ای و وجود صرفه‌های ناشی از مقیاس^۱ شکل می‌گیرند و منافع ناشی از این عوامل (مزیت‌های منطقه‌ای و صرفه‌جویی ناشی از مقیاس) در تعامل با هزینه‌های تجمع و افزایش تراکم شهری (عمدتاً هزینه‌های حمل و نقل و تراکم جرم و جنایت و آلودگی و نیز افزایش قیمت زمین و مسکن) اندازه‌ی تعادلی شهر را مشخص می‌کنند. شهرها بر اساس نوع عملکرد خود اندازه‌های متفاوتی دارند. امروزه همه‌ی کشورهای جهان با پدیده‌ی توسعه‌ی شهری مواجهند. توسعه‌ی شهری دو جنبه دارد: یک جنبه‌ی آن خود توسعه شهر و شهری شدن است که در ارتباط با رشد تعداد و اندازه‌ی شهرها در یک سیستم شهری می‌باشد. جنبه‌ی دیگر توسعه شهری در رابطه با شکل شهری شدن و یا تمرکز شهری^۲ است. تمرکز شهری نشان می‌دهد که منابع شهری تا چه حد در یک یا چند شهر بزرگ متمرکز می‌شوند [هندرسن^۳ ۲۰۰۳]. خود شهری شدن در پاسخ به جابه‌جایی بخش‌های پایه‌ای از حالت کشاورزی رخ می‌دهد و سیاست‌های دولت مانند کنترل قیمت‌ها و حمایت‌های تجاری از صنعت، این فرایند را تحت تأثیر قرار می‌دهد سیاست‌های دولت حتی شکل توسعه‌ی شهری که همان درجه تمرکز شهری است را نیز متأثر می‌کنند.

اینکه منابع در یک شهر متمرکز شوند و از صرفه‌های مقیاس بهره‌گیرند و در ضمن هزینه‌های بالای رفت و آمد و تراکم را متحمل شوند و یا در شهرهای مختلف به طور یکنواخت پراکنده شده و صرفه‌های مقیاس کوچک باشد، باعث تفاوت در شکل توسعه‌ی شهری می‌شود [فرهمند ۱۳۸۶ ص ۶۳]. مسئله‌ی مرتبط با تمرکز شهری پویایی آن است؛ طبق نظر ویلیامسون در مراحل اولیه‌ی توسعه اقتصادی درجه‌ی بالایی از تمرکز شهری یا

¹ Economic of Scale

² Urban Concentration

³ Henderson

فضایی مورد نیاز است؛ زیرا با تمرکز فضایی صنایع زیرساخت‌های اقتصادی از جمله سرمایه‌گذاری‌های زیر بنایی (حمل و نقل و ارتباطات) و منافع مدیریتی ایجاد می‌شود. این تمرکز موجب افزایش سرریزهای اطلاعات و انباشت دانش می‌شود؛ سپس با گسترش توسعه شهری تمرکززدایی رخ می‌دهد. تمرکززدایی از طریق انتقال صنایع کارخانه‌ای از شهرهای هسته‌ای مناطق کلان شهری به شهرهای تابعه و مجاور آنها و سپس به شهرهای حاشیه‌ای که در آنها هزینه‌های دستمزد و زمین پایینتر است صورت می‌گیرد. شهرهای هسته‌ای به سمت تولید خدمات مالی، تجاری، مهندسی، مدیریتی، آموزشی و بهداشتی کشیده می‌شود [فرهمنده، ۱۳۸۶، ص ۶۴].

میزان تمرکز شهری را می‌توان از طریق شاخص‌هایی چون شاخص تمرکز هیرشمن-هرفیندال^۴، پارامتر پرتو^۵ و نخست شهری^۶ اندازه‌گیری کرد [هندرسن، ۲۰۰۳]. نخست شهری از طریق سهم بزرگترین شهر در جمعیت ملی اندازه‌گیری می‌شود. در مدل‌های ایستا نخست شهری کمتر یا بیشتر از حد باعث تخصیص ناکارای منابع و کاهش بهره‌وری و تولید می‌شود. در تمرکز شهری بالا توسعه شهری تنها در یک یا دو نخست شهر متمرکز می‌شود و هم صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس و هم تراکم و هزینه‌های سرانه زیربنایی در آنها افزایش می‌یابد، در مقابل در شهرهای کوچک با کمبود سرمایه‌گذاری و صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس ناکافی مواجه می‌شوند. در مدل‌های پویا درجه‌ی سرریزهای دانش محلی بر اندازه شهرها اثر مثبت داشته و باعث رشد بهره‌وری می‌گردد [بلک و هندرسن، ۱۹۹۹^۷]. اقتصاددانان شهری معتقدند که یک سطح بهینه تمرکز شهری وجود دارد که انحراف از آن موجب زیان‌های اقتصادی می‌شود. در کشورهای در حال توسعه سیاست‌های حمایتی دولت از یک یا چند شهر بزرگ موجب تمرکز بیش از حد و لذا فاصله زیاد بین نخست شهر و شهرهای دیگر می‌شود [فرهمنده، ۱۳۸۶، ص ۶۴].

یکی از مهمترین راه‌هایی که دولت‌ها می‌توانند نخست شهرها را از رقابت اقتصادی با سایر شهرها و یا نخست شهرهای دیگر حفظ کنند، محدود کردن زیر ساخت‌های حمل و نقل منطقه‌ای است. یک چنین زیرساخت‌هایی تأثیر زیادی بر نخست شهری دارند. تامین نظام حمل و نقل شهری یکی از مسئولیت‌های دولت است. بیشتر شهرها دارای ترکیبی از سیستم جاده‌ای سواره و حمل و نقل عمومی (اتوبوس و سیستم ریلی) می‌باشند. انتخاب مکان عوامل اقتصادی با تغییر در حمل و نقل تغییر می‌کند؛ به خصوص زمانی که زیرساخت‌ها و یا قوانین حمل و نقل تغییر می‌کند.

⁴ Hrishman & Herfindal

⁵ Pareto Parameter

⁶ Urban Primacy

⁷ Black & Henderson

بنابراین حمل و نقل شهری و تأثیر سیاست‌های دولت از این مجرا در الگوی توسعه شهری واضح و آشکار است. آنچه در این رابطه مهم است اینست که دولت از طریق بخش حمل و نقل و با استفاده از متغیرهای سیاستی می‌تواند تمرکز شهری را به سمت حد بهینه‌ی آن هدایت نماید. سیاستگذاری در بخش حمل و نقل از دو جنبه قابل بررسی است: اول آنکه سرمایه‌گذاری در حمل و نقل موجب کاهش هزینه‌های سفر و دسترسی آسانتر به حومه‌ی شهر شده و در نتیجه موجب کاهش تراکم می‌شود. از طرف دیگر، حذف یارانه در بخش حمل و نقل موجب افزایش هزینه‌های سفر برای مصرف‌کنندگان می‌شود. برآیند این اثرات می‌تواند موجب افزایش و یا کاهش تمرکز شهری و حرکت به سمت حد بهینه‌ی نخست شهری شود. این اثرات و پی‌آمدهای آن مسائل مورد بررسی در این مطالعه می‌باشند که از طریق ارائه‌ی یک مدل فضایی با تأکید بر شکل توسعه شهری در قالب پدیده‌ی نخست شهری در استان‌های ایران مورد آزمون قرار می‌گیرد.

۱-۲ اهمیت و ارزش تحقیق

با توسعه‌ی کشورها شهرنشینی در آنها گسترش می‌یابد و همزمان با افزایش شهرنشینی توسعه‌ی شهری نیز رخ می‌دهد. شهرهای اولیه بدان جهت توسعه می‌یابند که به احتیاجات ساکنین خود پاسخ مثبت می‌دهند. در مطالعات مربوط به شهرها باید توجه داشت که چه عواملی موجب توسعه‌ی شهرها می‌گردند. عوامل اقتصادی از جمله عواملی است که در بسط و توسعه‌ی شهری تأثیر به‌سزایی دارند. از جمله‌ی عوامل دیگر در این زمینه سیاست‌های دولت است. این سیاست‌ها به عنوان ابزارهایی که دولت از طریق آنها می‌تواند بر شکل توسعه شهری (تمرکز شهری) تأثیرگذار باشد، حائز اهمیت است. در کشورهای در حال توسعه و از جمله ایران پدیده‌ی تمرکز شهری به صورت خاص قابل مشاهده است.

در ایران پدیده‌ی نخست شهری (از ابزارهای اندازه‌گیری تمرکز شهری) به طور خاص قابل مشاهده است، به طوری که اندازه‌ی نخستین شهر کشور نسبت به دومین شهر در مقایسه با میانگین کل کشور بیش از ده برابر است. همین مسئله در هر استان و به صورت فاصله‌ی نخستین شهر استان از دومین آن به چشم می‌خورد. آنچه در مورد این مسئله واضح است، انحراف از حد بهینه‌ی تمرکز و نخست شهری و بر طبق تئوری‌ها و نتایج مطالعات مختلف کاهش رشد اقتصادی به دلیل این انحراف است [هندرسن، ۲۰۰۲].

با توجه به اندازه‌ی بزرگ دولت در ایران و نقش عمده‌ای که در بخش‌های مختلف اقتصادی از جمله حمل و نقل دارد، مطالعه‌ی تأثیرات بخش حمل و نقل بر تمرکز شهری در ایران مستلزم در نظر گرفتن سیاست‌های دولت در این بخش است. همچنین در ایران پرداخت یارانه‌ها به خصوص یارانه‌ی بنزین در بخش

حمل و نقل بخش قابل توجهی از بودجه‌ی دولت را به خود اختصاص می‌دهد، لذا مطالعه‌ی اثر سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و پرداخت یارانه‌ی بنزین بر تمرکز شهری، به منظور ایجاد زمینه‌ای مناسب برای برنامه‌ریزی تمرکز شهری به همراه یک سیستم حمل و نقل سالم ضروری به نظر می‌رسد.

۱-۳ اهداف تحقیق

هر مطالعه‌ای به دنبال یافتن پاسخ سوالاتی است که در زمینه‌ی مورد مطالعه در ذهن محقق شکل گرفته است و اهداف تحقیق بر این اساس طراحی می‌شوند. این تحقیق به دنبال رسیدن به اهداف زیر است:

- ۱- تحلیل روند تمرکز شهری و عوامل موثر بر نخست شهری در ایران
- ۲- تحلیل اثر متغیرهای سیاستی دولت (سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و یارانه‌ی بنزین) بر تمرکز شهری در ایران

۳- تحلیل فضایی تمرکز شهری در استان‌های کشور

۱-۴ فرضیه‌های تحقیق

در این تحقیق برای رسیدن به اهداف بالا به آزمون فرضیه‌های زیر پرداخته می‌شود:

- ۱- روند تمرکز شهری در ایران به سمت افزایش تمرکز است.
- ۲- سرمایه‌گذاری دولت در بخش حمل و نقل از ابزارهای موثر بر سطح نخست شهری ایران است.
- ۳- پرداخت یارانه‌ی بنزین موجب افزایش تمرکز شهری در ایران می‌شود.
- ۴- تمرکز شهری در استان‌های کشور دارای وابستگی فضایی مثبت است.

۱-۵ کاربرد نتایج تحقیق

این تحقیق به دنبال تحلیل تأثیر سیاست‌های دولت بر سطح نخست شهری و نیز مشخص کردن روند نخست شهری در استان‌های کشور در دوره‌ی مورد مطالعه است. نتایج این تحقیق از دو جهت می‌تواند کاربردی باشد. اول اینکه این نتایج در سیاست‌گذاری‌های دولت در جهت دستیابی به حد بهینه‌ی تمرکز شهری و به منظور اجتناب از هزینه‌های مترتب بر انحراف از سطح بهینه‌ی تمرکز و نخست شهری و همچنین جهت برنامه‌ریزی برای یک سیستم حمل و نقل سالم و کم هزینه می‌تواند مفید و کاربردی باشد. از طرف دیگر این نتایج برای مطالعات بعدی در زمینه‌ی مسائل بین شهری کاربرد دارد و همچنین برای بررسی مسائل درون شهری خواهد بود.

۱-۶ روش تحقیق

۱-۶-۱ نوع مطالعه و روش بررسی فرضیه‌ها

با توجه به مطالب بیان شده در قسمت‌های قبل و موضوع تحقیق، هدف اصلی این تحقیق تجزیه و تحلیل تأثیر سیاست‌های دولت بر سطح تمرکز شهری در قالب تحلیل فضایی توسعه شهری می‌باشد. بدین منظور به تحلیل تأثیر پرداخت یارانه‌ی بنزین در بخش حمل و نقل و سرمایه‌گذاری‌های دولت در این بخش بر پدیده‌ی نخست شهری با استفاده از داده‌های استانی و ملی پرداخته می‌شود.

با توجه به چارچوب بیان شده می‌توان گفت که روش تحقیق در طول مطالعه، شیوه‌های تحلیلی توصیفی و تحلیل علی است. با استفاده از روش‌های تحقیق توصیفی، ویژگی‌های شهرنشینی و سیستم شهری ایران توصیف می‌شود. و سپس با تأکید بر روش‌های علی به مطالعه‌ی تأثیر ابزارهای سیاستی دولت (سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و پرداخت یارانه‌ی بنزین)، بر شکل شهری شدن (در این تحقیق ملاک اندازه‌گیری آن نخست شهری است) و نیز تحلیل فضایی تمرکز شهری در استان‌های کشور پرداخته می‌شود.

۱-۶-۲ قلمرو تحقیق

موضوع این پایان‌نامه توسعه و تمرکز شهری است. توسعه‌ی شهری با جنبه‌های آن که شامل رشد تعداد و اندازه‌ی شهرها (شهری شدن) و تمرکز شهری یا همان شکل شهری شدن است، پدیده‌ای است که تحت تأثیر عوامل مختلف که مهم‌ترین آنها عوامل اقتصادی است، قرار دارد.

با توجه به عنوان تحقیق حوزه‌ی مکانی مورد مطالعه در این تحقیق سیستم شهری ایران، در کل و به تفکیک استان است. تمرکز شهری در کل کشور و نیز در تک‌تک استان‌ها تحت تأثیر عوامل گوناگون در طول زمان دچار تحولاتی بوده است.

با توجه به آمار موجود دوره‌ی مورد مطالعه برای تحلیل نخست شهری کل کشور ۱۳۸۵-۱۳۴۷ است. برای تحلیل استانی از داده‌های مربوط به دوره‌ی زمانی ۱۳۸۵-۱۳۷۹ استفاده شده است.

۱-۶-۳ داده‌های تحقیق

در این مطالعه برای جمع‌آوری داده‌ها از شیوه‌ی اسنادی استفاده شده است. البته به دلیل اینکه داده‌های مربوط به جمعیت (استانی و ملی) فقط برای سال‌هایی که سرشماری صورت گرفته (۱۳۴۵، ۱۳۵۵، ۱۳۶۵، ۱۳۷۰، ۱۳۷۵ و ۱۳۸۵) در دسترس می‌باشد؛ لذا داده‌های سالانه بر اساس روند این سال‌ها ساخته شده‌اند. آمار مربوط به تولید ناخالص استانی با استفاده از آمارهای منطقه‌ای بر گرفته از آمارهای مرکز آمار ایران جمع‌آوری شده است.

داده‌های تحقیق از منابع متعددی از جمله سالنامه‌های آماری که توسط مرکز آمار ایران منتشر می‌شود، گزارش اقتصادی و ترازنامه‌های بانک مرکزی، نماگرهای اقتصاد ایران منتشر شده توسط دفتر بررسی‌های اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، جمع‌آوری شده است.

۱-۶-۴ ابزار تجزیه و تحلیل

در این مطالعه برای آزمون فرضیه‌ها از مدل‌های رگرسیونی تک معادله‌ای که با تکنیک حداقل مربعات معمولی (OLS) برآورد شده است و تکنیک اقتصادسنجی فضایی استفاده شده است. برای برآورد مدل‌ها و تجزیه و تحلیل نتایج از نرم افزارهای Eviews و Matlab و Stata استفاده شده است.

۱-۷ واژگان کلیدی

توسعه شهری^۸: تغییر ترکیب بخشی تولید از کشاورزی به صنعتی و پیشرفت‌های فن‌شناسی در بخش کشاورزی که باعث رهایی نیروی کار از این بخش و مهاجرت به شهر می‌شود. با انتقال جمعیت روستایی به مناطق شهری، شکل فضایی و اقتصادی کشور تغییر می‌کند. این تغییر مستلزم رشد شهرهای موجود یا خلق شهرهای جدید و یا هر دو می‌باشد. در ادبیات اقتصاد شهری، این مسئله تحت عنوان توسعه شهری مورد بررسی قرار می‌گیرد [هندرسن ۲۰۰۳].

تمرکز شهری^۹: تمرکز منابع شهری یک کشور در یک یا چند شهر بزرگ که از طریق شاخص‌هایی چون شاخص تمرکز هیرشمن-هرفیندال، پارامتر پرتو و نخست شهری اندازه‌گیری می‌شود. تمرکز شهری نشان می‌دهد که منابع شهری تا چه حد در یک یا چند شهر بزرگ متمرکز می‌شوند و یا در بین شهرهای مختلف پراکنده می‌شود. در هر سیستم شهری یک درجه‌ی بهینه‌ی تمرکز شهری وجود دارد که انحراف از آن بر رشد اقتصادی تأثیرگذار است. نکته مهم در بحث تمرکز شهری پویایی آن است [هندرسن ۲۰۰۳].

نخست شهری^{۱۰}: اندازه‌ی بزرگترین شهر که از طریق سهم بزرگترین شهر در جمعیت شهری ملی اندازه‌گیری می‌شود. نخست شهری دارای یک سطح بهینه است که در آن نرخ رشد اقتصادی حداکثر است. نخست شهری کمتر یا بیشتر از حد بهینه موجب کاهش نرخ رشد اقتصادی می‌شود [هندرسن ۲۰۰۲].

⁸ Urban Development

⁹ Urban concentration

¹⁰ Urban primacy

سیاست‌های مالی دولت^{۱۱}: در این تحقیق منظور از سیاست‌های دولت سیاست‌های مالی است.

سیاست‌های مالی به سیاست‌های دولت جهت تأثیرگذاری بر اقتصاد از طریق تغییر در مخارج دولت یا مالیات‌ها اشاره دارد. در حقیقت اثرات کلی بودجه بر فعالیت‌های اقتصادی است [Wikipedia].

اقتصاد سنجی فضایی^{۱۲}: زیر شاخه‌ای از اقتصاد سنجی است که با رابطه‌ی متقابل فضایی (وابستگی

یا خود همبستگی فضایی) و ساختار فضایی (ناهمسانی فضایی) در مدل‌های رگرسیونی با داده‌های مقطعی یا ترکیب مقطعی - سری زمانی سر و کار دارد [انسلین ۱۹۹۹].

¹¹ Government Policies

¹² Spatial Econometric