

تأثیر سیاست‌های مالی دولت در بخش حمل و نقل شهری بر پدیده‌ی نخست شهری در ایران

مآنده نجارزادگان، نعمت‌الله اکبری
کارشناس ارشد علوم اقتصادی
دانشیار دانشکده اقتصاد دانشگاه اصفهان
Maede_najarzadegan@yahoo.com

چکیده

نخست شهری، به عنوان یکی از شاخص‌های اندازه‌گیری تمرکز شهری است که از طریق سهم بزرگ‌ترین شهر در جمعیت ملی اندازه‌گیری می‌شود. این شاخص، به طور قابل توجهی تحت تأثیر زیرساخت‌های حمل و نقل است. فراهم کردن این زیرساخت‌ها یکی از وظایف دولت است بنابراین، سیاست‌های دولت از این مجرا، اثرات آشکاری بر الگوی توسعه‌ی شهری دارد. مطالعه‌ی حاضر به بررسی و تحلیل تأثیر دو ابزار سیاستی دولت (سرمایه‌گذاری دولت در بخش حمل و نقل و پرداخت یارانه‌ی بنزین) بر پدیده‌ی نخست شهری در ایران در دوره‌ی ۱۳۸۵-۱۳۴۷ با استفاده از تکنیک حداقل مربعات معمولی پرداخته است. آنچه در مجموع بررسی نتایج حاصل از برآورد مدل می‌توان گفت این است که پرداخت یارانه‌ی بنزین در ایران، علی‌رغم آنچه انتظار می‌رود، موجب افزایش نخست شهری شده و این به دلیل کمبود شبکه‌ی حمل و نقل پیشرفته، گسترده و سراسری در کشور است. از طرف دیگر هر چه سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل افزایش یابد، طبق یافته‌های تحقیق و مطابق با تئوری‌های اقتصاد شهری، از میزان تراکم در نخست شهر کاسته شده و به سمت حد بهینه‌ی خود حرکت می‌کند.

واژگان کلیدی: تمرکز شهری، نخست شهری، یارانه‌ی بنزین، سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل

۱. مقدمه

امروزه همه‌ی کشورهای جهان با پدیده‌ی توسعه‌ی شهری مواجه‌اند. 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 سامانه شهری می‌باشد. جنبه‌ی دیگر توسعه شهری در رابطه با شکل شهری شدن و یا تمرکز شهری^۱ است. تمرکز شهری، نشان می‌دهد که منابع شهری تا چه حد در یک یا چند شهر بزرگ متمرکز می‌شوند [۱۳]. 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. 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 [۴:۶۴].

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

1 Urban Concentration
2 Henderson

صورت خاص قابل مشاهده است. 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 سامانه حمل و نقل سالم ضروری به نظر می‌رسد. لذا در این مقاله ابتدا مبانی نظری موضوع بررسی شده و پس از تصریح مدل مورد استفاده در بخش سوم نتایج تجربی حاصل از تخمین مدل مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. بخش آخر به بیان نتیجه‌گیری و پیشنهاد‌های تحقیق اختصاص دارد.

۲. مبانی نظری

۲-۱. توسعه شهری

اقتصاددانان شهری درباره‌ی توسعه و تمرکز شهری نظرات زیادی دارند که بعضاً در برخی زمینه‌ها متضاد نیز است. اما اغلب به وجود سطح بهینه‌ی تمرکز شهری اعتقاد دارند. ملینگر^۱، گالاپ^۲ و ساکس^۳ (۱۹۹۸) معتقداند که یک سطح مشخص توسعه‌ی شهری و نیز یک سطح بهینه‌ی شهری شدن و تمرکز شهری وجود دارد که انحراف از این سطوح موجب زیان‌های اقتصادی می‌شود. در کشورهای در حال توسعه، تمرکز شهری در مقایسه با همین مرحله از توسعه در کشورهای توسعه یافته بیشتر است و بنابراین، نرخ‌های شهرنشینی آنها بالاتر از سطح بهینه‌ی خود است [۹].

نکته‌ی قابل توجه در تشریح تمرکز شهری بهینه، پویا بودن آن است. طبق نظر ویلیامسون^۵ (۱۹۶۵)، در مراحل اولیه‌ی توسعه‌ی اقتصادی درجه‌ی بالایی از تمرکز فضایی یا شهری مفید است زیرا با تمرکز فضایی، صنایع، زیرساخت‌های اقتصادی از جمله سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی (حمل و نقل و ارتباطات) و منابع مدیریتی ایجاد می‌شود. این تمرکز باعث افزایش سرریزهای اطلاعات و انباشت دانش می‌شود. اما نهایتاً تمرکز زدایی^۶ رخ می‌دهد به دو دلیل: ۱. نشر دانش و زیر ساخت‌های اقتصادی به نواحی غیر شهری ۲. شهرهای با درجه‌ی بالای تمرکز برای تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان پرهزینه می‌شود [۱۴]. تمرکز زدایی از طریق انتقال صنایع کارخانه‌ای از شهرهای هسته‌ای مناطق کلان‌شهری به شهرهای تابعه و مجاور آنها و سپس به شهرهای حاشیه‌ای که در آنها هزینه‌های دستمزد و زمین پایینتر است، صورت می‌گیرد.

تمرکز شهری تحت تاثیر عوامل زیادی قرار دارد. از مهم‌ترین این عوامل، سیاست‌های دولت است. سیاست‌های ملی می‌تواند نرخ توسعه‌ی شهری را تحت تأثیر قرار دهد و نیز شکل توسعه‌ی شهری که همان درجه‌ی تمرکز شهری است. در هر لحظه از زمان، با توجه به سطح توسعه‌ی شهری یک کشور، ممکن است منابع به طور یکنواخت در بین شهرهای مختلف پراکنده شود و بنابراین، درجه‌ی صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس، کوچک گردد، یا ممکن است منابع در یک یا چند شهر بسیار بزرگ، تمرکز بیش از حد داشته باشد که در این صورت هزینه‌های رفت و آمد، تراکم و در کل هزینه‌های زندگی در آن شهرها بالا می‌رود و باعث افزایش هزینه‌های تولید کالاها و کاهش کیفیت ارائه‌ی خدمات شهری در آنها می‌گردد. بنابراین می‌توان یک درجه‌ی بهینه‌ی تمرکز شهری را در نظر گرفت که از طریق رابطه‌ی متقابل هزینه‌ها و منافع اجتماعی ناشی از افزایش تمرکز شهری حاصل می‌شود [۱۴].

در کشورهای در حال توسعه، سیاست‌های حمایتی دولت از یک یا چند شهر بزرگ سیاسی موجب تمرکز بیش از حد در آن شهرها می‌شود. گسترش سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی در آن شهرها باعث جذابیت استقرار در آنها شده و موجب جذب بنگاه‌ها

1 Melinger
2 Gallup
3 Sacks
4 Bertineli & Stroble
5 Williamson
6 Deconcentration

و افراد زیادی به درون آنها می‌گردد؛ این مسأله «استثناگرایی» است [۱۱]. هرچه استقلال دولت‌های محلی در یک کشور بیشتر باشد، تمرکز فزاینده در یک یا چند شهر بزرگ اصلی به دلیل سیاست‌های تبعیضی خاص دولت مرکزی، کمتر خواهد بود. معمولاً در همه‌ی کشورها، شهرهای بزرگ مورد توجه دولتمردان و سیاست‌گذاران بوده و این موجب کاهش کارایی می‌شود [۱۵].

میزان تمرکز شهری را می‌توان از طریق شاخص‌هایی چون شاخص تمرکز هیرشمن-هرفیندال^۱، پارامتر پرتو^۲ و نخست شهری^۳ اندازه‌گیری کرد [۱۴]. شاخص مورد استفاده در این مقاله نخست شهری است که از طریق سهم بزرگترین شهر در جمعیت شهری ملی اندازه‌گیری می‌شود. معیار نخست شهری برای نمونه‌های زیاد و سال‌های زیاد مورد استفاده قرار می‌گیرد و توسط مالتو^۴ (۱۹۸۹)، آدز و گلاسر^۵ (۱۹۹۵)، جونیوس^۶ (۱۹۹۹) و هندرسن (۲۰۰۰) به کار برده شده است [۴:۶۴].

۲-۲. سیاست‌های مالی و سامانه حمل و نقل شهری

حمل و نقل به عنوان یکی از بخش‌های پایه‌ای اقتصاد به طور گسترده از سیاست‌های دولت تأثیر می‌پذیرد. توسعه‌ی بخش حمل و نقل به گمان اکثر علمای توسعه یکی از پیش شرط‌های تحقق هر گونه رشد و توسعه‌ی کشورها است [۳]. در این زمینه ویلسون، معتقد است که سرمایه‌گذاری در توسعه‌ی تسهیلات حمل و نقل به تأثیرپذیری متقابل آن در سودمند بودن نیروی کار و همچنین افزایش میزان کارایی سرمایه‌ها منتج می‌گردد. بر این اساس، انجام سرمایه‌گذاری‌های مناسب در بخش حمل و نقل موجب صرفه‌جویی در زمان و کاهش هزینه‌های جابه‌جایی می‌گردد؛ که این مسأله باعث کاهش اثر اصطکاکی مسافت بر روی توزیع فضایی فعالیت‌های اقتصادی می‌گردد. بدین‌سان در روند توسعه‌ی سرمایه‌گذاری در حمل و نقل، نواحی بازاری در هم ادغام شده و محدودیت‌های فضایی ناحیه‌ی تولید را تا حد ممکن تقلیل می‌دهند و این امر خود موجب افزایش خریداران و فروشندگان در نقاط مرزی ناحیه‌ی بازاری می‌شود [۶].

یکی از مهم‌ترین راه‌هایی که دولت‌ها می‌توانند نخست شهرها را از رقابت اقتصادی با سایر شهرها و یا نخست شهرهای دیگر حفظ کند، محدود کردن زیرساخت‌های حمل و نقل منطقه‌ای است. یک چنین زیرساخت‌هایی، تأثیر زیادی بر نخست شهری دارند. تأمین نظام حمل و نقل شهری یکی از مسئولیت‌های دولت است که یکی از عناصر مهم برای فائق آمدن بر طبیعت پراکنده‌ی شهرها است. انتخاب مکان عوامل اقتصادی با تغییر در حمل و نقل تغییر می‌کند؛ به خصوص زمانی که زیرساخت‌ها یا قوانین حمل و نقل تغییر می‌کند. فاصله‌های مسافت کوتاه‌تر و هزینه‌های کمتر باعث آزاد شدن سهم قابل توجهی از درآمد خانوار (خصوصاً در مورد خانوارهای فقیر) برای اهداف دیگر می‌شود. کوتاه شدن طول سفر برای دولت‌ها و عاملان اقتصادی نیز سودآور است زیرا مخارج عمومی سرانه برای خدمات حمل و نقل عمومی را کاهش می‌دهد. تأمین نظام تغییر و تحولات انجام شده در سامانه‌های حمل و نقل بر دسترسی نسبی مکان‌های مختلف تأثیر می‌گذارد؛ بنابراین الگوهای کاربری زمین را نیز دچار تحول می‌کند [۲:۲۳].^۷

یکی از مهم‌ترین مسائل مرتبط با حمل و نقل عمومی، قیمت‌گذاری آن است. فرایند قیمت‌گذاری شامل وضع مالیات‌ها، یارانه‌ها و میزان سرمایه‌گذاری در این بخش و سایر سیاست‌های دولت است. حمل و نقل عمومی توسعه یافته در قرن نوزدهم یک فعالیت اقتصادی بود که نیاز به یارانه نداشت. در بسیاری از کشورها مسأله‌ی یارانه در نیمه دوم قرن بیستم مطرح شد، وقتی که تملک و استفاده از اتومبیل به سرعت زیاد شد و هزینه‌ی حمل و نقل عمومی به دلیل افزایش نسبی هزینه‌های کارگر افزایش یافت. در بسیاری از کشورها دولت‌ها تصمیم گرفتند توسط انواع یارانه‌ها کسری موجود را کاهش دهند. البته وضع این یارانه‌ها دلایل و انگیزه‌های زیادی داشت:

1 Hrishman & Herfindal
2 Pareto Parameter
3 Urban Primacy
4 Multu
5 Ads & Gleaser
6 Junius
7 Sullivan

۱) یارانه‌ها به دلیل تأمین حمل و نقل عمومی اتخاذ می‌شوند. گروه‌های آسیب‌پذیر مانند خانواده‌های کم درآمد، افراد مسن، افراد بدون مجوز رانندگی و افرادی که در وضع نامناسبی هستند، برای جلوگیری از مشکلات اجتماعی نیاز به سوبسید دارند.

۲) یارانه حمل و نقل عمومی یک ابزار دومین بهترین است؛ هنگامی که امکان مطالعه‌ی مستقیم مسائل حمل و نقل شهری که با استفاده از اتومبیل ایجاد می‌شود، نیست. این مسائل، شامل سر و صدا، آلودگی، تراکم و وسعت پارکینگ است. انتظار می‌رود که به وسیله‌ی یارانه‌ی حمل و نقل عمومی، یک جابه‌جایی از حمل و نقل خصوصی به عمومی صورت گیرد [۱۲].^۱

ریوتلد^۲ (۲۰۰۵) معتقد است که وضعیت پرداخت یارانه‌های حمل و نقل عمومی به عنوان ابزار دومین بهترین^۳ با توجه به میزان اثرگذاریشان در حل مسائل حمل و نقل شهری مشخص می‌شود؛ به طوری که اگر میزان این اثرگذاری در حد مورد انتظار نباشد مسأله‌ساز است زیرا تقاضای جدیدی ایجاد می‌کند و مسائل شهری ذکر شده در بالا را بدتر می‌کند. یارانه‌های حمل و نقل، هزینه‌ی سفر بین شهرها را کاهش می‌دهد و به طور بالقوه موجب گسترش فضایی شهرها می‌شود. البته این نتیجه به صورت آنی پدیدار نمی‌شود، زیرا یارانه‌های حمل و نقل باید به وسیله‌ی درآمد مالیاتی کل تامین شود؛ در حالیکه یارانه هزینه‌ی مستقیم استفاده از سامانه حمل و نقل را کاهش می‌دهد، بار مالیاتی کل را افزایش می‌دهد و درآمد قابل تصرف را کاهش می‌دهد. اثر اول، گسترش شهر را باعث می‌شود. در حالی که اثر دوم (با کاهش تقاضا برای فضا) منجر به عدم گسترش می‌شود؛ بنابراین اثر خالص بر تراکم شهری (افزایش یا کاهش تراکم) مشخص نیست [۲۰۰۵:۱].^۴

اگر فرض کنیم که α درصدی از هزینه‌های سرمایه و عملیات در بخش حمل و نقل است که توسط پرداختی استفاده‌کنندگان پوشش داده می‌شود، کاهش در α (افزایش یارانه) دو اثر متضاد دارد: از یک طرف، کاهش هزینه‌های سفر در هر مایل موجب گسترش شهر به سمت خارج می‌شود و در این میان افرادی که از نخست شهر دورتر هستند از این یارانه بیشتر استفاده می‌کنند؛ چرا که آنها به دلیل فاصله‌ی زیاد خود از نخست شهر و سفرهای طولانی، هزینه‌های زیادی را متحمل می‌شوند که اکنون این هزینه‌ها کاهش یافته است. از طرف دیگر، یارانه بیشتر مستلزم افزایش سقف مالیات است که این مسئله موجب کاهش اندازه فضایی شهر می‌شود پس در واقع اثر اول اثر دوم را به دنبال دارد [۲۰۰۵:۱۰].

۳. روش تحقیق

با توجه به چارچوب و هدف مشخص شده روش تحقیق در طول این مطالعه، شیوه‌های تحلیل توصیفی و تحلیل علی است. با استفاده از شیوه‌های تحلیل توصیفی شهر و ویژگی‌های آن، توسعه‌ی شهری و جنبه‌های آن، نقش و اهمیت حمل و نقل در طول زمان توصیف می‌شود. شیوه‌های تحلیل علی به ما کمک می‌کند تا سهم عوامل موثر بر تمرکز (نخست) شهری را اندازه‌گیری کنیم.

۱-۳. برآورد مدل

به منظور بررسی تأثیر سیاست‌های مالی دولت بر نخست شهری کل کشور از داده‌های سری زمانی ۱۳۸۵-۱۳۴۷ استفاده می‌شود. مدل مورد استفاده در این قسمت، مدل هندرسن (۲۰۰۳) است که با اضافه شدن متغیرهای هدف در این تحقیق به صورت زیر می‌باشد:

$$lprimacy = \beta_1 + \beta_2 lgdper + \beta_3 (lgdper)^2 + \beta_4 lscale + \beta_5 lgas + \beta_6 ltr_{(t-1)} + u$$

که در آن:

$lgdper$ = لگاریتم درآمد سرانه

$(lgdper)^2$ = لگاریتم توان دوم لگاریتم درآمد سرانه

$lscale$ = لگاریتم مقیاس ملی

$ltr_{(t-1)}$ = لگاریتم سرمایه‌گذاری دولت در بخش حمل و نقل

$lgas$ = لگاریتم یارانه‌ی پرداختی برای بنزین (حاصل ضرب تفاوت قیمت جهانی و داخلی بنزین در مصرف سالانه آن)

متغیرهای سرمایه‌گذاری دولت در بخش حمل و نقل و یارانه‌ی بنزین برای بررسی تأثیر سیاست‌های دولت بر نخست شهری به مدل اضافه شده است. با توجه به اینکه، سرمایه‌گذاری دولت در بخش حمل و نقل از جمله متغیرهایی است که با تاخیر تأثیر خود را بر نخست شهری نشان می‌دهد، لذا این متغیر با یک دوره وقفه در مدل لحاظ شده است.

عمده‌ترین مشکلی که در رگرسیون‌های شامل داده‌های سری زمانی وجود دارد پدیده‌ی رگرسیون ساختگی است. این مشکل ناشی از آن است که هر دو متغیر سری زمانی (متغیر وابسته و متغیرهای توضیحی) تمایل شدید نسبت به زمان (حرکت‌های صعودی و نزولی) نشان می‌دهند. روشی که برای اجتناب از مشکل رگرسیون‌های ساختگی به کار می‌رود هم‌انباشتگی سری‌های زمانی است. هم‌انباشتگی بدین معنا است که علی‌رغم اینکه سری‌های زمانی به تنهایی غیرایستا هستند، اما ترکیب خطی از دو یا چند سری زمانی غیرایستا می‌تواند ایستا باشد [۵]. نتایج حاصل از آزمون هم‌انباشتگی که در جدول (۲) آمده نشان می‌دهد که سری اجزاء خطا ایستا است و سری زمانی مورد بررسی هم‌انباشته است. همچنین سری‌های زمانی ممکن است دچار خودهمبستگی باشند که یکی از راه‌های شناسایی خودهمبستگی، آزمون دوربین واتسون است. با توجه به اینکه شرایط این آزمون در مدل مورد بررسی ما سازگار است، در مطالعه حاضر از این آزمون استفاده شده که نتیجه آن در جدول (۱) آمده و نشان دهنده‌ی عدم وجود خودهمبستگی است. در مورد مسأله‌ی هم‌خطی با توجه به معنی دار بودن ضرایب متغیرهای هدف، شواهدی مبنی بر وجود هم‌خطی در مدل وجود ندارد.

جدول (۱) نتایج حاصل از تخمین مدل

متغیر	ضریب	آماره t
$lgdper$	-۲/۵	-۰/۳۳
$(lgdper)^2$	۱/۲۸	۰/۳۲
$lscale$	-۰/۵۲	-۱۱/۶۷
$ltr_{(t-1)}$	-۰/۲۲	-۳/۵۸
$lgas$	۰/۰۷۲	۲/۱۱
cons	۵/۲	۱۰/۲۹
$R^2=۰/۹۸$ $\bar{R}^2=۰/۹۷$	$F(5)=۲۹۳/۵$ $prob>F=0.0$	$DW=۱/۸۹$

[منبع: محاسبات محقق]

جدول (۲) نتیجه‌ی حاصل از آزمون ریشه واحد برای جمله‌ی پسماند مدل

نام متغیر	نام آزمون	آماره‌ی آزمون	سطح معنی داری
Res	ADF	-۳/۳۸۷	٪۵
	PP	-۳/۰۷	٪۱

[منبع: محاسبات محقق]

ضرایب متغیرهای مورد بررسی پس از تخمین مدل به صورت زیر است:

$$lprimacy = 5.2 - 2.5l\text{gdper} + 1.28 (l\text{gdper})^2 - 0.52l\text{Scale} + 0.072l\text{gas} - 0.22l\text{tr}_{(t-1)}$$

با توجه به اینکه، میزان تغییرات نخست شهری بسیار اندک و به صورت درصدی است، انتخاب مدل لگاریتمی برای تحلیل نتایج بسیار مناسب‌تر است. ضرایب متغیرها کشش نخست شهری نسبت به متغیرهای موجود در مدل را نشان می‌دهد. با توجه به نتایج ارائه شده در جدول (۲) علی‌رغم مطابق بودن ضرایب با تئوری هندرسن، به دلیل معنی‌دار نشدن ضرایب لگاریتم در آمد سرانه و توان دوم لگاریتم در آمد سرانه، فرضیه‌ی هندرسن مبنی بر وجود رابطه‌ی U معکوس بین درآمد سرانه و نخست شهری رد می‌شود. ضریب مصرف بنزین که به عنوان شاخصی برای یارانه‌ی بنزین در این تحقیق در نظر گرفته شده است، مثبت و معنی‌دار است که این نشان دهنده‌ی افزایش سطح نخست شهری به دلیل افزایش پرداخت یارانه‌ی بنزین است. ضریب این متغیر نشان می‌دهد که کشش نخست شهری نسبت به یارانه‌ی بنزین مثبت و برابر با ۰/۰۷۲ است، پرداخت یارانه به بخش حمل و نقل که در بسیاری از کشورها به اشکال مختلف متداول است، موجب کاهش هزینه‌های جابه‌جایی و به عبارت دیگر موجب افزایش دسترسی می‌گردد؛ بنابراین مطابق تئوری باید پرداخت یارانه، اثر منفی بر پدیده‌ی نخست شهری داشته باشد. اما همان‌طور که نتایج حاصل از تخمین مدل نشان می‌دهد در ایران این مسأله نتیجه‌ی معکوسی داشته است. پرداخت یارانه نه تنها موجب کاهش تمرکز شهری نشده بلکه حتی به افزایش آن نیز منجر گشته است؛ به نحوی که امروزه سهم زیادی از یارانه‌ی پرداختی بنزین در تهران (نخست شهر کشور) صرف می‌شود. علت این مسأله را می‌توان در سامانه توسعه نیافته و نامناسب حمل و نقل در کشور جستجو کرد. این دو عامل در کنار یکدیگر می‌توانند به کاهش تمرکز شهری منجر شوند. تا زمانی که سامانه گسترده و پیشرفته‌ی حمل و نقل در کشور وجود نداشته باشد، مطابق مبانی نظری ذکر شده در فصل دوم پرداخت یارانه، موجب افزایش نخست شهری و افزایش هزینه‌های مترتب بر تمرکز بیش از حد جمعیت در نخست شهر می‌گردد. سرمایه‌گذاری دولت در بخش حمل و نقل به عنوان یکی دیگر از سیاست‌های مالی دولت، با ضریب ۰/۲۲- تأثیر منفی و معنی‌داری بر نخست شهری داشته است. این بدین معنی است که با افزایش سرمایه‌گذاری دولت در این بخش، سطح نخست شهری کاهش یافته است. مطابق تئوری‌های اقتصاد شهری وجود شبکه‌ی حمل و نقل پیشرفته و گسترده در سراسر کشور موجب افزایش دسترسی و کاهش هزینه‌های حمل و نقل و جابه‌جایی و در نتیجه کاهش تمرکز شهری و سرریز شدن آن از نخست شهر به مناطق دیگر می‌شود. متغیر مقیاس ملی (جمعیت شهری کل کشور) با ضریب ۰/۵۲- تأثیر منفی و معنی‌داری بر سطح نخست شهری دارد. متغیرهای مورد استفاده در این مدل توانسته‌اند نود و هفت درصد از تغییرات سطح نخست شهری را توضیح دهند. این مطلب با توجه به ضریب تعیین نود و هفت درصد مشخص شده است.

۴. جمع‌بندی و پیشنهادها

در این مطالعه، به منظور تبیین تأثیر مخارج دولت در بخش حمل و نقل بر سطح نخست شهری ایران، سرمایه‌گذاری دولت در بخش حمل و نقل به مدل هندرسن اضافه شده و مدل با در نظر گرفتن این متغیر تخمین زده شده است. نتایج حاصل از تخمین مدل نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری‌های دولت در این بخش، موجب کاهش سطح نخست شهری کشور شده است. ضریب منفی و معنی‌دار این متغیر نشان دهنده‌ی تأثیرگذاری این متغیر است. دلیل این مسأله این است که گسترش شبکه‌ی حمل و نقل کشور که به موجب افزایش سرمایه‌گذاری در این بخش حاصل می‌شود، باعث سهولت در تردد افراد شده (افراد)

که برای کار و یا استفاده از امکانات بیشتر به نخست شهر می‌روند می‌توانند پس از اتمام کار روزانه‌ی خود به محل زندگی خود بازگردند) و افراد بدون الزام سکونت در نخست شهر از امکانات آن بهره‌مند شوند؛ لذا از مهاجرت بی‌رویه‌ی افراد به نخست شهر جلوگیری می‌کند. بنابراین با توجه به نتایج و مطالب بیان شده، مخارج دولت در بخش حمل و نقل از عوامل موثر در این بخش است که موجب کاهش تمرکز شهری در ایران می‌شود.

در مباحث اقتصاد شهری و به خصوص اقتصاد حمل و نقل، پرداخت یارانه به بخش حمل و نقل موجب کاهش هزینه‌ی جابه‌جایی برای افرادی می‌شود که به دلایل مختلف ناچار به سفر هستند. این مسأله موجب سهولت در حمل و نقل شده و لذا دسترسی را افزایش می‌دهد. افزایش دسترسی و سهولت در حمل و نقل، طبق تئوری‌های توسعه و تمرکز شهری موجب کاهش تراکم و تمرکز شهری در نخست شهر می‌شود. در حقیقت گسترش امکانات در همه‌ی نقاط و دسترسی آسان تر به همه‌ی نقاط موجب سرریز شدن تراکم بیش از حد جمعیت شده و نخست شهری کاهش می‌یابد؛ لذا انتظار داریم که تأثیر پرداخت یارانه‌ی حمل و نقل و به طور خاص یارانه‌ی بنزین موجب کاهش سطح نخست شهری شود. اما در تحقیق حاضر این رابطه مثبت است. یعنی پرداخت یارانه به بخش حمل و نقل در ایران موجب افزایش تمرکز شهری می‌شود. بر طبق مبانی نظری موضوع، اینکه توسعه و تمرکز شهرها به دلیل پرداخت یارانه کارا باشد یا نه، به ماهیت تکنولوژی حمل و نقل بستگی دارد. اگر تکنولوژی حمل و نقل بازده فزاینده داشته و نیز به طور سراسری در تمام نقاط گسترده باشد، اعطای یارانه‌ی حمل و نقل می‌تواند منجر به کاهش تراکم شهری شود. در ایران شبکه‌ی حمل و نقل رشد و گسترش لازم را نداشته و بنابراین یارانه‌ی پرداختی نه تنها موجب کاهش تراکم و تمرکز شهری نشده بلکه قسمت عمده‌ی این یارانه‌ی پرداختی در تهران (نخست شهر) صرف می‌شود و موجب افزایش تمرکز شهری شده است.

با توجه به نتایج حاصل از تحقیق به نظر می‌رسد پرداخت یارانه به بخش حمل و نقل و نه به سوخت (بنزین) می‌تواند راه‌کار مفیدی جهت کنترل مهاجرت بی‌رویه و در نتیجه افزایش تمرکز شهری شود. هدفمند کردن یارانه‌ی بنزین از دیگر راه‌کارهای مؤثر است. مباحث یاد شده در بخش‌های قبلی، زمینه را برای بازنگری در سیاست‌های معطوف به پرداخت یارانه به ویژه یارانه‌ی بنزین را فراهم می‌آورد، اما این مشکلات توجیه کننده اعمال هر گونه سیاستی مبنی بر آزادسازی یک‌باره قیمت‌های محصولات یارانه‌ای و حذف یک شبه آنها نیست. حساسیت خاص موضوع‌های مربوط به یارانه‌ها و هزینه‌های اقتصادی، اجتماعی و گاه سیاسی مترتب بر بروز هر گونه اشتباه در این مورد غیر قابل چشم‌پوشی و هرگونه تصمیم‌گیری در زمینه‌ی اصلاح یا حذف یارانه‌ها نیازمند توجه به ابعاد گوناگون اقتصادی و اجتماعی آن و پرهیز از هر نوع نگرش بخشی و مقطعی به آن است. البته مطالب ذکر شده به هیچ عنوان به معنای پذیرش نیافتن ایده اصلاح و کارآمدتر ساختن نظام کنونی پرداخت یارانه‌ها نیست بلکه آنچه مورد تأکید است داشتن یک نگرش جامع و التفات همه‌جانبه به مؤلفه‌های تأثیرگذار بر آن است. همچنین تغییر نسبت هزینه‌های جاری به هزینه‌های ثابت استفاده از خودرو می‌تواند موجب استفاده‌ی بهینه از سوخت و در نتیجه استفاده‌ی بهینه از یارانه‌ی سوخت شود.

۵- منابع

۱. ترازنامه‌ی انرژی ایران، وزارت نیرو، معاونت امور انرژی، دفتر برنامه ریزی انرژی، ۱۳۸۵.
 ۲. سولیوان، آرتور، *مباحثی در اقتصاد شهری*، ترجمه جعفر قادری و علی قادری، انتشارات نور علم، تهران، ۱۳۸۶.
 ۳. صباغ کرمانی، مجید، *اقتصاد منطقه‌ای (تئوری و مدل‌ها)*، انتشارات سمت، تهران، ۱۳۸۰.
 ۴. فرهنگ، شکوفه؛ *تحلیل فضایی توسعه‌ی شهری در ایران (تعامل شهر و اقتصاد)*، پایان‌نامه‌ی دکتری، دانشگاه اصفهان، ۱۳۸۶.
 ۵. گجراتی، دامودار؛ *مبانی اقتصاد سنجی*، ترجمه حمید ابریشمی، ج اول، چ چهارم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۵.
 ۶. محمودی، علی؛ *اقتصاد حمل و نقل*، تهران، موسسه‌ی مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۶.
 ۷. مرکز آمار ایران، www.sci.org.ir
 ۸. نماگرهای اقتصاد ایران، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی ایران، ۱۳۸۵.
9. Bertinelli, Luisito, Strobl, Eric; "Urbanization and Urban Concentration and Economic Growth in Developing Countries", CREDIT Research Paper, No 30/ 14, 2004.

10. Brueckner, Jank, "Transport Subsidies, System Choice and Urban Sprawl", *Regional Science and Urban Economics*, No 35, 2005.
11. Dunn, Chase; "The Coming of Urban Primacy in Latin America", Department of Sociology, Johns Hopkins University, Baltimore, Maryland 21218, 1985.
12. Goeverden, Cees Van; "Subsidies in Public Transport", *European Transport*, No 32, pp 25-5, 2006.
13. Henderson, J. V; *Urban Development: Theory, Fact and Illusion*, Oxford University Press, 1988.
14. Henderson, J. V; "Evidence on the Political Economy of the Urbanization Process", Brown University Mimeo. 2003.
15. Henderson, Vernon; "Urban Primacy, External costs and Quality of Life", *Recourse and Energy economics* 24, 2002.
16. Mutlu, S; " Urban Concentration and Primacy Revisited: An Analysis and Some Policy Conclusion", *Economic Development and Cultural Change*, Vol 37, No3, pp611-639, 1989.
17. www.eia.doe.gov short term energy outlook 2009.