

اقتصاد شهری

فصلنامه پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی
سال اول، شماره اول، بهار ۸۸، ۱۴۴ صفحه
قیمت ۱۰۰۰۰ ریال

۲ یادداشت مدیرمسئول

۳ یادداشت سردبیر

بخش ویژه: مفهوم و ابعاد اقتصاد شهری

۴ درآمدی بر اقتصاد شهری / بهروز هادی زنون

۱۶ شهر و اقتصاد / کیم یونگ هون و جان رنه شورت / ایرج اسدی

۲۴ جعبه ابزار نظری و روش شناختی اقتصاد شهری / روبرتا کاپلو و پیتر نیکمپ / مهدی تقوی

مقاله خارج از موضوع

۴۰ جهانی شدن و رقابت شهری؛ چالش‌ها و فرصت‌های پیش روی مراجع شهرداری در کشورهای در حال توسعه / رامین کیوانی

اقتصاد شهری در جهان

۶۸ بحران مالی جهانی؛ تأثیرات بحران بر حاکمیت‌های محلی و واکنش‌ها / داریوش اسفاری

۷۴ مدیریت بودجه در حکومت‌های محلی: تصمیم‌گیری صحیح در زمان بحران / رابرت بلاند / علی عربانی دانا

۸۲ دانشنامه اقتصاد شهر / ایرج اسدی

بررسی کتاب

۹۰ رشد و پویای شهری: پیشرفت‌های اقتصاد شهری

۹۴ آمار شهر / سحر منصف شمرده

رویدادهای علمی و اجرایی

۱۰۰ گزارش تحلیلی از بودجه سال ۸۸ شهرداری تهران / رشید اصلانی

۱۱۶ گزارش تحلیلی از قانون مالیات بر ارزش افزوده و تأثیرات درآمدی آن بر شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور / سیدمناف هاشمی

۱۲۲ کنفرانس‌های بین‌المللی انجمن املاک و مستغلات و اقتصاد شهری آمریکا: کنفرانس استانبول، جولای ۲۰۰۸

۱۳۱ چکیده انگلیسی



صاحب امتیاز: شهرداری تهران

مدیر مسئول: حسین محمد پورزند

سردبیر: سید مناف هاشمی

قائم مقام سردبیر: حبیب‌اله طاهرخانی

داوران این شماره:

مهدی تقوی، بهروز هادی زنون، ایرج اسدی، علی

نوذریپور، سید موسی پورموسوی

مدیر علمی: بهروز هادی زنون

مدیر هماهنگی: مهدی یحیی پور

دبیر بخش بین‌الملل: ایرج اسدی

همکاران این شماره: حمیدرضا رضایی، عباس جلالی،

مهدی عباس‌زاده، طاهره سادات مدرس، فاطمه

دودله، فرزانه عساری، سارا بابویی، سپیده فروزان

طراحی و صفحه‌آرایی: لیلی مقدس، مهدی کامکار

روابط عمومی و توزیع و اشتراک: سمانه اسدپور

شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه

تلفن - دورنگار: ۸۸۴۲۲۲۴۲ - ۸۸۴۲۲۲۵۸ (داخلی ۱۷۴)

نشانی الکترونیکی: www.urbaneconomy.ir

نشانی پستی: تهران، خیابان سهروردی شمالی، بالاتر

از چهارراه مطهری، کوچه تقوی، پلاک ۲۵، طبقه

چهارم

• مقالات مندرج لزوماً نقطه نظرات «اقتصاد شهر»

نبوده و مسئولیت مقالات به عهده نویسندگان محترم

می‌باشد.

یادداشت مدیرمسئول

به مناسبت انتشار فصلنامه اقتصاد شهر

امروزه شهرها محل استقرار و زندگی بخش عمده‌ای از جمعیت جهان می‌باشند. بنابر پیش‌بینی‌های دفتر اسکان بشر سازمان ملل متحد تا سال ۲۰۵۰، دو سوم جمعیت دنیا در شهرها زندگی خواهند کرد. در کشور ما نیز براساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵، نزدیک به ۶۹ درصد جمعیت کشورمان در شهرها زندگی می‌کنند و کلانشهرها به تنهایی ۲۵ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند.

شهرها امروز به موتور محرک اقتصاد ملی برای به دست آوردن جایگاه بهتر در اقتصاد جهانی تبدیل شده‌اند. الگوها و تحولات عمده‌ی اقتصادی ملی و جهانی از شهرها نشئت می‌گیرد. امروز دیگر شهرها و به ویژه کلانشهرها تهدیدی برای توسعه محسوب نمی‌شوند؛ بلکه آنها فرصت‌های مغتنمی پیش روی سیاستگذاران و تصمیم‌گیران ملی و محلی قرار می‌دهند. جهان در حال شهری شدن سریع است و دیگر شهرستیزی جایگاهی در رویکردها و سیاست‌های کلان ندارد و حتی اندازه‌ی بهینه‌ی شهر (که ایجاد محدودیت برای اندازه‌ی شهرها را توصیه می‌کرد) جای خود را به اندازه‌ی کارآمد شهر داده است.

اما شناخت فرصت‌ها و مزیت‌های اقتصادی شهر و دستیابی به چشم‌اندازی روشن و مورد توافق درباره‌ی آینده اقتصادی آن موضوع بسیار با اهمیتی است. شهرهایی در عرصه‌ی جدید می‌توانند موفق باشند که مزیت‌های رقابتی خود را بشناسند؛ تغییرات اقتصادی شهر را رصد کنند و انعطاف لازم را برای پاسخ‌دهی سریع به آن داشته باشند. افزون بر موارد بیان شده، یافتن پاسخ‌های علمی برای چالش‌های اقتصادی شهر و دستیابی به پاسخ‌های مناسب در مورد دلایل اقتصادی مکان‌گزینی بنگاه‌ها و خانوارها در شهر از موضوعات مورد توجه است؛ برای نمونه در سه حوزه‌ی بهبود بافت‌های شهری، حمل‌ونقل شهری و ارتقای وضع کسب و کار باید پاسخ مناسبی برای پرسش‌های زیر بیابیم.

- بهبود بافت‌های شهری؛ برای نمونه تعامل بین هزینه‌ی منزل و هزینه‌ی رفت و آمد چگونه باعث شکل‌گیری مناطق مسکونی و افزایش تقاضا برای یک ناحیه‌ی خاص می‌شود؟ چه شرایطی باعث تجمع افراد با سطح درآمد یکسان در یک منطقه خواهد بود؟ چه سیاست‌هایی تصمیم‌افراد را در انتخاب یک ناحیه‌ی مسکونی تغییر می‌دهد؟
- حمل‌ونقل شهری؛ برای نمونه میزان مالیات و چگونگی گرفتن آن، چه تأثیری بر رفع مشکل ازدیاد وسایل نقلیه در بزرگراه‌ها خواهد داشت؟ میزان تأثیر توسعه‌ی حمل‌ونقل شهری بر کاهش تراکم شهر و یا افزایش گستره‌ی شهر چیست؟ آیا ایجاد حمل‌ونقل سریع و ارزان باعث گسترش حومه‌نشینی و تغییر بافت شهری خواهد شد؟
- ارتقاء ظرفیت کسب درآمد محلی و مدیریت مالی؛ برای نمونه نقش مالیات و عوارض و هزینه‌های شهری و هم‌چنین سیاست‌های ناحیه‌ای در شکل‌دهی تصمیم‌های خانوارها چیست؟ اندازه‌ی مناسب حاکمیت شهری چیست؟ ساختار بهینه‌ی مالیات شهری چگونه است؟ سطح عرضه‌ی خدمات عمومی شهری چگونه تبیین می‌شود؟

بنابراین انتشار فصلنامه‌ی «اقتصاد شهر» که در قالب «طرح جامع درآمد پایدار و سایر منابع مالی شهرداری تهران» مصوب شورای اسلامی شهر تهران مورد تأکید قرار گرفت، نویدبخش پیام روشنی است به محققین اقتصاد شهری که مدیریت شهری تهران متقاضی راهکارها و پیشنهادات علمی و کاربردی برای ارتقای جایگاه اقتصادی شهر و مواجهه‌ی مؤثر با چالش‌های پیش‌رو است.

یادداشت سردیر

شهرها و کلانشهرها، در دنیای جهانی شده‌ی معاصر، نقش بسیار مهمی در توسعه‌ی اقتصادی و رقابت‌پذیری در عرصه جهانی برعهده دارند. در این اقتصاد جهانی شده که سرمایه را به هویتی بسیار هوشمند، سیال و بدون مرز بدل کرده است، ارتقای رقابتی‌پذیری شهری افزون بر سیاست‌های تسهیل سرمایه‌گذاری، با مفاهیمی مانند کیفیت مکان، کیفیت زندگی شهری و زیست‌پذیری شهری ارتباط وسیعی یافته است. در این معنا کیفیت زندگی و مکان شهری و رتبه‌بندی کسب شده از سوی شهر در عرصه جهانی، می‌تواند راهنمای جریان سرمایه‌های جهانی باشد. معادله‌ی ساده و روشنی وجود دارد؛ وجود کیفیت زندگی شهری بالا، با جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی بیشتر و به تبع آن توسعه‌ی اقتصادی بالاتر همراه است و در سوی دیگر سرمایه‌گذاری و توسعه‌ی اقتصادی بالاتر، مولد کیفیت زندگی و زیست‌پذیری شهری بیشتر است. این معادله‌ی چرخه‌ای می‌تواند در تعریف چهارچوبی برای سیاست‌گذاران و کارگزاران شهری که درگیر تأمین کالاهای عمومی و تحقق چشم‌اندازهای شهری هستند، کمک فکری عمده‌ای فراهم سازد. باید توجه داشت این سیاست‌گذاران، نه تنها شورای شهر و شهرداری تهران، بلکه تمام عناصر سازنده‌ی نظام مدیریت شهری (بخش حکومتی - دولتی، بخش حکومتی - عمومی، بخش خصوصی، تشکل‌های غیردولتی و شهروندان) و تمام عواملی که به نحوی در تصمیمات اتخاذ شده در شهر تهران و منطقه‌ی پیرامون آن مؤثر هستند، در ساختار حکومتی کشوری مانند ایران، نقش تأثیرگذاری را ایفا می‌کنند. از این رو، شناخت مؤلفه‌های اقتصادی توسعه‌ی شهری و کلانشهری در ارتباط با وظایف شوراها و شهرداری‌ها و همچنین نهادها و سازمان‌های مؤثر دیگر، در مدیریت شهری، رسالت بسیار تأثیرگذاری است که تاکنون عرصه‌ای برای طرح و بحث در کشور پیدا نکرده است. امید است این فصلنامه بتواند در تدارک چنین فضایی برای بحث و طرح مباحث عمده‌ی مرتبط، چهارچوب فایده‌بخشی فراهم سازد.

نکته‌ی مهم دیگر که در این فرصت شایسته‌ی توجه است، عنوان و نام فصلنامه است. اگرچه بر اساس نظر آرتور سالیوان صاحب‌نظر برجسته‌ی رشته‌ی اقتصاد شهری^۱، این رشته حوزه‌های بحث و تحقیقی را پوشش می‌دهد که جامعیت بالایی داشته باشند؛ به طوری که می‌توانست از سوی کارگزاران فصلنامه در قالب عنوان و نام فصلنامه استفاده شود. با وجود این، تلاش کارگزاران فصلنامه بر این بود تا در نام‌گذاری فصلنامه از عنوان خاص یک رشته‌ی علمی پرهیز شود و گستره‌ی مباحث آن در قالب یک رشته علمی خاص محدود نگردد. از این رو، فصلنامه‌ی «اقتصاد شهر^۲»، افزون بر مباحث کلاسیک رشته‌ی اقتصاد شهری مانند بررسی و تحلیل تأثیر نیروهای بازار در توسعه‌ی شهری، تحلیل کاربری زمین و ترابری شهری، بررسی و تحلیل مسائل شهری و سیاست‌گذاری عمومی (از دید اقتصادی)، بررسی و تحلیل سیاست‌گذاری مسکن و هزینه‌ها و درآمدهای (مالیات) حکومت‌های شهری، پذیرای تمام مقالات علمی و تحقیقاتی خواهد بود که از سوی رشته‌هایی مانند اقتصاد، شهرسازی، حمل و نقل، جغرافیا، جامعه‌شناسی، علوم سیاسی و مدیریت شهری و جز آن، به نوعی به بررسی و تحلیل ابعاد اقتصادی توسعه‌ی شهرها و کلانشهرها پرداخته و بر آن است تا سیاست‌گذاران شهری را در شناخت این ابعاد و یافتن راه حل‌های مؤثر برای مقابله با مسائل مواجه شده و ارتقا و اعتلای شرایط اقتصادی شهر و نظام مدیریت شهری، یاری رساند.

در این شماره از فصلنامه و شاید چند شماره‌ی بعدی از این مجموعه، در قالب مقالات متعدد تألیفی و ترجمه‌ای تلاش خواهد شد تا ابعاد اولیه و بنیادین مباحث اقتصاد شهری بازنمایانده شود. در شماره‌های آتی فصلنامه، این امکان فراهم خواهد آمد تا به موضوعات محوری به عنوان مبحث ویژه‌ی هر شماره از فصلنامه توجه ویژه شود.

1- Urban Economics

2- City Economics

درآمدی بر اقتصاد شهری

● بهروز هادی زنونز

دانشیار دانشگاه علامه طباطبایی

چکیده

در این مقاله برآنیم تا به مرور تحولات علم اقتصاد شهری در جهان، از بدو شکل‌گیری آن در اوایل دهه‌ی ۱۹۶۰ تا به امروز بپردازیم. برای این منظور ادبیات موضوع واکاوی شده است و پس از مرور تاریخی‌چهره‌ی شکل‌گیری و تحول علم اقتصاد شهری، مباحث اصلی این رشته از علم اقتصاد به شرح زیر مطرح شده است:

- تحلیل ساختار فضایی شهر، اندازه و رشد آن؛
 - اقتصاد مسکن شهری؛
 - اقتصاد ترابری شهری؛
 - مکان‌یابی تسهیلات شهری و
 - مهاجرت به شهرها و رشد شتابان مناطق شهری.
 - در هریک از موارد بالا، پیشرفت‌های علمی در زمینه‌ی نظریه‌پردازی و مدل‌سازی به اجمال تشریح شده و در قسمت سوم مقاله، مسائل مربوط به سیاست‌گذاری بخش عمومی در شهرها بررسی شده است. در این زمینه به طور مشخص به موضوعات زیر پرداخته‌ایم:
 - مالیه‌ی شهری؛
 - ایجاد تأسیسات و تسهیلات شهری؛
 - مسائل شهری در کشورهای در حال توسعه و رویکرد دولت‌ها به آن؛
 - تسهیل توسعه‌ی اقتصادی شهرها از طریق تهیه‌ی برنامه‌ی توسعه‌ی اقتصاد محلی و
 - نوسازی بافت‌های فرسوده و ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی.
- با طرح این مباحث، ضمن بیان تحولات شگرف علم اقتصاد شهری در جهان، نشان داده‌ایم که این علم تا چه اندازه می‌تواند در خدمت سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی شهری قرار گیرد.

کلیدواژه: اقتصاد شهری، مکان‌یابی بنگاه‌ها، مکان‌یابی خانوارها، مسکن شهری، حمل و نقل شهری، مالیه‌ی شهری

علم اقتصاد شهری به مطالعه‌ی اقتصادی مناطق شهری می‌پردازد. در این رشته، از ابزارهای علم اقتصاد برای تجزیه و تحلیل مسائل مربوط به مکان‌یابی بنگاه‌ها و خانوارها در شهر (کاربری اراضی شهری)، مسکن شهری، ترابری شهری، زیرساخت‌ها و تسهیلات شهری، مالیه شهری و فقر و حاشیه‌نشینی در شهر استفاده می‌شود. به عبارت دقیق‌تر، علم اقتصاد شهری شاخه‌ای از اقتصاد خرد است که در آن ساختار فضایی شهر و مکان‌گزینی خانوارها و مؤسسات اقتصادی مطالعه می‌شود.

در ایران اقتصاد شهری و منطقه‌ای در دانشکده‌های معماری و شهرسازی و در دوره کارشناسی ارشد رشته‌های برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری تدریس می‌شود. این دروس در دوره‌ی کارشناسی ارشد برخی از رشته‌های مدیریت و علوم اجتماعی و اقتصاد نیز ارائه می‌شود؛ اما از آنجا که دانشجویان این رشته‌ها با مبانی نظری اقتصاد خرد و ابزارهای تحلیلی آن آشنایی کافی ندارند، در عمل مهارت لازم را برای انجام مطالعات کاربردی اقتصاد شهری به دست نمی‌آورند.

هر چند در چند سال اخیر در دوره‌ی دکتری اقتصاد برخی از دانشکده‌های اقتصاد، گرایش اقتصاد شهری و منطقه‌ای شکل گرفته است و آموزش اقتصاد شهری و منطقه‌ای به طور جدی‌تر دنبال می‌شود، به جرأت می‌توان گفت این رشته در ایران هنوز نوپاست و جایگاه آن در نظام مشاوره و تصمیم‌سازی به خوبی شناخته نشده است.

با توجه به اهمیت اقتصاد شهری در تحلیل نظام‌مند و مبتنی بر نظریه‌ی مسائل اقتصاد شهری و در پیش گرفتن سیاست‌های مناسب برای حل معضلات شدید شهری در کشور، بر آن شدیم که این حوزه علمی را به صورت خلاصه به علاقمندان معرفی کنیم و شرح مختصری از پیشرفت‌های اقتصاد شهری را در این مقاله ارائه دهیم.

برای این منظور، در این مقاله ابتدا به پیشینه‌ی تاریخی موضوع اشاره خواهد شد و سپس مباحث عمده‌ی اقتصاد شهری و در بخش پایانی نیز به ارتباط اقتصاد شهری با سیاست‌گذاری بخش عمومی پرداخته می‌شود.

۱- پیشینه تاریخی اقتصاد شهری

آدام اسمیت، در کتاب ثروت ملل بحثی با عنوان برآمدن و پیشرفت شهرها بعد از سقوط امپراتوری رم دارد. او به تمایل مالکان برای ساختن بناهای خود در کنار یکدیگر و محصور کردن آنها برای آسانی دفاع اشاره کرده است. اما بعد از فروپاشی امپراتوری رم، مالکان تمایل داشتند در قصرهای پراکنده‌ای زندگی کنند که با قلعه‌هایی استوار احاطه شده بود و هم چنین در کنار املاک و پیوستگان خود باشند.

در آن زمان شهرها بیشتر محل سکونت تاجران و افزارمندان بود که در آن ایام در موقعیت اجتماعی پست^۱ قرار داشتند. بعدها شهرنشینان حقوقی را در زمینه‌ی مالکیت خصوصی و آزادی ازدواج دخترانشان به دست آوردند.

شهروندی مردم فقیری بودند که باید انواع مالیات را پرداخت می‌کردند؛ مهمترین آنها مالیات بر فروش، مالیات عبور از پل و مالیات سرانه بود. وصول مالیات شهرها به صورت یکجا به اهالی شهر واگذار می‌شد تا خود آن را جمع‌آوری کنند و به پادشاه یا ارباب تحویل دهند. آدام اسمیت، به طور خلاصه چگونگی شکل‌گیری شهرهای خودفرمان را در اروپا توضیح داده است. او همچنین رونق شهرهای ساحلی را در سایه داد و ستد به روشنی بیان کرده است.

پنجاه سال بعد از اسمیت، فون تانن^۲ به بیان مفاهیم نظری‌ای پرداخت که اقتصاددانان شهری از آن بهره جستند. آلفرد مارشال و اغلب نویسندگان نئوکلاسیک - با کمال شگفتی - با وجود سرعت بالای شهروندی در دوره خود، سخنی در مورد مناطق شهری به میان نیاورده‌اند.

بعد از جنگ جهانی دوم با توجه به رشد سریع تحقیقات اقتصادی و افزایش تدریجی کمیت و کیفیت اطلاعات آماری، تحقیقات مربوط به مسائل شهری افزایش یافت. در سال ۱۹۵۱، کلارک تخمین‌های خود را درباره‌ی تراکم جمعیت در شهرهای مختلف جهان منتشر کرد. یکی از مهمترین آثار تئوریک قبل از سال ۱۹۶۴، کار وینگو^۳ بود. کار وی بخشی از برنامه‌ی تحقیقاتی بزرگی به شمار می‌رفت که در مؤسسه‌ی «منابع برای آینده»^۴ در دست انجام بود. در این زمینه، مقاله‌ی اقتصادسنجی نیدرکورن^۵ نیز که بخشی از برنامه‌ی تحقیقاتی شرکت رند^۶ در مورد اقتصاد شهری بود، از جمله آثار در خور یادآوری است.

انتشار کتاب آلسو^۷ با عنوان «مکان و کاربری اراضی» را می‌توان نقطه‌ی آغازین اقتصاد شهری با عنوان رشته‌ای علمی با بنیان نظری سازگار دانست. بعد از سال ۱۹۶۴ جهان شاهد انفجار کارهای نظری در مورد اقتصاد شهری بوده است. الگوهای نظری، چهارچوبی سازگار به وجود می‌آورند که می‌توان در قالب آن به مسائل تجربی فکر کرد. افزون بر این، آثار نظری، فرضیه‌های علمی مشخصی را مطرح می‌کنند که به کمک داده‌ها می‌توان آنها را آزمون کرد. نکته‌ی مهم دیگر این است که کارهای نظری مسائل مفهومی نوینی را مطرح می‌کردند که علاقه‌ی نظریه‌پردازان به اقتصاد شهری را - هرچند به طور موقت - جلب می‌کرد. در این مورد می‌توان از علاقه‌ی اقتصاددانان برجسته‌ای مانند دیکسیت^۸، میرلس^۹ و سولو^{۱۰} به اقتصاد شهری یاد کرد.

اقتصاد شهری که در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ رشد کرد، از پیشرفت‌های اقتصاد خرد در دهه‌های گذشته و ابزارهای غنی تحلیل رفتار مصرف‌کننده، بنگاه‌ها و بازارها بهره‌مند شد. می‌توان گفت زبان تحقیقات نظری درباره اقتصاد شهری تا حدودی حاصل پیشرفت‌هایی بود که در نظریه‌ی اقتصاد خرد، در دوره‌ی بعد از جنگ صورت گرفته بود.

یک نکته‌ی درخور تأمل در مورد پیشرفت‌های مفهومی اقتصاد شهری این است که نظریه‌ی اقتصاد شهری نیازمند کاربرد ابزارهای نظریه‌ی اقتصاد خرد در بستر ویژه‌ی فضای آن است. نکته‌ی جالب این است که با آن که اغلب تحلیل‌های اقتصاد خرد به زبان انگلیسی بود اما اغلب کارهایی که در زمینه‌ی تحلیل فضایی صورت گرفته بود، به زبان آلمانی بود. بنابراین شاهد یک درنگ زمانی در تلفیق این دو جزء اقتصاد شهری بوده‌ایم. اثر کلاسیک لوش^{۱۱} که در سال ۱۹۵۴ ترجمه شد، رویداد مهمی در آموزش

یک نکته‌ی درخور تأمل در مورد پیشرفت‌های مفهومی اقتصاد شهری این است که نظریه‌ی اقتصاد شهری نیازمند کاربرد ابزارهای نظریه‌ی اقتصاد خرد در بستر ویژه‌ی فضای آن است. نکته‌ی جالب این است که با آن که اغلب تحلیل‌های اقتصاد خرد به زبان انگلیسی بود اما اغلب کارهایی که در زمینه‌ی تحلیل فضای صورت گرفته بود، به زبان آلمانی بود. بنابراین شاهد یک درنگ زمانی در تلفیق این دو جزء اقتصاد شهری بوده‌ایم. اثر کلاسیک لوش که در سال ۱۹۵۴ ترجمه شد، رویداد مهمی در آموزش اساتید انگلیسی زبان در زمینه‌ی تحلیل فضای به شمار می‌رود

اساتید انگلیسی زبان در زمینه‌ی تحلیل فضای به شمار می‌رود. در نهایت باید به رابطه‌ی میان انگیزش‌های اثباتی و هنجاری در تاریخ اوایل شکل‌گیری اقتصاد شهری نیز اشاره کرد. اوج‌گیری علاقه به اقتصاد شهری در دهه‌ی ۱۹۶۰ و همزمانی آن با نگرانی‌های مربوط به فقر در بسیاری از کشورها و مسائل نژادی در ایالات متحده چندان تصادفی نیست. توجه روز افزون دولت‌ها به مسأله فقر و مسائل نژادی توجه اقتصاددانان را به مسائل شهری برانگیخت. این پیشینه‌ی تاریخی را با بیان نام هوور^{۱۲} به پایان می‌بریم. هر چند اغلب آثار او در حوزه‌ی اقتصاد منطقه‌ای قرار دارد تا اقتصاد شهری، اما پافشاری صبورانه‌ی او در زمینه‌ی کاربرد بهترین ابزارهای موجود اقتصاد خرد و برخورد آنها با داده‌های فضای، دانش آموختگان این رشته را آموزش داد و انگیزه‌ای برای تحقیق در آنها به وجود آورد.

۲- مباحث اقتصاد شهری

اگر دهه‌ی ۱۹۶۵-۱۹۷۵ را دوره‌ی انفجاری تحلیل نظری الگوهای فضای شهری بنامیم، عراق نکرده‌ایم. در طی آن دهه ابزارهای نظریه‌ی جدید اقتصاد خرد درباره‌ی تحلیل فضای شهر به کار گرفته شد.

۲-۱- تحلیل ساختار فضای شهر، اندازه و رشد آن

مکان‌یابی خانوارها، در بسیاری از تحقیقات انتشار یافته در شهر تحلیل می‌شد. اغلب در همه‌ی این آثار واکنش یا برهم‌کنش میان تقاضای مسکن و هزینه‌ی رفت و آمد در چهارچوب حداکثرسازی مطلوبیت، بررسی می‌شود. نکته‌ی کلیدی این تحقیقات درک این مطلب بود که زوج‌های قیمت مسکن- مصرف مسکن در میان استفاده‌کنندگان مسکن در مکان‌های مختلف یک منطقه شهری یک معادله تقاضای جبرانی برای مسکن به دست می‌دهد. هم‌چنین این قضایا برای وضعیت‌هایی مهم بود که در آن افراد با درآمد همانند، امکان تجمع می‌یابند. در این موارد و موارد دیگر مدل‌های نظری دلالت‌هایی داشتند که آزمون آنها به کمک آمارها و داده‌های دیگر در بسیاری از کشورها امکان‌پذیر بود.

تحلیل مهم دیگر مربوط به مکان‌یابی کسب و کار است. چنین تحلیلی بسیار قبل از تولد علم اقتصاد شهری انجام شده بود. اما در آثار متأخر، نظریه‌ی پایه‌ی مکان کسب و کار به طور مشخص در زمینه‌ی شهر به کار رفته است. این کار بسیار پیچیده‌تر است؛ زیرا مشخصه‌های فضای مناطق شهری به گونه‌ای آشکار متفاوت از آن چیزی است که در کار لوش و دیگران در مورد مکان‌گزینی

فعالیت‌های اقتصادی دیده می‌شود. هر چند لوش درباره‌ی تجمع فعالیت‌های اقتصادی در یک مکان بحث کرده بود، اما مطلبی در مورد ساختار فضایی درون یک منطقه شهری مطرح نکرده بود. انتخاب محل سکونت خانوارها از عوامل مختلف، از جمله مکان فعالیت‌های اقتصادی تأثیر می‌پذیرد. دلیل آن نیز این است که خانوارها برای اغلب فعالیت‌های اقتصادی در شهرها هم مصرف‌کننده و هم عرضه‌کننده‌ی نیروی کار، مهارت مدیریت و سرمایه به شمار می‌روند. به همین دلیل نوع سومی از تحلیل‌ها به صورت الگوهای تعادل عمومی هستند که در یک منطقه‌ی شهری به کار می‌روند و در آنها به طور همزمان عوامل مؤثر بر مکان‌یابی خانوارها و فعالیت‌های اقتصادی تحلیل می‌شوند. اغلب کارهای انجام شده در زمینه‌ی تجزیه و تحلیل اقتصاد شهری مبتنی بر الگوی خاصی از ساختار فضایی شهر، یعنی شهر تک هسته‌ای است که ابتدا آن را ویلیام آلنسون^۳، ریچارد موث^۴ و ادوین میلز^۵ در اوایل دهه‌ی ۱۹۶۰ مطرح کرده بودند.

اما با گذر زمان اهمیت شهرهای تک هسته‌ای و مرکز کسب و کار^۶ کمتر شد، زیرا به دلیل تحولات فناوری، به ویژه پیدایش شیوه‌های ترابری ارزان‌تر و سریع‌تر به خانوارها امکان می‌داد دورتر از مرکز کسب و کار اسکان گزینند. به همین دلیل در دهه‌ی ۱۹۸۰ اقتصاددانان به ساختن مدل‌های تعادل عمومی پرداختند که در آنها از فرض تجمع فعالیت‌های اقتصادی در مرکز شهر صرف نظر شده بود. این تحلیل‌ها به درک بهتر ما از علل شکل‌گیری شهرها، کارکردهای آنها و توسعه‌ی شهرها کمک شایان توجهی کرده است. تصمیمات مربوط به مکان‌یابی خانوارها و مؤسسات اقتصادی شهرهایی را به وجود می‌آورند که از نظر اندازه و ساختار اقتصادی متمایزند. ماهیت و رفتار بازارها تا حدودی به مکان آنها بستگی دارد؛ بنابراین می‌توان گفت عملکرد بنگاه‌های اقتصادی تا اندازه‌ای متأثر از عامل جغرافیاست (McCann, 2001). باید گفت عملکرد یک بنگاه در یک منطقه‌ی جغرافیایی جدا افتاده با عملکرد بنگاهی که در منطقه‌ی پرتراکم قرار دارد، متفاوت خواهد بود. وقتی صنایع به صورت خوشه^۷ در می‌آیند (مانند خوشه‌ی صنایع با فناوری پیشرفته‌ی دره سیلکون در کالیفرنیا)، مناطق شهری را با شرکت‌های مسلط و اقتصادهای متفاوت به وجود می‌آورند. اقتصاددانان شهری با مطالعه‌ی تصمیمات بنگاه‌ها و خانوارها می‌توانند به پرسش‌هایی از این دست پاسخ دهند که چرا شهرها توسعه می‌یابند؟ در کجا شکل می‌گیرند؟ چرا برخی از شهرها بزرگ و برخی دیگر کوچکند؟ چه عواملی موجب رشد و افول شهرها می‌شود؟ و چگونه شهرداری‌ها بر رشد شهرها تأثیر می‌گذارند؟ (O' Sullivan, 2003).

هر چند تحلیل فضایی تا حدودی جوهر اقتصاد شهری به شمار می‌آید، اما جزئیات فضایی به قیمت بالایی به دست می‌آید. اگر اطلاعات بخشی و فضایی اندک باشد، بسیاری از نتایج کیفی نظریه از دست می‌رود. به همین دلیل محققان به سوی تحلیل عددی^۸ رفتند. در این تحلیل‌ها، الگوهای رفتار خانوارها و بنگاه‌ها مشخص و برنامه‌ای نوشته می‌شود که مدل‌ها را برای مجموعه‌ای از مکان خانوارها و بنگاه‌ها حل می‌کند. این گونه مدل‌ها برای یک منطقه شهری در یک سال معین و مشروط به مشخصه‌های فضایی واحدهای مسکونی و موجودی سرمایه‌ی کسب و کار حل می‌شوند. چنین مدل‌هایی می‌توانند حاوی متغیرهای برون‌زای مختلفی باشند، به ویژه متغیرهایی که به برنامه‌های

مسکن و توسعه‌ی زیر ساخت‌های شهری توسط دولت مربوط می‌شوند. مدل‌های کامپیوتری را می‌توان شبیه‌سازی کرد و از این راه اثرات اقدامات دولت، از جمله بهبود ترابری عمومی یا برنامه‌های مسکن برای گروه‌های کم درآمد را تخمین زد.

مدل‌های کامپیوتری اغلب پویا هستند. بدین معنا که در طول زمان تحولاتی را که در منطقه‌ی شهری به دنبال واکنش بازارها به یک شوک برون‌زا رخ می‌دهد، ردیابی می‌کنند. اما تا اواخر دهه‌ی ۱۹۷۰ اغلب کارهای نظری در اقتصاد شهری ایستا بوده‌اند. اما از اواخر آن دهه الگوهای نظری پویای پیچیده در مورد واکنش محیط شهری به شوک‌های بیرونی ظاهر شدند. وجود جزئیات فضایی در این الگوها، آنها را بسیار پیچیده می‌کند؛ اما به هر حال پیشرفت‌های نمایانی در این زمینه صورت گرفته است. اغلب مدل‌های نظری اقتصاد شهری افزون بر ایستا بودن دراز مدت نیز می‌باشند. الگوهای شبیه‌سازی‌ای وجود دارد که در آنها تغییرات از سالی به سال دیگر ردیابی می‌شوند، در این مدل‌ها به دلیل دوام مسکن و سایر سازه‌های با دوام، واکنش عاملان اقتصادی به تغییرات قیمت‌ها جزئی است و با کندی صورت می‌گیرد. و تمام شواهد موجود بیانگر آن است که تحولات فضایی و دیگر تحولات بسیار به کندی صورت می‌گیرند.

تحلیل فضایی تا حدودی جوهر اقتصاد شهری به شمار می‌آید، اما جزئیات فضایی به قیمت بالایی به دست می‌آید. اگر اطلاعات بخشی و فضایی اندک باشد، بسیاری از نتایج کیفی نظریه از دست می‌رود

۲-۲- اقتصاد مسکن شهری

پیشینه‌ی آثار و تحقیقات اقتصاددانان در زمینه‌ی بازارهای مشخص شهری و مسائل شهری به اواسط دهه‌ی ۱۹۶۰ یعنی زمان تولید اقتصاد شهری، باز می‌گردد. یکی دیگر از حوزه‌های مهم اقتصاد شهری بررسی بازارهای مشخص شهری است. در این میان مسکن شهری مهمترین بازار شهری به شمار می‌رود. مسکن شهری بر اساس ارزش دارایی یا ارزش استیجاری آن اندازه‌گیری می‌شود. در اواخر دهه‌ی ۱۹۷۰ و دهه‌ی ۱۹۸۰ شاهد تحقیقات نظری و کاربردی با کیفیتی بالا در زمینه‌ی بازار مسکن شهری بوده‌ایم. این پیشرفت در اثر سه تحول به شرح زیر ایجاد شده است:

۱- ابزارهای نظری بهتر و نرمش‌پذیرتر؛

۲- تخمین‌ها و آزمون‌های بهتر اقتصادسنجی و مدل‌سازی و

۳- در دسترس بودن داده‌های مسکن در سطح خرد.

انگیزه‌ی مهم اغلب کارهایی که در این زمینه صورت گرفته، کاهش تنوع انواع مسکن شهری به ابعاد قابل اندازه‌می‌باشد. از آنجا که منبع اصلی تنوع مسکن ناشی از تنوع مکانی آن در منطقه شهری است، برخی از مدل‌های نظری بر پایه‌ی الگوهای فضایی بنا شده‌اند که تحلیل آنها در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ متداول بود. انگیزه‌ی دیگری که تحلیل‌های نظری مسکن متأثر از آن بوده، این واقعیت مهم

است که خدمات مسکن جزء مهم و گران بودجه‌ی مصرف‌کننده به شمار می‌رود و ارزش سرمایه‌ی مسکن نیز بزرگترین قلم پرتفوی خانوارهای صاحب مسکن ملکی به شمار می‌رود. جنبه‌های مصرف و سرمایه‌گذاری مسکن را می‌توان جداگانه بررسی کرد؛ اما اگر بخواهیم مزایای مالیاتی را که به مسکن تعلق می‌گیرد در نظر بگیریم ناگزیر باید این دو جنبه را همزمان بررسی کنیم. در ایالات متحده و برخی از کشورهای دیگر صاحبان مسکن ملکی از امتیاز مالیاتی برخوردارند و مخارج تعمیرات مسکن نیز از بدهی مالیاتی مؤدی قابل کم کردن است.

اغلب کارهای تحقیقی که در زمینه‌ی مسکن صورت گرفته، در مورد سمت تقاضای مسکن بوده است؛ علت آن نیز این است که عرضه‌ی مسکن، با توجه به دوام آن، نسبت به تغییرات قیمت حساسیت اندکی دارد. به همین دلیل فعالیت کمی در مورد واکنش بخش احداث واحدهای مسکونی نوساز، تخریب و بازسازی ساختمان‌های فرسوده و تغییر کاربری ساختمان‌های مسکونی نسبت به تغییرات قیمت مسکن صورت گرفته است.

موضوع تحقیقات اقتصاد شهری، سیاست‌های بخش عمومی در قبال مسکن شهری، به ویژه در جهت بهبود وضع نیازمندان شهری و تضمین دسترسی آنها به حداقل سرپناه است. در این زمینه مکان‌گزینی خانوارهای نیازمند در بافت‌های فرسوده، نوسازی بافت‌های فرسوده شهری با توجه به توان پرداخت خانوارهای نیازمند و اعطای یارانه برای احداث مسکن ارزان قیمت و عرضه‌ی مسکن به وسیله‌ی حکومت‌های محلی به قیمت استیجاری پایین موضوع تحقیقات گسترده بوده است. تأمین مالی مسکن نیز با توجه به اهمیت آن خود به یک موضوع تخصصی در اقتصاد شهری تبدیل شده است.

۲-۳- اقتصاد ترابری شهری

ترابری شهری یکی از موضوعات اقتصاد شهری است، زیرا ترابری شهری بر توانایی دسترسی مکان‌های مختلف تأثیر گذاشته و از آن طریق نیز بر الگوهای کاربری اراضی در شهر تأثیر می‌گذارد. اقتصاد ترابری نیز تاریخ درازی دارد. بخشی از این تاریخ با مدل‌سازی کامپیوتری درآمیخته است. ترابری در اصل در فضای جغرافیایی صورت می‌گیرد و همه‌ی تحقیقاتی که در این زمینه صورت گرفته جزئیات فضایی دارد. مدل‌های رایانه‌ای برای برنامه‌ریزی ترابری جزو اولین مدل‌هایی است که برای تحلیل کل یک منطقه‌ی شهری با جزئیات تفصیلی فضایی طراحی شده‌اند. اغلب کارهای اخیری که صورت گرفته در زمینه‌ی انتخاب وسیله‌ی ترابری (اعم از عمومی و خصوصی) بوده است. این مدل‌ها با تأثیر دستیابی به مدل‌های استوکاستیک^{۱۹} مطلوبیت و تقاضا بنا شده‌اند. این توابع برای حل مسائل مربوط به انتخاب‌های گسسته در سنجش با نظریه‌ی تقاضای نئوکلاسیکی مناسب‌ترند. تعداد زیادی از کارهای تحلیلی درباره‌ی تحلیل سیاست ترابری وجود دارد که مبتنی بر تحلیل هزینه-فایده انواع ترکیبات از وسایل ترابری عمومی و خصوصی است. در این تحلیل‌ها تلاش می‌شود میزان ریالی آثار بیرونی منفی ترابری خصوصی، مانند آلودگی هوا، ازدحام ترافیک و خسارات مالی و جانی تصادفات برآورد شود و با مالیات‌بندی بهینه بر سوخت و راه‌های شهری، تخصیص بهینه‌ی منابع کمیاب به ترابری شهری به دست آید. تا جایی که به ترابری عمومی درون شهری مربوط است

به پرداخت یارانه، به این گونه ترابری، با توجه به توان و تمایل پرداخت شهروندان و عدالت اجتماعی در اقتصاد شهری بحث می‌شود.

باید توجه داشت که ترابری با تمام جنبه‌های توسعه‌ی شهری ارتباط متقابل دارد. افزایش در درآمد واقعی خانوارها و تغییر در قیمت‌های نسبی انواع خدمات ترابری، بر انتخاب وسیله‌ی نقلیه در شهر تأثیر می‌گذارد. افزایش درآمد نیز بر تقاضای مسکن و از آن راه بر تقاضای ترابری تأثیر می‌گذارد. یک نمونه‌ی مهم تأثیر ترابری سریع‌تر و ارزان‌تر بر پیدایش حومه‌نشینی در مناطق مادرشهری است که می‌توان گفت در همه جا رخ می‌دهد.

۲-۴- مکان‌یابی تسهیلات شهری

مبحث دیگری که در مطالعات اقتصاد شهری به آن توجه شده و تحقیقات نسبتاً گسترده‌ای در آن زمینه به عمل آمده است، موضوع مکان‌یابی تسهیلات شهری (شامل کتابخانه‌های عمومی، خدمات پلیس، آتش‌نشانی، بیمارستان و مدارس) است. بسیاری از این تسهیلات می‌توانند خصوصی یا عمومی باشند؛ اما اشتراک همه‌ی آنها در این است که مکان‌ها یا محل‌های تولید آنها شبکه‌ای فضایی به وجود می‌آورند که دسترسی آسان به آن مکان‌ها ارزشمند است. در این مدل‌سازی‌ها جزئیات توزیع فضایی در کانون توجه قرار می‌گیرد. اما این مدل‌ها از نظر مفروضاتی که درباره‌ی سمت تقاضا، سرمایه مورد نیاز و هزینه‌های متغیر و هزینه‌های ترابری به عمل می‌آورند، تفاوت می‌کنند.

۲-۵- مهاجرت به شهرها و رشد شتابان مناطق شهری

موضوع دیگری که محققان اقتصاد شهری به آن پرداختند، مهاجرت از روستا به شهر است. این مطالعات بیشتر به کشورهای در حال توسعه می‌پردازد. مهاجرت خالص از روستا به شهر در کشورهای صنعتی اندک بوده اما جایجایی جمعیت میان مناطق مختلف (و از شهری به شهر دیگر) در خور توجه بوده است. در بسیاری از مطالعات تأثیر فاصله بر تمایل به مهاجرت تخمین زده شده است. اما مطالعات انگشت شماری به ارائه‌ی ابعاد فضایی به صورت جامع پرداخته‌اند.

۳- مسائل مربوط به سیاست‌گذاری بخش عمومی

از مسائلی که توجه اقتصاددانان شهری، جامعه‌شناسان و برنامه‌ریزان شهری را بیش از پیش به خود جلب کرده است، رو در رویی با مسائل اجتماعی مهمی مانند تأمین زیرساخت‌های شهری، تأسیسات و تسهیلات شهری، مسکن، فقر و حاشیه‌نشینی شهری و نوسازی بافت‌های فرسوده شهری می‌باشد. دولت‌ها در تمام کشورها، همواره درگیر ارائه‌ی خدمات شهری و وضع مقررات برای فعالیت‌های شهری می‌باشند. به همین دلیل ادبیات گسترده‌ای در زمینه‌ی انتخاب عمومی شهری به وجود آمده است.

۳-۱- مالیه شهری

مالیه عمومی محلی برای چندین دهه یک تخصص کوچک در اقتصاد به شمار می‌رفت. اغلب کارهای انجام شده قبل از دهه‌ی ۱۹۵۰ توصیفی بود و از تحلیل پیچیده‌ی مالیات و هزینه، که دیگر متخصصان مالیه عمومی به آن می‌پرداختند، تأثیر کمتری پذیرفته بود. اما این شرایط بعد از چاپ

امروزه مالیه‌ی شهری یکی از شاخه‌های مهم اقتصاد شهری است که در دهه‌ی اخیر ادبیات گسترده‌ای درباره‌ی آن تولید و انتشار یافته است. مباحثی همچون فدرالیسم مالی، تخصیص انواع وظایف و مالیات‌ها به سطوح مختلف دولت، قیمت‌گذاری خدمات شهری و وصول آن، پرداخت‌های انتقالی دولت به شهرداری‌ها و قواعد حاکم بر آن و آسان‌سازی دسترسی دولت‌های محلی به بازار سرمایه و مشارکت با بخش خصوصی در این حوزه به تفصیل بررسی شده است

مقاله‌ی تیبو (Tiebout, 1956) به شدت دگرگون شد. مدل تیبو اقتصاددانان را به این فکر واداشت که به واکنش خانوارها به مالیات‌های محلی و انگیزه‌ی آنها برای رأی دادن و اعمال نفوذ برای مالیات‌های معین و نرخ آنها توجه کنند و در تحلیل خود حداقلی از جزئیات جغرافیایی را وارد سازند. به دنبال مقاله‌ی تیبو، کارهای تحقیقی در ابعاد اثباتی و هنجاری موضوع رشد بیشتری یافت. این تحقیقات مطالب بسیاری را دربرداشت که در آن به انگیزه‌ی خانوارهای دارای تقاضای همانند برای تجمع در قلمرو قانونی معین، به منظور برخورداری از خدمات شهری پرداخته بود، ولی می‌توان گفت هیچ یک از تحقیقاتی که به دنبال مقاله‌ی کلاسیک تیبو و با تأثیر از آن نوشته شده‌اند حاوی جزئیات فضایی لازم نیستند.

جنبه‌های عملی مالیه عمومی محلی نیز توجه اقتصاددانان را به خود جلب کرده بود. هر چند موقعیت قانونی و سیاسی حکومت‌های محلی در اروپا و امریکا تفاوت در خور توجهی دارند، اما تفاوت خدمات ارائه شده توسط حکومت‌های محلی، روابط مالی میان دولت‌های محلی و سطوح بالاتر دولت و هم چنین چگونگی تأمین مالی دولت‌های محلی از منابع مالی محلی کمتر از آن است که تصور می‌شود. چنین به نظر می‌رسد که در دهه‌های گذشته این تفاوت‌ها پررنگ‌تر بوده اما به تدریج نوعی همگرایی در این عرصه به وجود آمده است.

امروزه مالیه‌ی شهری یکی از شاخه‌های مهم اقتصاد شهری است که در دهه‌ی اخیر ادبیات گسترده‌ای درباره‌ی آن تولید و انتشار یافته است. مباحثی همچون فدرالیسم مالی، تخصیص انواع وظایف و مالیات‌ها به سطوح مختلف دولت، قیمت‌گذاری خدمات شهری و وصول آن، پرداخت‌های انتقالی دولت به شهرداری‌ها و قواعد حاکم بر آن و آسان‌سازی دسترسی دولت‌های محلی به بازار سرمایه و مشارکت با بخش خصوصی در این حوزه به تفصیل بررسی شده است.

۲-۳- ایجاد تأسیسات و تسهیلات شهری

عامل دیگری که توجه اقتصاددانان شهری را به خود جلب کرد ایجاد تأسیسات و تسهیلات شهری و تولید خدمات مربوط به آن بود. عامل بیان شده از اعمال مردم تأثیر می‌پذیرد و برخی از آنها توسط نهاده‌های خریداری شده تولید می‌شوند. خدمات شهرداری‌ها که در قلمرو معین ارائه می‌شود، نمونه‌ای از تسهیلات تولید شده است. اما کیفیت هوای شهر یا کیفیت همسایگی هر چند متأثر از اعمال انسانی است، اما به وسیله‌ی نهاده‌های خریداری شده تولید نمی‌شوند. بنابراین مصرف عمومی در این موارد می‌تواند به وسیله‌ی روابط فیزیکی یا فنی یا به وسیله‌ی ملاحظات سیاسی و قانونی تحمیل شود.

در این حوزه بعد از مقاله‌ی روزن (Rozen, 1974) آثار تحلیلی فراوانی شکل گرفت. مقاله‌ی روزن بنیان مفهومی تحلیل اقتصادی را در این زمینه بنا نهاد. در این حوزه مسائل مهم عبارتند از معرفی و تخمین تسهیلات مورد نیاز شهری و سنجش تأثیر آنها بر رفتار بازار و مشخص کردن رابطه‌ی آنها با اعمال دولت. هر چند همه‌ی تأسیسات و تسهیلات شهری ابعاد فضایی دارند، ملاحظات مکانی نقش اندکی را در این تحلیل‌ها ایفا می‌کنند.

تأسیسات و تسهیلات شهر مهم هستند. بخش مهمی از آن چه که در زندگی شهری مهم است، به صورت مصرف جمعی است. از آن جمله کیفیت مدارس، میزان وقوع جرم در شهر، کیفیت همسایگی و آلودگی هوا را می‌توان نام برد. هر چند اقتصاددانان مدت‌هاست که تأثیرات تسهیلات شهری را بر ارزش مستغلات شهری و نرخ مزدها مطالعه کرده‌اند و برای این کار از مفهوم آربیتراژ سود جسته‌اند، اما تمیز منافع به دست آمده از تأسیسات و تسهیلات شهری کار دشواری است. مشکل‌تر از آن، تحلیل شیوه‌هایی است که اعمال دولت و مردم می‌تواند عرضه‌ی این تسهیلات را بهینه سازد. این پرسش نیز می‌تواند مطرح شود که کدام سامانه‌ی سیاسی موجب می‌شود که دولت این تسهیلات و تأسیسات را به میزان مطلوب عرضه دارد.

۳-۳- مسائل شهری در کشورهای در حال توسعه

ادبیات مربوط به مسائل شهری در کشورهای در حال توسعه نیز علاقه‌ی اقتصاددانان شهری را به سوی خود کشانده است. مسائل شهری در کشورهای در حال توسعه شدیدتر از کشورهای پیشرفته است. دلیل این امر را می‌توان سرعت بیشتر شهرنشینی در این کشورها، محدودیت منابع مالی و مهارت‌ها برای حل مشکلات مربوط دانست و مسئله‌ی دیگر این است که در این کشورها دولت‌ها مهارت و انگیزه‌ی کمتری برای حل مشکلات مردم دارند. تحقیقات در زمینه‌ی مسائل شهری و حکمرانی شهری از اواخر دهه‌ی ۱۹۷۰ به ویژه با توجه بانک جهانی گسترش یافته است.

یکی از مسائل شهری که در کشورهای در حال توسعه توجه وسیعی را به خود جلب کرده، اندازه‌ی بسیار زیاد بزرگترین شهرهاست. متأسفانه اغلب کارهایی که در این زمینه انجام گرفته در کشورهای پیشرفته انجام شده است. آشکارترین عامل، اندازه‌ی بیش از حد مربوط به آثار بیرونی به ویژه آلودگی هوا و ازدحام ترافیک است. تولی و کریفلد^{۲۰} انحراف در اندازه‌ی شهر را ناشی از آثار باز توزیعی نرخ‌های مالیات یکسان برای گروه‌های درآمدی بالا و پایین در شهرها می‌دانند. آنها روش‌های پیچیده‌ای را که برای تخمین چنین انحرافات‌ی به کار رفته است مرور کرده‌اند. گفتنی است که در کشورهای در حال توسعه، ارائه‌ی خدمات شهری به وسیله‌ی شهرداری‌ها و تعیین حداقل دستمزد به وسیله‌ی دولت و وجود صرفه‌های مقیاس و تجمع نیز می‌توانند موجب بزرگی بیش از حد شهرها شوند.

۳-۴- تسهیل توسعه اقتصادی شهرها

سیاست اقتصادی اغلب در سطح شهرها پیاده می‌شود. از این رو می‌توان گفت سیاست اقتصادی با سیاست شهری پیوند می‌یابد. در دو دهه‌ی اخیر تسهیل توسعه‌ی اقتصادی در سطح محلی^{۲۱} توجه اقتصاددانان شهری را به خود جلب کرده است. هدف LED ایجاد ظرفیت اقتصادی در سطح محلی به

پی‌نوشت‌ها:

منظور پیشبرد آینده‌ی اقتصادی آن و بهبود کیفیت زندگی برای همه می‌باشد. در فرایند تدوین برنامه‌ی توسعه‌ی اقتصاد شهری، مسئولان بخش عمومی، صاحبان کسب و کار و سازمان‌های غیردولتی به طور جمعی کار می‌کنند تا شرایط بهتری برای رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال فراهم کنند. علت توجه به این موضوع نیز آن است که شهرها بیش از هر زمان دیگری از رقابت بین‌المللی، ملی و منطقه‌ای تأثیر می‌پذیرند. امروزه تدوین راهبردی توسعه‌ی اقتصادی شهر با افق زمانی ۵ تا ۱۰ ساله مورد توجه بانک جهانی و مسئولان برخی از شهرها قرار گرفته است. امروزه یکی از دغدغه‌های مهم مقامات سیاسی و اقتصاددانان شهری شدت یافتن رقابت میان شهرها در مقیاس جهانی و ایجاد توان رقابتی در شهرها برای ایفای نقش بهتر در تقسیم کار جهانی است. اقتصاددانان شهری در دو دهه‌ی اخیر به موضوع مهم جهانی شدن و نقش شهرهای بزرگ در ایجاد توان رقابتی و مشارکت در تقسیم کار جهانی پرداخته‌اند. در عصر جهانی شدن تعداد اندکی از شهرهای بزرگ به مراکز مالی در مقیاس جهانی تبدیل شده‌اند. در این وضعیت تعداد روز افزونی از شهرها نیز برای جلب سرمایه‌ی خارجی، جهانگردی بین‌المللی و مشارکت فعال‌تر در تقسیم کار جهانی با یکدیگر به رقابت برخاسته‌اند و سرنوشت تعداد روز افزونی از کشورها از نظر توسعه‌ی اقتصادی به توان رقابتی مراکز شهری آنها وابسته شده است.

اقتصاددانان شهری در تدوین راهبردی توسعه‌ی شهرها^{۲۲} نیز نقش فعالی دارند. زیرا در این گونه از برنامه‌ریزی، توسعه‌ی اقتصادی شهر، مالیه محلی و کیفیت حکمرانی، سه موضوع مهمی است که به آن در کنار موضوعاتی مانند زیرساخت‌های شهری، توسعه‌ی کالبدی شهر و مصرف انرژی در شهر و تأثیر آن بر محیط‌زیست شهری توجه می‌شود. در این رویکرد به ارزیابی برنامه‌ریزی شهری و زندگی اقتصادی شهر می‌پردازند که فضای کسب و کار در شهر، رقابت‌پذیری شهر در مقیاس منطقه‌ای، ملی و جهانی و توسعه‌ی منابع انسانی آن را در برمی‌گیرد.

یکی از مسائل مهم در چند دهه‌ی اخیر، نوسازی بافت‌های فرسوده‌ی شهری (بافت‌های ارزشمند تاریخی و هم چنین

- 1- Servile
- 2- Von Thunen
- 3- Wingo, 1961
- 4- Resources For The Future
- 5- Niedercorn, 1963
- 6- Rand
- 7- Alonso, 1964
- 8- Dixit
- 9- Mirrless
- 10- Solow
- 11- Auguste Lösch
- 12- Edgar Hoover, 1975
- 13- Alonso, 1961
- 14- Muth, 1964
- 15- Mills
- 16- CBD
- 17- Cluster
- 18- Numerical
- 19- Stochastic
- 20- Tolley and Crihfield
- 21- Local Economic Development
- 22- CDS

منابع:

- Alonso, William, (1964), *Location and Land use*, Harvard University Press.

- Clark, Colin, (1951), "Urban Population Densities", *Journal of the Royal Statistical Society. Series A (General)*, Vol. 114, No. 4.
- Cities Alliance, (2006), *Guide to City Development Strategies: Improving Urban Performance*.
- Hoover, Edgar, (1975), *Regional Economics*, New York, Knoph.
- John H. Niedercorn and John F. Kain, (1963), "An Econometric Model of Metropolitan Development", *The Journal of Papers in Regional Science*, Vol. 11, No. 1.
- McCann, Philip, (2001), *Urban and Regional Economics*, Oxford University Press.
- O'Sullivan, Arthur, (2003), *Urban Economics*, Boston, Mass: McGraw-Hill/Irwin.
- Thünen, Johann Heinrich Von, (1966), *Isolated State; an English Edition of Der Isolierte Staat*. Translated by Carla M. Wartenberg. Edited With an Introd. by Peter Hall, Oxford, New York, Pergamon Press .
- Tiebout, Charles, (1956), "A Pure Theory of Local Expenditure", *The Journal of Political Economy*, Vol. 64, NO. 5.
- Tolley, George & Crihfield, John, (1999), "City Size and Place as Policy Issues", *Handbook of Regional and Urban Economics*, Edition 1, Vol. 2.
- Wingo, Lowdon, (1961), *Transportation and Urban Land*, Washington D.C. Resources for the Future.

بافت‌های فرسوده کم‌ارزش) و حل مسائل حاشیه‌نشینی شهری است. در رویکردهای اخیر به این موضوع، مشارکت شهروندان، بخش خصوصی و دولت‌های محلی در کانون توجه قرار گرفته است. شکست رویکردهای گذشته و ضرورت توجه به ملاحظات اقتصادی، مالی، اجتماعی و سیاسی در اتخاذ این رویکرد جدید نقش داشته‌اند. اقتصاددانان شهری نقش مهمی در ارزیابی هزینه‌ی فایده‌ی این طرح‌ها، تأمین مالی آنها و جلب مشارکت بخش خصوصی از راه قرار دادن نظام انگیزشی مناسب در این طرح‌ها بر عهده دارند.

نتیجه‌گیری

در این مقاله پس از تشریح تاریخچه‌ی علم اقتصاد شهری، مباحث اصلی آن مرور شد. این مرور اجمالی بیانگر تنوع و پیچیدگی مباحث اقتصاد شهری و پیشرفت‌های شگرف آن در چند دهه‌ی اخیر است. متأسفانه با وجود توانش‌های موجود برای استفاده از دستاوردهای نظری و تجربی علم اقتصاد شهری و نقشی که این علم می‌تواند در تعیین مسائل شهرها و چاره‌جویی این مسائل بر عهده گیرد، اهمیت این رشته در کشور ما به خوبی شناخته شده نیست و به ویژه مدیران شهری و سیاستگذاران و برنامه‌ریزان بخش عمومی به خوبی از توانایی‌های این رشته آگاهی ندارند.

چنین به نظر می‌رسد که در سمت تقاضا و عرضه در بازار نیروی کار تخصصی در این رشته لازم است تحولاتی رخ دهد تا بتوان از دستاوردهای این رشته‌ی مهم علمی در مدیریت شهری بهره‌گیری لازم به عمل آید.

در سمت تقاضا، شهرداری‌ها، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های وزارت کشور و وزارت مسکن و شهرسازی باید در قراردادهای مشاوره، به ضرورت افزایش نهاده‌ی تخصصی این رشته تأکید کنند. در سمت عرضه‌ی نیروی کار متخصص، باید دانشگاه‌ها و مؤسسات تحقیقاتی در برنامه‌های آموزشی و پژوهشی خود بازنگری لازم را متناسب با تحول تقاضا به وجود آورند.

شهر و اقتصاد

Cities and Economies

● نویسندگان: کیم یونگ هون و جان

رنه شورت

Kim, Yeong-Hyun and Short, R. John

● ترجمه: ایرج اسدی

دانشجوی دکتری شهرسازی دانشگاه تهران

مقدمه

رابطه‌ی شهرها و انواع اقتصاد را بسیاری از رشته‌ها، در مکان‌های مختلف و با روش‌های تحقیق گوناگون بررسی کرده‌اند. پرسش‌های بنیادین بسیاری از این دست تحقیقات عبارت بودند از:

- چرا شهرها وجود دارند؟
- شهرهای اولیه چگونه شکل گرفتند؟
- چرا برخی از شهرها رشد می‌کنند در حالی که برخی دیگر دچار رکود و انحطاط می‌گردند؟
- سیاست‌گذاری‌های حکومت‌ها چگونه می‌تواند به توسعه‌ی شهرها و جلوگیری از انحطاط آنها کمک کند؟
- بیشترین و کمترین منافع از رشد شهر نصیب چه کسانی می‌شود؟
- نقش شهرها و به ویژه شهرهای بزرگ در توسعه‌ی اقتصاد ملی و منطقه‌ای چیست؟
- جهانی شدن اقتصاد چه تأثیری بر شهرها دارد؟

رشته‌های گوناگونی که در گذشته در این زمینه به طور سنتی کار کردند، به پرسش‌های بالا، پاسخ‌های متفاوتی داده‌اند. اقتصاددانان شهری تلاش کرده‌اند تا دلایل بنیادین تراکم و تمرکز فضایی فعالیت‌های اقتصادی را (که دلیل شکل‌گیری شهر است) جستجو کنند. در برابر آن، جغرافی‌دانان شهری پیامدهای چنین تمرکزی را کانون توجه قرار داده‌اند؛ پیامدهایی مانند: رشد جمعیت، جدایی‌گزینی مسکونی و حومه‌نشینی. در نهایت، سیاستگذاران شهری برمسائل برآمده از تجمع، مانند ازدحام ترافیک و جرم و جنایت متمرکز گشته‌اند. در این جا سه موضوع هم‌پیوند با هم در کانون توجه قرار گرفته‌اند: رشد و انحطاط شهرها، نقش شهرهای بزرگ در اقتصاد ملی و جهانی و تغییرات اقتصادی شهر در عصر جهانی شدن.

رشد و انحطاط شهری

شهرها به دلایل گوناگون و در زمان‌های مختلف رشد یافته یا دچار انحطاط می‌گردند. پرسش پیوسته در مطالعات شهری، درباره‌ی عواملی است که باعث رشد شهری در دوره‌ای خاص می‌شود. ایجاد تغییر در منابع دارایی‌ها و ثروت‌های شهر، تبیین

آسانی برای برخی شهرها، به ویژه شهرهایی است که براساس یک یا دو رشته‌ی صنعتی پایه، مانند استخراج معدن شکل گرفته‌اند. این تبیین برای شهرهای دیگری که مهمترین رشد اقتصادی آنها از مکان جغرافیایی، مسیرهای ترابری، منابع طبیعی سرشار، کارکردهای سیاسی و مکان‌های گردشگری به دست می‌آید نیز صادق است. با وجود این گاهی اقتصاد شهری خودرأی عمل می‌کند؛ به گونه‌ای که برخی از شهرها به رونق اقتصادی می‌رسند، اما شهرهای دیگر در همان موقعیت دچار رکود اقتصادی می‌شوند.

چگونه می‌توان مسیرهای گوناگونی را که شهرهای مختلف سپری کرده‌اند تبیین کرد؟ برای رشد یا انحطاط شهرها، موقعیت جغرافیایی نقش آفرین است یا سیاست‌های اقتصادی حکومت‌ها؟ سنت‌های محلی - مانند ارزش داشتن روح کارآفرینی - چگونه بر (رشد) شهرها تأثیر می‌گذارد؟ نقش سرمایه‌ی انسانی و فرهنگی که شهرها ساخته‌اند، در این میان چیست؟ درنهایت، شانس و اتفاقات چه نقشی در رشد و انحطاط شهرها برعهده دارند؟ پژوهشگران شهری تلاش کرده‌اند تا منابع و عوامل عمده‌ی تغییرات اقتصادی شهر را به گونه‌ای تعریف کنند که برای گروه وسیعی از شهرها و در گذر زمان، فرهنگ و مکان‌های مختلف قابل تعمیم باشد. آنها با این پرسش آغاز می‌کنند که چرا شهرها وجود دارند؟

مفهوم «بازده صعودی»^۲ نسبت به مقیاس، مفهومی است که اغلب برای تبیین تجمع جغرافیایی فعالیت‌های اقتصادی در شهرها به کار می‌رود. به بیانی ساده، شهرها زمانی شکل گرفته و رشد می‌کنند که بازده‌های صعودی بر هزینه‌های ترابری پیشی گیرد. با وجود این، مدل‌سازی بازده‌های صعودی برای تمرکز یابی فضایی فعالیت‌ها به دلیل نبود شرایط «رقابت کامل» دچار مشکل می‌گردد. بسیاری از جغرافی دانان شهری بر این باور اتفاق نظر دارند که تمرکز یابی فضایی از راه فراهم کردن امکان سرریز فناوری و شکل دهی به شبکه‌های اجتماعی - فرهنگی [که این نیز به تداوم تمرکز کمک می‌کند]، به خودی خود، شکل‌گیری محیط اقتصادی مطلوب را به دنبال دارد. در این میان، اقتصاددانان شهری تمایل دارند تا شرایط اولیه‌ای را که سبب برهم خوردن تعادل فضایی در اولین مکان گشته و به تجمع منجر شده است را کالبد شکافی کنند. به کلام دیگر، برخی از آنها به بررسی اثرات عواملی مانند «پیوندها»^۳، «اثرات جانبی»^۴، «اثرات تکاثردهنده»^۵، «علیت دوری تجمعی»^۶ در فضا و اقتصاد شهری می‌پردازند، در حالی که برخی دیگر، به علل نخستین چنین فرایندهای اقتصادی نظر دارند.

کسانی که بازده‌های صعودی را مهمترین عامل پیدایش شهرها می‌دانند، ممکن است برای تأیید ادعایشان در نظریه‌های سنتی مرتبط با شکل‌گیری شهرها، شواهد کمی پیدا کنند. چنین نظریه‌هایی بیشتر بر عوامل غیراقتصادی در پیدایش شهرها، مانند عوامل مذهبی - دینی یا نیازهای دفاعی تأکید دارند. مامفورد در اثر برجسته‌ی خود با عنوان «شهر در گذر تاریخ»^۷ (۱۹۶۱)، نخستین سرچشمه و نقطه‌ی ایجاد شهر را به شکل‌گیری مکان‌های گردهمایی آئینی پیوند می‌دهد که مانند مقصد زائران عمل می‌کردند؛ یعنی مکانی که خانواده‌ها و گروه‌های طوایف در ایام مناسب در آن به عزلت‌نشینی می‌پرداختند؛ زیرا آن مکان‌ها افزون بر برتری‌های طبیعی، نیروهای روحانی و فوق طبیعی نیز داشتند، نیروهایی مانند نیروی بقای طولانی مدت و کفایت بالاتر، نیروی هم‌تراز کیهانی که فرایند زندگی روزمره از داشتن آن محروم بود.

کسانی که عوامل اقتصادی را مهمترین دلیل پیدایش شهرهای نخستین قلمداد کرده‌اند، هیچ‌گاه از معادلات

در طی دوره‌ی بازرگانی و سوداگری، رشد اقتصادی شهرها با تجارت و بازرگانی بین‌المللی پیوند شدیدی داشت، از این رو در این دوره، شهرهای بندری در تقاطع مسیرهای تجاری سودآور با رشد بسیار بالایی روبرو شدند. بعد از انقلاب صنعتی، مراکز تولیدی و کارخانجات، جمعیت بسیار بالایی را با سرعت به خود جذب کرده و به دنبال آن، خود را در جبهه‌ی پیشگام تغییرات اقتصادی و اجتماعی یافتند. با وجود این، در چند دهه‌ی اخیر، بسیاری از آن شهرهای قدیمی به انحطاط اقتصادی شدیدی دچار شدند. برخی از شهرهای صنعتی با موفقیت توانستند پایه‌ی اقتصادی شهر را از راه توسعه‌ی بخش خدمات با ارزش افزوده‌ی بالا، تنوع بخشیده و برخی دیگر در این کار موفق نبوده‌اند

و نمودارهای بسیار پیچیده، برای اثبات ادعای خود استفاده نکرده‌اند. جین جیکوب، در اثر خود از روشی توصیفی برای تبیین تغییرات اقتصادی در شهرها استفاده کرده؛ وی در کتاب اقتصاد شهرها^۸ (۱۹۶۹) از شهری تخیلی نام می‌برد که در فلات آناتولی در ترکیه قرار داشته است.^۹ او از این شهر تخیلی، برای پرداخت نظریه‌ی خود بهره می‌برد که در آن شهرهای نخستین از نواحی روستایی پیرامون خود پشتیبانی می‌کردند. این نظریه بسیار مجادله برانگیز بود، زیرا این ایده پیشتر مقبول واقع شده بود که شهرها بر پایه‌ی اقتصاد روستایی شکل گرفته‌اند. جیکوب یادآوری می‌کند که رشد اقتصادی شهر به واسطه‌ی «افزوده شدن انواع جدید کار به موارد موجود»^{۱۰} صورت گرفته است. در شهر تخیلی جیکوب، افزودن اهلی کردن حیوانات، به مجموعه‌ی کسب و کار این شهر، همانند موفقیتی بود که بسیاری از شهرهای مدرن، مانند لس‌آنجلس و توکیو، در افزودن کارخانجات جدید صادراتی به اقتصاد محلی خود، کسب کردند.

هدف ما این نیست که برای حل چگونگی مدل‌سازی تأثیر بازده‌های صعودی بر تمرکز یابی فضایی فعالیت‌ها تلاش کنیم و یا اینکه بررسی کنیم با چه شرایطی تفاوت‌های کوچک میان مکان‌ها در گذر زمان به بروز تفاوت‌های بسیار بزرگ میان آنها منجر می‌شود. این وظیفه‌ای است که اقتصاددانان شهری به انجام می‌رسانند؛ به ویژه آنهایی که در زمینه‌ی اقتصاد تجمع یا اقتصاد جغرافیایی فعالیت می‌کنند. افزون بر این به دنبال ساخت یک تئوری، درباره‌ی ریشه‌های پیدایش شهر نیز نیستیم، زیرا دانشمندان برجسته‌ای، پیشتر در زمینه‌ی پیدایش شهرها، به نظریه‌پردازی پرداخته‌اند. هدف ما در این جا بررسی دسته‌ای از عوامل اقتصادی است که رشد و انحطاط شهرهای بزرگ را در گذر زمان به همراه داشته و یا از آن تأثیر پذیرفته‌اند.

در طی دوره‌ی بازرگانی و سوداگری، رشد اقتصادی شهرها با تجارت و بازرگانی بین‌المللی پیوند شدیدی داشت، از این رو در این دوره، شهرهای بندری در تقاطع مسیرهای تجاری سودآور با رشد بسیار بالایی روبرو شدند. بعد از انقلاب صنعتی، مراکز تولیدی و کارخانجات، جمعیت بسیار بالایی را با سرعت به خود جذب کرده و به دنبال آن، خود را در جبهه‌ی پیشگام تغییرات اقتصادی و اجتماعی یافتند. با وجود این، در چند دهه‌ی اخیر، بسیاری از آن شهرهای قدیمی به انحطاط اقتصادی شدیدی دچار شدند. برخی از شهرهای صنعتی با موفقیت توانستند پایه‌ی اقتصادی شهر را از راه توسعه‌ی بخش خدمات با ارزش افزوده‌ی بالا، تنوع بخشیده و برخی دیگر در این کار موفق نبوده‌اند. تصویر فوق نمونه‌ای از این طالع نامبارک به شمار می‌آید.



نمونه کامل شهرهای صنعتی که به انحطاط شدید اقتصادی دچار شدند؛ خیابان اصلی، اوردراین، سینسیناتی، ایالت اوهایو

ناحیه اوردراین^{۱۱} در سینسیناتی اوهایو^{۱۲} در اواسط سده‌ی نوزدهم، مکانی متراکم از جمعیت با اقتصادی پویا و اجتماع محلی مهاجرنشین بود؛ یعنی زمانی که سینسیناتی یک شهر پیشرو در تولید کارخانه‌ای و یکی از مراکز تجارت ایالات متحده به شمار می‌آمد. با انحطاط ترابری مسی‌آبی^{۱۳} و تولید کارگاهی، تمام عوارض بیماری‌های ناشی از انحطاط شهری در این اجتماع محلی پرنشاط آشکار گشت. طرح جامع حکومت شهر اوردراین ممکن است به بازگشت آن طالع اقتصادی پررونق در آینده‌ی شهر کمک کند، اما این شهر همچنان در حال از دست دادن جمعیت است.

نقش شهرهای بزرگ در اقتصاد ملی و جهانی

شهرهای بزرگ موهبتی به شمار می‌روند که برای جوامع انسانی ماهیتی دوگانه دارند. با فرض شدت و گستردگی یکسان مسائل شهری در شهرهای توسعه‌یافته و هم‌چنین در شهرهای در حال توسعه، اغلب تصویری ناراحت‌کننده و حتی وحشتناک از شهرهای بزرگ وجود دارد. تصویر ادبی ترسیم شده از تجربه‌ی شهر به وسیله‌ی نویسندگانی مانند چارلز دیکنز و فرانز کافکا، تصویری مغشوش و حیرت‌آور از شهرهای مدرن به ویژه شهرهای صنعتی ارائه می‌دهد. خوانندگان این دست‌رمان‌ها ممکن است نتیجه بگیرند، شهرهای مدرن پر از فقر، جرم و جنایت، ازدحام ترافیک و بدون تعاملات انسانی معنادار، حس اجتماع محلی و بهداشت می‌باشند. این تصور از شهری آشفته و زحمت‌افزا، تا شهری پرنشاط و پر طراوت، در آثار بسیاری از اندیشمندان تکرار شده است. موضوع فقر شهری بیشتر از ثروت شهری توجهات را به خود جلب کرده است. اگر چه نکته‌ی اشتباهی در تحقیقات دانشمندان اجتماعی، در زمینه‌ی اجتماعات فقیر شهری نمی‌توان یافت، اما با وجود این، تحقیقات بسیار کمتری در زمینه‌ی فقر شهری، نسبت به موضوع ثروت شهری انجام شده است.

در معنای دقیق کلمه، شهرهایی که دارای انبوهی از مسائل اقتصادی و اجتماعی هستند، که اغلب این شهرها بزرگ هستند، مولد رشد اقتصادی کشورهایشان نمی‌باشند، بلکه مانعی برای توسعه به شمار می‌روند. بسیاری از شهرهای بزرگ در کشورهای کم‌درآمد، شواهدی اثبات شده و درست بر وجود زیان‌های اقتصادی جدی در شهرنشینی بزرگ مقیاس به شمار می‌آیند. چنین کشورهایی ممکن است چنین استدلال کنند که

برای بالا بردن توسعه‌ی اقتصاد ملی، ایجاد محدودیت در مسیر رشد شهری لازم است؛ اگرچه عملی بودن چنین سیاست‌هایی همیشه مجادله‌برانگیز خواهد بود.

با وجود این، می‌توان گفت که خوبی شهرهای بزرگ از بدی‌های آنها بیشتر است، حتی در شهرهای کشورهای در حال توسعه نیز بر اساس دیدگاه آلن اسکات^{۱۴} (۲۰۰۶) در تمام موارد، منافع بلندمدت ناشی از رشد شهری بیشتر از هزینه‌های آن است. سیاست‌های برگشت قطبی شدن^{۱۵}، که زمانی به عنوان ابزار توسعه‌ی اقتصاد ملی به شدت حمایت شد، از سوی نهادهای بین‌المللی و هم‌چنین اندیشمندان علوم منطقه‌ای دیگر توصیه نمی‌شود. اُفلرتی^{۱۶} در کتاب اقتصاد شهر^{۱۷} یادآور می‌شود که مشکلات شهری از همان عوامل جغرافیایی برمی‌خیزد که موجب عملکرد موفق شهرها نیز می‌شوند؛ نمی‌توان یکی را داشت بدون اینکه با دیگری روبرو شد- برای نمونه، اسکی روی آب انجام داد و انتظار داشت که خیس نشد- با وجود زیان‌ها و بروز دیگر مسائل ناشی از رشد شهری، شهرهای بزرگ مانند ماشین رشد اقتصاد ملی و در سال‌های اخیر اقتصاد جهانی عمل می‌کنند.

عامل دیگری که تهدیدی برای شهرهای بزرگ به شمار می‌رود، پیشرفت‌های فناوری در ارتباطات راه دور است؛ به ویژه این عامل در کشورهای بسیار توسعه‌یافته، تأثیرگذاری بیشتری دارد. آینده پژوهانی مانند نیکولاس نگر و پونته^{۱۸} (۱۹۹۵) و جان نایسیت^{۱۹} (۱۹۹۴) پیش‌بینی کرده‌اند که با فرا رسیدن عصر دیجیتال نیاز به زندگی و کار در شهرهای بزرگ به سر خواهد آمد و در چنین شرایطی، جمعیت شهرها بسیار کمتر خواهد شد. فناوری‌های اطلاعات و ارتباطات ممکن است بر تغییرات اقتصادی برخی از شهرها تأثیر گذاشته باشند؛ با وجود این، جذابیت‌های بدیهی شهرهای بزرگ و بخش تجاری آنها باز هم باقی می‌ماند؛ برای نمونه، هر روز بیش از ۱/۳ میلیون نفر برای کار به مانهاتان سفر می‌کنند (در حدود دو برابر جمعیت آن). مقاله‌ی نیویورک تایمز ادعا می‌کند که تجدید حیات مانهاتان که مکانی برای ادارات و دفاتر مرکزی شرکت‌هاست، با وجود اجاره‌های سرسام‌آور و شلوغی کلافه‌کننده‌ی ترافیک در آن، می‌تواند تا اندازه‌ای خود به نوآوری‌های فناوری نسبت داده شود که به عوامل اجرایی شرکت‌ها اجازه می‌دهد تا با کارکنان خود دورا دور در ارتباط باشند.

شهرهای بزرگ در اقتصاد سرمایه‌داری مکان‌های بهره‌وری و کارایی بالا در تولید محسوب می‌شوند. آنها از طریق تجارت، صنعتی شدن، مدرنیزاسیون، دولت-سازی، مهاجرت از/ به شهرها و اکنون جهانی شدن، به رشد بسیار شگفت‌انگیزی دست یافته‌اند. اهمیت شهرهای بزرگ در توسعه‌ی ملی و هم‌چنین در توسعه‌ی جهانی در بسیاری از آثار دانشگاهی تأکید شده است. اُفلرتی به زبان ساده بیان می‌کند که «زندگی بدون شهرها بسیار پست‌تر و فقیرانه‌تر از اکنون خواهد بود- نه تنها برای ساکنان شهرها، بلکه برای تمام کسانی که کالاها و خدمات مصرفی آنها در شهرها تولید می‌شود و هم‌چنین کسانی که سطح درآمد بالایی دارند؛ زیرا [برای دستیابی به کیفیت زندگی بالاتر] توانسته‌اند به شهرها مهاجرت کنند. این نکته‌ها برای تمام کسانی که در دنیا زندگی می‌کنند، صادق است.» ساویچ^{۲۰} (۱۹۹۶) مدعی است که «مراکز شهری همیشه در تولید ثروت ملی پیشرو بوده‌اند و اکنون بسیاری از شهرها جایگاه ویژه‌ای در عصر جهانی دارند». تحسین وی از شهرهای بزرگ در کتابی که به همراهی همکارش^{۲۱} در سال ۲۰۰۲ منتشر

شده، ادامه یافته است: «شهرها به منزله‌ی کوره حوادث هستند که از طریق آنها آزمایشات بسیار سخت به امری عادی بدل می‌شود. آنها مأمّن و مادر نوآوری و ابتکارات هستند؛ که به واسطه‌ی حضور توده‌ی متفکر و وجود تنوع و تعاملات ارزشمند امکان‌پذیر می‌گردد. شهرها محیطی متراکم هستند که مردم در آنها سازگاری یافته و توان جهش آنها [به سوی پیشرفت] آزمون می‌شود و شهرها در گذر سده‌ها، برای تحقق این نقش به آرامی رشد کرده‌اند».

اکنون تغییرات شهری در شهرهای بزرگ، با گسترش شناخت از چهارچوب جهانی - محلی در تحقیقات علوم اجتماعی، درون زمینه‌ای جهانی^{۲۲} بررسی می‌شود. اثرات جهانی شدن بر شهرها، در قلمروهایی مانند تجدید ساختار اقتصادی، نوسازی مراکز درون شهری، سیاست شهری نئولیبرال، قطبی شدن اجتماعی و شیوه‌های زندگی چند فرهنگی و جز آن، آشکار می‌گردد. فرضیه‌ی جهان‌شهر جان

فریدمن^{۲۳} - که بر اساس آن تغییرات شهری می‌تواند با ارجاع به فرایندهای اقتصادی جهان‌نگر^{۲۴} تبیین گردد - الهام‌بخش بسیاری از اندیشمندان شهری در پذیرش دیدگاه‌های جهانی‌تر در تحقیقات‌شان گشته است. تا پیش از انتشار اثر فریدمن، پیوندهای جهانی - محلی به ندرت در بررسی موضوعات شهری جهان توسعه‌یافته، به ویژه آمریکای شمالی مطرح می‌شد، جایی که پویایی اقتصاد شهری به ندرت با نیروهای برون مرزی، مانند شبکه‌های بین‌المللی کالاها، سرمایه و مهاجرین هم‌پیوند قلمداد می‌شد.

بر خلاف رویه‌ی پیشین، به دنبال ارائه‌ی مدل «کلانشهر - شهرهای اقماری» از آندر گوندر فرانک^{۲۵} در سال ۱۹۶۶، شهرنشینی جهان سوم همیشه درون زمینه‌ی فرایندهای اقتصادی و سیاسی بین‌المللی تحلیل می‌شد. نیروهای بیرونی و اغلب مرتبط با استعمارگرایی و فرا - استعمارگرایی، مدت زمان طولانی است که در مطالعه و تحلیل شهرهای بزرگ جهان در حال توسعه استفاده می‌شود.

با وجود این، در انفجار اخیر تولید آثار مرتبط با جهان‌شهرها، مطالعات موردی اندکی درباره‌ی جهان‌شهرهای جهان سومی به چشم می‌خورد؛ زیرا به نظر می‌رسد تعداد اندکی از آنها در رهبری و کنترل جهانی شدن اقتصاد نقش آفرینی دارند. طعنه‌آمیز اینکه، موج جدید تحقیقات جهان‌شهری بر پایه‌ی مطالعات موجود شهرنشینی جهان سومی بنیاد گذاشته نشده است و این مطالعات به طرز گسترده‌ای بعد جهانی شهرهای جهان سومی را نادیده می‌گیرند. با وجود مطالعات گسترده در این زمینه، همچنان این پرسش وجود دارد که چگونه شهرهای بزرگ، چه جهان‌شهرهای کشورهای توسعه‌یافته و چه شهرهای جهان سومی، دگرگون شده و روابط خود را با اقتصاد ملی و جهانی تجدید ساختار کرده‌اند.

تغییرات اقتصاد شهر در عصر جهانی شدن

در کتاب «چشم‌انداز بی‌قرار شهری»^{۲۶} پل ناکس^{۲۷} (۱۹۹۳) و نویسندگان دیگر کتاب، ساخت و تجدید ساختار چشم‌اندازهای شهری را در پاسخ به کشش‌ها و نیروهای در ذات پویای اقتصاد و جامعه‌ی سرمایه‌داری به تصویر کشیده‌اند. پویایی سیستم سرمایه‌داری ممکن است پاسخ نهایی

مراکز شهری همیشه در تولید ثروت ملی پیشرو بوده‌اند و اکنون بسیاری از شهرها جایگاه ویژه‌ای در عصر جهانی دارند

پی‌نوشت‌ها:

۱- این مقاله برگرفته از فصل اول کتاب زیر است:

Kim, Yeong-Hyun and Short, R. John, (2008), *Cities and Economies*, Routledge, Pages.1-9

2- Increasing Returns

3- Linkages

4- Externalities

5- Multiplier Effects

6- Circular Cumulative Causations

7- The City in History, 1961

8- The Economy of Cities, 1969

۹ - وی نام New Obsidian را بر این شهر تخیلی خود ساخته گذاشت.

10- Adding New Kinds of Work to the Existing

11- Over-the-Rhine Area

12- Cincinnati, Ohio

13- Canal Transportation

14- Allen Scott, 2006

15- Polarization Reversal

16- O'Flaherty, 2005

17- City Economics

18- Nicholas Negroponte

19- John Naisbitt

20- Savitch, 1996

21- Savitch and Kantor, 2002

22- Global Context

23- John Friedmann's (1986) World City Hypothesis

24- Worldwide Economic Process

25- Andre Gunder Frank's Metropole-Satellite Model, 1966

26- The Restless Urban Landscape

27- Paul Knox

28- World City Network

29- Global Urbanism

30- Anglo-American cities

31- Deindustrialization

32- Suburbanization

33- United Nations Human Settlements Programme publications (UN-HABITAT)

به این سؤال باشد: «چه عللی موجب وقوع بی‌امان تغییرات در اقتصاد شهر می‌گردد؟ واژه‌هایی مانند «شهر سرمایه‌داری»، «شبکه‌ی جهان‌شهر»^{۲۸}، و «شهرگرایی جهانی»^{۲۹} (یا فرا - ملی) بیانگر این است که ساختارهای اقتصاد شهری، چشم‌اندازهای شهری و شیوه‌های زندگی شهری قابل‌سنجشی در سطح جهان وجود دارد و اینکه سرمایه‌داری شباهت‌های موجود در تغییرات شهری جهانی را تبیین می‌کند. با وجود این، برخی نیروهای مستقل از سرمایه‌داری نیز وجود دارد که بر تغییرات اقتصاد شهر تأثیر می‌گذارد. برای بررسی این نیروها باید از قلمروی شهرهای آمریکایی - انگلیسی تبار^{۳۰} فراتر رفت.

بافرض وجود تنوع جهانی در حوزه‌ی سیاست، جغرافیا، فرهنگ و تاریخ، تعریف عللی جهان‌شمول برای تبیین تغییرات اقتصاد شهر می‌تواند بسیار چالش برانگیز باشد. بدیهی است پیشرفت‌های فناوری، بر همه‌ی انواع اقتصاد شهری در جهان معاصر تأثیر گذاشته است. اما فراتر از این علت جهان‌شمول، نیروهای اندکی می‌تواند سراغ گرفت که سبب تغییرات شهری مشابهی در جهان توسعه‌یافته و هم‌چنین در حال توسعه شده‌اند.

اندیشمندان شهری در این موضوع هم‌فکرند که آمیزه‌ی نیروهای به دست آمده از صنعت‌زدایی^{۳۱} و حومه‌نشینی^{۳۲}، همراه با جهانی شدن، نقشی اساسی در تغییرات اقتصادی اخیر در شهرهای آمریکا بازی کرده‌اند. هم‌چنین این فرایندها می‌توانند به تبیین تغییرات اخیر در اقتصاد بسیاری از شهرهای اروپایی کمک کنند. با وجود این، حمایت‌های بین‌حکومتی و فرهنگ سیاسی سطح محلی در شهرهای اروپایی تفاوت زیادی با شهرهای آمریکایی دارد. افزون بر این، موج مهاجرت‌های درونی هم‌چنان در حال عمل است. نیروهای جدیدی را می‌توان به سه نیروی ترکیبی پیشین (صنعت‌زدایی، حومه‌نشینی و جهانی شدن)، برای تبیین تغییرات اقتصادی شهرها افزود، اما این سه عامل، در ایالات متحده و هم‌چنین در اروپای غربی از عوامل کلیدی در رخداد تغییرات اقتصادی شهرها به شمار می‌آیند.

این مسئله روشن نیست که چگونه می‌توان تجربیات شهری

34- Concept of Post-colonial Urbanism

35- Jennifer Robinson, 2006

36- Ordinary Cities

37- Cosmopolitan Source

منابع برای مطالعه بیشتر:

- Jacobs, Jane, (1969), *The Economy of Cities*, New York: Random House. The Late Urban Studies legend Jane Jacobs Writes About How Certain Cities Continue to Grow by Adding New Work to the Old. It is a Must-Read Book for Those Who are Interested in Urban Growth/Decline.
- O'Flaherty, Brendan, (2005), *City Economics*, Cambridge: Harvard University Press. This Introductory Book Discusses a Wide Range of Urban Economic Issues and Public Policies, Including Housing, Mass Transit and Crime, in an Accessible and Engaging Style.
- Savitch, H.V. and Paul Kantor, (2002), *Cities in the International Marketplace: The Political Economy of Urban Development in North America and Western Europe*, Princeton: Princeton University Press. This Book Examines Comparatively Development Policies at Ten Cities in North America and Western Europe. The Authors Argue That Urban Economic Development Policies are Formulated at the Juncture of Local Politics and the International Market Place.
- Short, John Rennie and Yeong-Hyun Kim, (1999), *Globalization and the City*, New York: Longman. The Authors Look at the Impact of Economic, Cultural and Political Globalization on World Cities.

کنونی را در آفریقا، آسیا و آمریکای لاتین در قالب چند فرایند محدود تعمیم‌پذیر ساخت. برخی، از موجه بودن تلاش‌ها برای تعمیم‌پذیر ساختن تجربیات وسیع این دسته کشورها بحث می‌کنند. تأکید بر فقر که فرایند اقتصادی مهمی است، ممکن است در شهرهای جهان سومی فایده‌چندانی نداشته باشد؛ زیرا از مفهوم ثروت در معنای دقیق کلمه، برخلاف فقر، برای تحلیل تغییرات اخیر در شهرهای امریکا و یا اقتصاد اروپا استفاده نمی‌شود (دستکم در مطالعات شهری). هنوز صنعت‌زدایی و مدرنیزاسیون، همراه با فقر، چهارچوب‌های غالب تحقیق در مطالعه‌ی تغییرات شهری شهرهای جهان سومی به شمار می‌روند. این مفاهیم در پیوند با فرایندهای مهاجرت روستا-شهری و شهرنشینی شتابان و همه‌گیر، موجب تقویت بیش از پیش تصور کابوس‌وار از شهرهای جهان سومی در حوزه‌ی برنامه‌ریزی و حکمروایی شهری می‌گردد. واقعیت ناراحت‌کننده این است که با وجود گزارش‌های فراوان، مانند مجموعه انتشارات برنامه‌ی اسکان بشر سازمان ملل متحد^{۳۳} (گزارش‌های هیئتات)، در زمینه‌ی دشواری‌ها و معضلات اقتصادی و آلودگی‌های شهری در شهرهای جهان سومی، تاکنون تلاش‌های بسیار کمی در زمینه‌ی تئوری‌پردازی شرایط اقتصاد شهری شهرهای جهان سومی صورت گرفته است.

مفهوم شهرگرایی فرا - استعمارگرا^{۳۴}، از جمله تلاش‌های معدودی است که برای پیوند دادن دیدگاه‌های تئوریک با مطالعات تاریخی و تجربی این دسته شهرها صورت گرفته است. جنیفر رایبسون^{۳۵} در کتاب خود با نام «شهرهای معمولی»^{۳۶} خواستار انجام مطالعات شهری فرا - استعمارگرا می‌شود، که در قالب آن شهرهای جهان سومی بر اساس آنچه که ندارند و یا بر اساس آنچه حکومت‌هایشان قادر به انجام آن نیست، بررسی و قضاوت نمی‌شوند. در برابر آن، آنها باید منبعی جهان‌وطنی^{۳۷} (قابل استفاده برای تمام جهان) برای تئوری‌پردازی شهری قلمداد شوند. اگرچه می‌توان گفت شهرهای غربی مکان‌هایی منحصر به فرد و انحصاری برای ایجاد مفاهیم و تئوری‌های بنیادین مطالعات شهری بوده‌اند، اما با وجود این، درک فرا - استعمارگرا از شهر، تجربیات و الهامات و آموزه‌های متنوع‌تری فرا روی اندیشمندان شهری قرار خواهد داد.

جعبه ابزار نظری و روش شناختی اقتصاد شهری از کجا تا به کجا؟^۱

The Theoretical and Methodological Toolbox of Urban Economics: From and towards Where?

● نویسندگان: روبرتا کاپلو و پتر نیکمپ
Roberta Capello and Peter Nijkamp
● ترجمه: مهدی تقوی
استاد دانشگاه علامه طباطبایی

چکیده

در دهه‌ی گذشته، کوشش‌های بسیاری در زمینه‌ی بررسی منتقدانه و جامع وضعیت موجود در علوم منطقه‌ای، با موفقیت نسبی، انجام شده است. دلایل مربوط به این تمرین‌های مفهومی و روش‌شناسانه که اغلب از آن به بحران میانسالی یاد می‌شود، بعد از گذشت ۴۰ سال از ایجاد علوم منطقه‌ای به عنوان رشته‌ای نوین، مطرح شده است: از اهداف اصلی علوم منطقه‌ای می‌توان، ارزیابی مسیری که از ۴۰ سال پیش تاکنون طی شده، سنجش اهداف به دست آمده با آنچه انتظار می‌رفت و بررسی امکانات جدید برای آینده را نام برد. انگیزه‌ی ویرایش این مقاله، برجسته ساختن پیشرفت‌های نظری و روش‌شناختی در علوم شهری از نظر اقتصادی است تا دست‌یافت‌های علمی به دست آمده تاکنون و شکاف‌های نظری روش‌شناختی ترمیم شدنی، مشخص گردند. بررسی نظریه‌ها، مدل‌ها و چهارچوب‌های علمی ارائه شده در بررسی‌ها، شواهدی بر غنی بودن این رشته بوده و دلیل علاقه به ویرایش مقاله‌ای در مورد پیشرفت‌ها در اقتصاد شهری مانند این را مشخص می‌کنند.

کلید واژه: پویایی و رشد شهری، پیشرفت در اقتصاد شهری

۱- مسیرها در علوم منطقه‌ای و اقتصاد شهری

در دهه‌ی گذشته، کوشش‌های بسیار، با موفقیت نسبی، در زمینه‌ی بررسی جامع و منتقدانه‌ی وضعیت موجود در علوم منطقه‌ای صورت گرفته است. دلایل مربوط به این تمرین‌های مفهومی و روش‌شناسانه که اغلب از آن به عنوان بحران میانسالی^۲ یاد می‌شود، پس از گذشت ۴۰ سال از ایجاد علوم منطقه‌ای، به عنوان یک رشته‌ی جدید مطرح شده است. ارزیابی مسیری که در این سال‌ها طی شده، سنجش دست‌یافت‌ها با هدف‌های مورد انتظار و بررسی امکانات جدید در آینده، هدف‌های اصلی نقطه نظرها و ارزیابی‌ها از جنبه‌های مختلف در علوم منطقه‌ای بوده است. (Funck 1991, Bailly 1992, Isserman 1993, 1995, Bailly and Coffey 1994, Van Geenhuizen and Nijkamp 1996).

در بررسی‌ها و نظرات ارائه شده، گرایش به تحقیق در زمینه علوم منطقه‌ای، که رشته‌ای منحصر به فرد و جذاب است، با برجسته‌سازی روندهای مثبت، منفی، موفق و مسئله‌دار نظری و عملی در چرخه‌ی زندگی این رشته ایجاد شده است.

در کوششی کلی که برای شناسایی موفقیت‌ها و شکست‌های پیشرفت‌های نظری و روش‌شناختی علم فضا، انجام شد، ابعاد منطقه‌ای به شکل چشمگیری حضور داشتند. اقتصاد منطقه‌ای، برنامه‌ریزی منطقه‌ای یا روش‌ها و مدل‌ها در علوم منطقه‌ای، در مطالعات پیشین، که در آنها ابعاد شهری اغلب محصول فرعی علوم منطقه‌ای در نظر گرفته شده‌اند، برجسته گردیده‌اند. اگرچه به سنجه‌های شهری، هنگام بررسی نظریه‌ی مکان استقرار یا استفاده از زمین و مدل‌های تحرک توجه شده بود، اما شگفت‌آور این است که هیچ‌کس ضرورت تبدیل روش‌شناسی‌های منطقه‌ای به یک نظم فکری فرعی (از جمله شهری) را - که برای مشخص کردن نقش آنها در میان تحول علوم منطقه‌ای انجام می‌شود - احساس نمود. با توجه به اهمیت شیوه‌های زندگی و کار در شهرها، انتظار می‌رفت که علوم منطقه‌ای، با نام علوم شهری و منطقه‌ای^۳ نام‌گذاری گردد.

انگیزه‌ی ویرایش این مقاله، که پیشرفت‌های نظری و روش‌شناختی را در علوم شهری از دیدگاه اقتصادی نشان می‌دهد، مشخص کردن دست‌یافت‌های علمی موجود و کمبودهای نظری و روش‌شناختی است که باید برطرف گردند.

علاقه به مطالعات اقتصاد شهری، دلایل چندگانه‌ای دارد. نخستین دلیل این است که اقتصاد شهری در ذات، یک علم منطقه‌ای و رشته‌ای راهبردی است که روندهای آینده و تحولات به دست آمده در نظریه‌ها و روش‌شناسی، مانند مدل‌های پایه که در نظریه‌ی مکان‌یابی شهری فون تونن، آلونسو، کریستالر و لوش^۴ مطرح شده‌اند، اهمیت بسیار زیادی برای آن دارند.

دومین دلیل این است که شهرها (یا مناطق شهری)، محل استقرار و مرکز زندگی بخش عمده‌ای از جمعیت جهان به شمار می‌روند. شهرها، در کشورهای توسعه‌یافته و هم‌چنین در کشورهای در حال توسعه، گهواره‌ی تمدن کهن، زادگاه فرهنگ و علوم، منبع توسعه‌ی صنعتی و مرکز نظام اطلاعات و ارتباطات و کانون کنترل شبکه‌ی اجتماعی جدید می‌باشند. اما افزون بر این، ایجاد بسیاری از پلیدی‌ها (ازدحام، جنایت، نابرابری اجتماعی، فقر و محرومیت اجتماعی) را نیز به همراه دارند. بنابراین، تمام اثرات منفی و مثبت وجود تراکم جمعیت جغرافیایی بالا، در مناطق شهری متمرکز می‌گردد و بدین ترتیب به تحلیل فضایی - اقتصادی خاصی به وسیله‌ی سیاست‌گذاران و متخصصان در این زمینه نیاز دارد.

از این گذشته، گرایش‌های اصلی، که برآمده از الگوها و تغییرات عمده در اقتصاد جهانی است، در سطح شهرها شدت می‌یابند. شهرها به دلیل داشتن شبکه‌های زیرساختی بین‌المللی در کشورهای توسعه‌یافته، از یک سو، نقش نگهبان دروازه‌های بازارهای جهانی را ایفا کرده و از سوی دیگر، نقش مراکزی را بر عهده دارند که در آنها رقابت بیشترین تنش‌ها را در بازار ایجاد می‌کند (بازار واردات، مانند: بازارهای کار محلی و بازار صادرات، مانند: رقابت شدید محصولات). شهرها در کشورهای در حال توسعه، واقعیت‌هایی مهم اما مسئله‌آفرین می‌باشند. شهرها، بیکاران مناطق

روستایی را برای مدت زمان طولانی می‌پذیرند و بدین ترتیب به مراکز تبدیل می‌شوند که در آنها بحران‌های مناطق روستایی اثرات منفی خود، مانند فقر، تنش‌ها و آسیب‌های اجتماعی، نابرابری شدید درآمد، محدودیت منابع طبیعی و تخریب محیط زیست را وارد می‌کنند، تمامی آنها بازتاب دهنده‌ی پدیده‌های بی‌سابقه و ناخوشایندی هستند که در چهارچوب منطقه‌ای خاص متمرکز شده‌اند و بنابراین نیازمند توجه خاص در یک تحلیل اقتصاد فضا می‌باشند (Glaeser et al., 1992).

آخرین دلیل این است که به خاطر ماهیت و تمرکز که در آن تمامی اثرات اقتصادی-اجتماعی که به وسیله‌ی تراکم شدید منطقه‌ای ایجاد شده‌اند، فعالیت‌های تولیدی و مسکونی تمام قدرت خود را در شهرها آشکار ساخته و در آنها فضا، نقشی اساسی در ایجاد یک نظام کارآمد تولید برپایه منابع بازی می‌کند و این نیازمند تحلیل اقتصاد فضا است. ابداعات و فرایندهای فراگیری، بازدهی فزاینده‌ی دانش و عوامل دیگر تولید و صرفه‌های مقیاس در خدمات و عرضه‌ی زیرساخت‌ها، که به وسیله‌ی یک تمرکز جغرافیایی ساده‌ی فعالیت‌ها در فضا به وجود می‌آیند، از عوامل کلیدی برای توضیح رشد درون‌زای انباشته و خود تشدید کننده به شمار می‌روند.

با توجه به موقعیت برجسته‌ی شهرهای جدید در شبکه‌ی اقتصاد جهانی، تمرکز این بخش مقدماتی بر اقتصاد شهری، رشته‌ای فرعی از علوم منطقه‌ای به شمار می‌رود. آنچه در این بخش ارائه می‌شود، برای رسیدن به اهداف زیر است:

• برجسته‌سازی نقشی که اقتصاد شهری در علوم منطقه‌ای بازی کرده و

بازی خواهد کرد (بخش ۱-۲)؛

• ارائه‌ی یک بررسی مختصر از تحولات نظری و روش شناختی در اقتصاد شهری (بخش ۱-۳)؛

• بررسی نقشی که تحولات اقتصاد شهری می‌توانند برای برخورد با این گونه بحران‌ها در مناطق

بر عهده گیرند (بخش ۱-۴) و

• شناسایی الگوی تحولات در آینده و هم چنین محدودیت‌هایی که اکنون مانعی در راه توسعه‌ی

اقتصاد شهری می‌باشند (بخش ۱-۵).

بررسی نظریه‌ها، الگوها، روش‌ها و چهارچوب علمی ارائه شده در اینجا نشان‌دهنده‌ی غنای این

رشته بوده و دلیل علاقه به ویرایش این مقاله را توضیح می‌دهد.

۲- نقش اقتصاد شهری در علوم منطقه‌ای

اقتصاد شهری همواره نقشی مرکزی در توسعه‌ی علوم منطقه‌ای داشته است. آثار فکری پیشرو

در تحلیل اقتصاد فضا را می‌توان در کارهای فون تونن، آلونسو، کریستالر و لوش یافت که با مسائل

مکان‌یابی و رفتار بنگاه‌ها و ساکنان شهرها سروکار داشته‌اند. افزون بر این، هنگامی که کارها را در

آخرین دلیل این است که
فعالیت‌های تولیدی و مسکونی
تمام قدرت خود را در شهرها
آشکار ساخته و در آنها فضا،
نقشی اساسی در ایجاد یک نظام
کارآمد تولید برپایه منابع بازی
می‌کند و این نیازمند تحلیل
اقتصاد فضا است

سطح وسیع‌تر تحولات فضایی در نظر می‌گیریم، به نظر می‌رسد که بسیاری از کارهای اثرگذار، مانند الگوی هویت (Hoyt, 1954) که در سطح شهری به کار گرفته شدند، در ابتدا برای ابزار برنامه‌ریزی شهری و الگویی فضایی برای رشد فیزیکی شهرها به عرصه آمدند. با در نظر گرفتن ابزار روش‌شناختی نیز همین نتیجه را می‌توان به دست آورد که نخستین کاربرد الگوهای جاذبه (و در این اواخر آنتروپی) در سطح شهرها، برای حل مسائل و مشکلات عملی (برای نمونه، تعامل فضا در داخل شهرها و برنامه‌ریزی زیرساخت‌ها با توجه به آن) بوده است.

می‌توانیم دلایلی را برای نقش راهبردی اقتصاد شهری بیان کنیم. اولین بحث به ماهیت خود شهر برمی‌گردد که یک نظام پیچیده است و در آن جنبه‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی با یکدیگر وارد تعامل شده و الگوهای توسعه‌ی فیزیکی و اقتصادی شهری را مشخص می‌کنند. بنابراین، اگر حوزه‌ی علوم منطقه‌ای را یک عامل پیوند دهنده‌ی میان رشته‌های متمایز با جهت‌گیری فضایی در نظر بگیریم، در امور شهری نیز می‌توانیم از آن استفاده کنیم. یک رشته‌ی خاص مانند جغرافیا، اقتصاد یا علوم سیاسی، نمی‌تواند مبنایی برای درک جامع یک شهر ارائه کند؛ شهری که پیچیدگی اجتماعی و اقتصادی خاص خود را دارد.

دومین دلیل نقش راهبردی اقتصاد شهری در علوم منطقه‌ای این است که با توجه به صرفه‌های تجمع فعالیت‌های تولیدی و مسکونی، اصول منطقه‌ای حاکم بر سازماندهی فضایی این فعالیت‌ها، به صورت کامل، در سطح شهرها اجرا می‌شود.

به ویژه در یک کتاب درسی که ۱۲ سال پیش انتشار یافت، نظریه و الگوهای اقتصاد شهری به شکل بسیار کارآمد بر گرد پنج اصل حاکم بر فعالیت‌های منطقه‌ای (Camagni, 1992) سازمان یافته بود. این اصول عبارتند از:

• اصل تجمع^۵؛ تراکم شدید جمعیت و فعالیت‌های تولیدی، تمام پدیده‌های (مثبت و منفی) برآمده از مجاورت فیزیکی را به وجود می‌آورد. صرفه‌های تجمع که به شکل صرفه‌های شهری و محلی شدن ظاهر می‌شوند، یکی از عناصر ذاتی وجود شهرها در نظر گرفته شده‌اند.

• اصل قابلیت دسترسی^۶؛ درک تعامل دو جانبه‌ی میان هزینه‌های ترابری و کاربری زمین، کاربرد اولیه و بلافصل خود را در سطح شهری می‌یابد.

• اصل تعامل فضایی^۷؛ تراکم شدید در فعالیت‌های تولیدی و مسکونی شهرها، ضرورت ارتباطات را آسان کرده و در نتیجه تسهیل مکانیزم تعامل فضایی با تمامی اثرات مثبت و منفی آن را به همراه دارد.

• اصل سلسله مراتب شهری^۸؛ تقسیم فضایی نیروی کار، در الگوی اقتصادی اجتماعی پراکندگی میان شهرهای مختلف، منعکس می‌گردد.

• اصل رقابت‌پذیری^۹؛ از آنجا که شهرها محل استقرار عمده‌ی فعالیت‌های مولد می‌باشند، رقابتی بودن در سطح شهرها اهمیت بسیاری پیدا می‌کند و این مسئله به شکل خاص، کارآمدی مکانیزم‌های شهری را می‌طلبد. به یقین، این اصول ممکن است مکمل یکدیگر باشند، اما می‌توانند با یکدیگر تضاد نیز داشته باشند. بنابراین شناسایی اهمیت و توسعه‌ی نظریه‌ها و روش‌های مناسب در حوزه‌ی

اقتصاد شهری، ابزاری مهم برای درک محدودیت‌های موجود و جهت‌گیری آتی در اقتصاد فضا می‌باشد.

۳- پیشرفت‌ها در اقتصاد شهری: جهت‌گیری‌های اخیر نظری و روش‌شناسی

اگرچه علوم منطقه‌ای یک رشته‌ی به نسبت جدید است، اما در ۵۰ سالی که از آغاز آن می‌گذرد، نظریه‌ها، روش‌ها و الگوهای گوناگونی در آن توسعه یافته‌اند؛ به طوری که یک جعبه ابزار به نسبت جامع نظری و روش‌شناختی را برای تحلیل‌های فضایی به دست می‌دهند. اقتصاد شهری نیز از این قاعده جدا نیست؛ تاکنون دستاوردها و پیشرفت‌های اقتصاد شهری بسیار راهگشا بوده، به طوری که باعث غنا و تقویت چهارچوب‌های نظری و تجربی تحلیل‌های فضایی شده‌اند.

بخش قابل ملاحظه‌ای از درک فعلی ما از تعامل‌های اساسی میان فضا و رفتارهای اقتصادی محلی از نظریه‌ی مکان‌یابی و اقتصاد شهری نشئت می‌گیرد. تعداد قابل ملاحظه‌ای از پیشرفت‌های به نسبت جدید در این زمینه باعث می‌شود که بررسی تفصیلی هر یک از این دستاوردها در این مختصر امکان‌پذیر نباشد. افزون بر این، تحلیل هر یک از این نوآوری‌ها چندان مناسب نمی‌باشد، ممکن است که کوششی برای برجسته‌سازی تمایلات عمومی، در هر دو سطح نظری و روش‌شناختی، بتواند برای بحث درباره‌ی ضعف‌ها و کمبودهای کنونی و جهت‌گیری‌های ممکن در آینده، در اقتصاد شهری مفیدتر باشد (جدول شماره ۱). مجموعه گرایش‌هایی که در بخش زیر مطرح شده‌اند برگزیده و ناقص است و اغلب نشانگر نظرات و علایق تحقیقاتی مؤلف می‌باشند.

جدول ۱- گرایش‌های اصلی در نظریه‌ها و روش‌های اقتصاد شهری

اصول حاکم بر فعالیت‌ها در یک منطقه					
اصل تجمع	اصل قابلیت دسترسی	اصل تعامل فضایی	اصل سلسله مراتب شهری	اصل رقابت پذیری	
<ul style="list-style-type: none"> اندازه‌ی کارآمد شهر به جای اندازه بهینه‌ی آن. الگوهای تعادل فضا که صرفه‌های محیطی و تجمع را در نظر می‌گیرند. مجاورت ارتباطاتی به جای مجاورت فیزیکی به عنوان منبع صرفه‌های شهری. 	<ul style="list-style-type: none"> توابع درون‌زای تعیین اجاره مدل‌های مکان‌یابی میان شهری اجاره شهری مطلق در مقابل اجاره شهری تفصیلی. تفاوت‌های درآمدی در انتخاب محل استقرار. صرفه‌های خارجی در مکان‌های مسکونی. هزینه‌های ترابری عمومی نابرابر با توجه به محل استقرار. صرفه‌های خارجی در کاربری زمین و استفاده‌ی اجتماعی و بهینه از زمین. 	<ul style="list-style-type: none"> جستجو برای منطق اقتصادی الگوهای جاذبه. الگوهای تعامل مکانی با در نظر گرفتن مقصدهای رقیب و عوامل فرصت دخالت‌کننده. رویکردهای تفکر محاسبه‌ای نسبت به الگوسازی تعامل فضایی. 	<ul style="list-style-type: none"> منطق فضایی حاکم بر سامانه‌های شهری 	<ul style="list-style-type: none"> عوامل درون‌زای تعیین کننده‌ی رشد 	گرایش‌ها در نظریه‌ها، واقع‌گرایی بیشتر در رویکردهای نظری
<ul style="list-style-type: none"> صرفه‌های شهرنشینی پویا الگوهای بوم‌شناسانه سنجش صرفه‌های شهری پویا قابل اندازه‌گیری 	<ul style="list-style-type: none"> تصمیم‌گیری پویا برای انتخاب مکان الگوهای ناپیوسته انتخاب (الگوهای نوجیت پربالبت) اندازه‌گیری تفاوت‌ها به جای مفاد بر مطلق اجاره 	<ul style="list-style-type: none"> الگوهای آنزویبی شبکه‌های عصبی 	<ul style="list-style-type: none"> الگوهای سلسله مراتب شهری پویا 	<ul style="list-style-type: none"> اثرات تجمعی و دورانی در رشد شهری الگوهای تعادل چندگانه، الگوهای رشد غیرجبری، الگوهای رشد مسیر وابسته اندازه‌گیری سرریز دانش اندازه‌گیری عوامل تعیین کننده رشد درون‌زا 	<ul style="list-style-type: none"> رویکردهای پویا به جای رویکردهای ایستا گرایش برای الگوسازی روش بهتر و پیشرفته‌تر علاقه به معیارهای کمی

۱-۳- گرایش‌های نظری

با نگاهی به مسیر نظری طی شده در اقتصاد شهری، می‌توان گفت که یکی از گرایش‌های اصلی همراه با رشد نظری در این حوزه، «ضرورت واقع‌گرایی بیشتر» است؛ یعنی اینکه رویکردهای انتزاعی و بسیاری از فرضیات غیر واقع‌گرایانه درباره‌ی مدل‌های اصلی نظری، باید به کنار گذاشته شوند. تفسیر عمیق‌تر جعبه ابزارها و روش‌های نظری مطرح شده در این حوزه‌ی تحقیقاتی و جستجو در زمینه‌ی نظریه‌هایی که نشانگر درست جهان واقع هستند، می‌تواند این گرایش را توجیه کند. در چهارچوب اصل تجمع، ضرورت واقع‌گرایی بیشتر، شناخت این مسئله را در برداشت که اندازه‌ی شهر را نمی‌توان براساس اندازه‌ی بهینه‌ی شهر^{۱۱} تفسیر کرد، بلکه اندازه‌ی کارآمد^{۱۲} به ویژگی‌های عملکردی یک شهر و سازمان فضایی در داخل نظام شهری بستگی دارد. صرفه‌های مقیاس تا یک

اندازه‌ی مشخص شهر وجود دارند؛ ولی توسعه‌ی شهری شرایطی را به وجود می‌آورد که باعث تعدیل دوباره‌ی ساختار شهری می‌گردد و می‌تواند مزایای اقتصادی جدیدی را ایجاد کند. این تعدیل‌های ساختاری می‌توانند تغییرات بخشی در جهت وظایف و عملکردهای سطوح بالاتر یا ارتباطات خارجی با شهرهای دیگر را افزایش دهند. بنابراین، این چشم‌انداز جدید، آنچه را که ریچاردسون (Richardson, 1972) سال‌ها پیش تأکید کرده بود مبنا قرار می‌دهد، یعنی بیشتر شهرها را در جهان واقعی بر حسب تفاوت تخصص عملکردی و سازمان فضایی به وجود آورد. از این گذشته، پیشرفت‌هایی هم با پذیرش این مسئله به دست آمده است که جنبه‌های زیست محیطی (مثبت و منفی)، در ذات صرفه‌های تجمع بوده و با آنها در هم تنیده است و سهمی در تعریف جذابیت شهرها، رشد شهرها و میزان رقابتی بودن آنها دارد (Roback, 1982). یک پیشرفت مفهومی، با پذیرش این مسئله به دست آمده است که نزدیکی فیزیکی نمی‌تواند منبع تمام مزیت‌های موقعیت شهرها باشد و نزدیکی ارتباطاتی یعنی میزان تعامل اجتماعی و احساس تعلق (که در علوم اجتماعی سرمایه اجتماعی^{۱۳} خوانده می‌شود) نیز گاه می‌تواند قدرت تفسیر و توضیح بیشتری برای پویایی شهری در سنجش با مزایای به دست آمده با تقرب و مجاورت فیزیکی داشته باشد.

حوزه‌ای که در آن ضرورت واقع‌گرایی به شدت احساس می‌شود حوزه‌ی کاربری زمین و الگوهای مکان‌یابی است که رقابت فعالیت‌ها را برای به دست آوردن مکان‌های مرکزی شهر توضیح می‌دهند. تحلیل رفتار اقتصادی در فضا تکیه‌گاه اقتصاد شهری است که به گونه‌ای گسترش و پالایش کار اولیه‌ی فون تونن-آلونسو و موت^{۱۴} می‌باشد که در آن، کاهش اندک اجاره‌ی حاصل از افزایش عدم تمرکز در حالت تعادل، با افزایش اندک در هزینه‌ی مسافرت برابر می‌گردد. تعریف شرط بی‌تفاوتی میان مکان‌ها (شرط معروف موت) باعث به وجود آمدن رشته‌ی فرعی خاص شده است. تمام الگوهای پیشرفته در این جهت را می‌توان با عنوان «اقتصاد شهری جدید» و یا در این اواخر اقتصاد شهری تحلیلی^{۱۵} قرار داد.^{۱۶} مسیر توسعه در این حوزه‌ی اقتصاد شهری، با کنار گذاردن فرض‌های ساده‌ی مطرح شده در

در چهارچوب اصل تجمع،
ضرورت واقع‌گرایی بیشتر،
شناخت این مسئله را در برداشت
که اندازه‌ی شهر را نمی‌توان
براساس اندازه‌ی بهینه‌ی شهر
تفسیر کرد، بلکه اندازه‌ی کارآمد
به ویژگی‌های عملکردی یک
شهر و سازمان فضایی در داخل
نظام شهری بستگی دارد

الگوهای پایه همراه بوده است. وارد ساختن تفاوت درآمد در بحث انتخاب مکان، سلیقه‌های شخصی که به شکل تصادفی توزیع شده‌اند، فضاهای ناهمگن شهری و وجود صرفه‌های خارجی در کاربری زمین (ازدحام، منطقه‌بندی، تفکیک، حوزه‌ی مالی) نمونه‌هایی در این زمینه می‌باشند.^{۱۶} سطح بالاتر واقع‌گرایی در الگوها، به قیمت سطح بالاتر پیچیدگی تحلیلی به دست آمد که به شدت انتقاد شد و مانعی در راه پذیرش بیشتر و پیشرفت این حوزه از اقتصاد شهری گردید.

در الگوهای تعامل فضا، کوشش بسیاری نیز برای ورود فرض‌های مختلف واقع‌گرایانه‌تر اختصاص یافته است. تحلیل‌ها و الگوهای اخیر، شامل مقاصد رقیب و عوامل فرصت‌های میانی می‌باشند (Fotheringham, 1983). تلاش‌هایی نیز برای ایجاد الگوهای واقع‌گرایانه‌تر، از راه نظر گرفتن مسیرهای بدیل ممکن میان گروه‌ها انجام شده است. هنگامی که تجمع نیازمند مسیری متفاوت از مسیر ایده‌آل می‌باشد، فرصت‌های میانی روی مسیرهای بدیل در نظر گرفته می‌شوند (Fischer and Getis, 1999). یک پیشرفت مهم ایجاد ارتباطات سازگار میان مدل‌های تعامل فضایی و مدل‌های انتخاب ناپیوسته رفتاری^{۱۷} بوده است. (see at: Nijkamp and Reggiani, 1999).

در بررسی سلسله مراتب شهری، دو مسیر اصلی در کارهای نظری جدید در نظر گرفته شده است. اولین کوشش وارد ساختن واقع‌گرایی بیشتر در دو الگوی کریستالر و لوش است که با کنار گذاردن فرض‌های قدرتمندی در مورد توزیع تقاضای همگن (Beckmann and Mc Pherson, 1970) و وجود نداشتن وابستگی متقابل میان انتخاب محل استقرار و تولید^{۱۸} (Long, 1971, Beguin, 1988) همراه می‌باشد. از این نظر کوشش پیش‌گامانه‌ی لانگ^{۱۹} برای وارد کردن وابستگی نداشتن متقابل کالاها در الگوی کریستالر نشان می‌دهد که در این الگو می‌توان یک ساختار کندوی عسلی را به دست آورد که به شدت به فرض وجود نداشتن وابستگی متقابل تولید و تقاضا اتکا دارد. اگرچه پیچیدگی ریاضی الگوی لانگ، حل تحلیلی آن را مشکل می‌سازد، اما در این اواخر، تفسیر روابط جدید میان شهرها، که اغلب براساس روابط افقی و همکاری، استوار است، نیازمند کنار گذاردن رویکرد مفهومی سلسله مراتب شهری شده و یک الگوی تفسیری جدید یعنی شبکه‌های شهری^{۲۰} را به وجود آورده است (Camagni, 1993). مهمترین بدعت نظری ارائه شده در این الگو، کنارگذاردن ارتباط میان اندازه و عملکرد شهر است که به وسیله‌ی منطق کریستالری تحمیل شده بود. در رویکرد کریستالر، امکان توضیح این مسئله وجود ندارد که چرا در تبادلات مالی بین‌المللی شهرهای مانند زوریخ که تنها ۳۰۰ هزار نفر جمعیت دارند، در کنار نیویورک و توکیو قرار می‌گیرد. در دنیای واقعی، اندازه‌ی شهر همواره ویژگی عملکرد اصلی شهر نمی‌باشد.

آخرین مورد این است که در نظریه‌های مربوط به رقابتی بودن شهرها، گسترش‌های جالب و تعیین‌کننده‌ای در رابطه با درک عوامل درون‌زای رشد شهرها صورت گرفته است. این مسئله که آیا شهرها (یا مناطق) در ذات، قادر به رشد ناشی از نیروهای درون‌زا می‌باشند یا خیر، منبع بسیاری از بحث‌ها و جدل‌ها در دهه‌های اخیر بوده است. تخصص صنعتی، فراوانی زیرساخت‌ها، مرکزی بودن، فراوانی عوامل تولید یا صرفه‌های تجمع و ازدحام در محافل دانشگاهی به شکل بدیل، از

نیروهای برانگیزاننده‌ی موفقیت اقتصادی محلی هستند که بسیار به آنها تأکید شده است. پیشرفت تعیین‌کننده در این زمینه بر صرفه‌های مقیاس در تولید متمرکز بوده است که همراه با هزینه‌های ترابری غیرخطی (به شکل کمی)، به الگوهای رشد میان منطقه‌ای وارد شده‌اند. توزیع نهایی فضایی فعالیت‌ها به شدت به شرایط اولیه وابسته است؛ از جمله توزیع فعالیت‌ها در آغاز و ماهیت غیرخطی بودن تعامل فعالیت‌ها با ترابری که باعث تعادل چندگانه می‌شود (Krugman, 1991). یک ارزش اضافی رویکرد کروگمن^{۲۱}، ناشی از مهارت در الگوسازی تعامل میان هزینه‌های ترابری و صرفه‌های مقیاس در تولید می‌باشد. این در حالی است که قبل از این به عوامل تعیین‌کننده‌ی رشد درون‌زا در الگوی میردال-کالدور^{۲۲} تأکید شده است (بازده‌ی فزاینده، الگوهای انباشتی و تقویت‌کننده‌ی رشد). به موازات کوشش‌های کروگمن، در زمینه‌ی عوامل تعیین‌کننده‌ی درون‌زای رشد، در این اواخر، بر این مسئله که «دانش» یک نیروی محرک رشد می‌باشد، تأکید بسیار شده است و چیزی که بی‌شک، جدید می‌باشد، مکانیزم درون‌زای تقویت‌کننده‌ی تولید دانش است. الگوهای کلان اقتصادی رشد درون‌زا (که در آنها دانش اغلب در سرمایه‌ی انسانی در نظر گرفته می‌شود) (Romer, 1986, Lucas, 1988) و الگوهای اقتصاد خردی که در آنها تولید دانش بر حسب فرایندهای فراگیری، تحلیل می‌گردد (در سطح نهادها، مناطق و بنگاه‌ها) در دهه‌ی اخیر وارد مباحث دانشگاهی شده است.

یک گرایش آشکار دیگر در تحولات نظری اقتصاد شهری، کوشش برای حرکت به سمت رویکردهای پویا بوده است. در علوم منطقه‌ای و اقتصاد شهری، زمان نیز مانند فضا اهمیت فراوانی دارد. تلاش برای وارد ساختن زمان در تحلیل‌های فضایی، به دو شکل متفاوت و بر حسب دو مفهوم از زمان انجام شده است: ۱- زمان تقویمی و سنتی ۲- زمان به عنوان نبض پدیده‌های ابداعی در مناطق. وارد کردن مفهوم سنتی زمان در تحلیل فضایی یک کار ساده نیست، زیرا نیازمند یک جعبه ابزار ریاضی و روش شناختی است که به تازگی در علوم منطقه‌ای در دسترس قرار گرفته و ما در بخش ۳-۲ به آن می‌پردازیم.

اکنون درباره‌ی نظریه‌های مربوط به پویایی‌های غیرخطی شهری (در چهارچوب نظریه‌ی آشوب، نظریه‌ی هم‌افزایی، تحلیل شکارچی-شکار^{۲۳}) می‌توان بحث کرد (Nijkamp and Raggiani, 1999).

از نظر مفهومی، زمان به واسطه‌ی مفهوم ابداعات وارد بحث‌های نظری در زمینه شهر شده است. زمان از دید برگسون-هایدگر به عنوان یک فرایند پیوسته‌ی خلق و ایجاد توصیف می‌گردد که واجد ویژگی‌هایی مانند ناپیوستگی، برگشت‌ناپذیری، توالی و انباشت است. زمان در بخش قابل ملاحظه‌ای از مطالعات شهری به عنوان سرعت فرایندهای فراگیری، خلق و ابداعات در نظر گرفته شده است. بنا به تعریف، شهرها مکانی هستند که در آنها فرایندهای یادگیری و یادگیری تجمعی^{۲۴} صورت می‌گیرد. شناسایی منابع و عوامل تعیین‌کننده‌ی درون‌زای چنین فرایندهایی، افزون بر نزدیکی و مجاورت ساده‌ی فیزیکی، نشانگر چالش اقتصاددانان شهری است. سرریز دانش، فراگیری جمعی، مناطق فراگیری (یا فضای فراگیری) نظریه‌هایی هستند که دربرگیرنده‌ی دیدگاه‌های پیشرفته در این باره می‌باشند^{۲۵}.

۲-۳- گرایش‌ها در الگوها و روش‌ها

هم زمان با تحولات نظری که در بالا بیان شد، می‌توان مجموعه‌ای از پیشرفت‌ها را در زمینه‌ی الگوها و روش‌ها مطرح کرد که در دو گروه از گرایش، یعنی پالایش‌ها و پیشرفت‌ها طبقه‌بندی می‌شوند و تلاش می‌کنند تا ملاحظات نظری را از طریق شاخص‌های کمی ثابت کنند.

در رابطه با پالایش الگوها و روش‌ها، در حوزه‌ی رشد فیزیکی شهرها، روشی خاص، توجه بسیاری را در مطالب مربوط به الگوسازی در دهه‌ی ۱۹۸۰ به خود جلب کرده است که بر پایه‌ی رقابت (جایگزینی و مکمل بودن) در میان جمعیت در یک شبکه‌ی فضا - اقتصاد بوده و اغلب با استفاده از الگوهای بوم‌شناسی تدوین شده بود. یک ویژگی مهم این الگوها این است که رفتار نوسانی و آشوبی، مانند الگوهای غیرخطی پیشین که با آنها به شدت ارتباط دارند را مجاز می‌دارند (Van Greenhuizen and Nijkamp, 1996). به تازگی الگوهای شکارچی - شکار^{۲۶} نیز برای توضیح پویایی‌های شهری از طریق پویایی‌های نسبی اجاره زمین دوباره تدوین شده‌اند (Camagni, 1992). اجاره‌ی شهری به عنوان بخشی از کل درآمد، رابطه‌ی جایگزینی میان سودهای به دست آمده از تولید و اجاره‌ی شهری را (که اولی با افزایش دومی کاهش می‌یابد) به وجود می‌آورد که در نتیجه‌ی آن در نواحی شهری، میزان سرمایه‌گذاری کاهش یافته و رشد اقتصادی محدود می‌شود. بنابراین در این شکل از الگو، اجاره‌ی شهری نقش تخصیص دهنده‌ی منبع فضا را بازی می‌کند؛ زیرا بر انتخاب محل استقرار اثر می‌گذارد. یک افزایش در اجاره‌ی شهری، فعالیت‌های تولیدی و مسکونی را به حاشیه‌ی شهرها - که در آنجا قیمت زمین پایین‌تر است - می‌راند.^{۲۷}

در حوزه‌ی تصمیم‌گیری‌های مکانی، پیشرفت‌های نظری بیشتری صورت گرفته، گام‌های بلندی در جهت مدل سازی نظری برداشته شده و میزان پیچیدگی تحلیلی و انتزاعی افزایش یافته است. اگرچه تحلیل‌های مکان‌یابی اخیر، بسیار مبتنی بر الگوهای تجزیه شده‌ی انتخاب می‌باشند؛ مدل‌های لجیست و پرابیت^{۲۸} در این حوزه به طور وسیع به کار گرفته شده‌اند و تحلیل‌ها را به مقدار قابل ملاحظه‌ای پالایش کرده‌اند؛ زیرا در آنها عوامل مختلف تعیین کننده‌ی موقعیت، از جمله عوامل کیفی نیز در نظر گرفته می‌شود. در این چهارچوب، یک گرایش جدید به سمت مدل‌های تعادل عمومی قابل محاسبه‌ی فضایی را می‌توان مشاهده کرد.

در تعامل فضا، تلاش‌های زیادی به توضیح دلایل مربوط به تأثیر تفسیر الگوهای جاذبه بر پدیده‌های شهری، اختصاص داده شده است. دستکم سه پایه‌ی نظری برای این گروه از الگوها مطرح شده است: حداکثرسازی آنتروپی، مطلوبیت تصادفی و سرانجام الگوهای شکل گرفته بر اساس اصل محاسبات عصبی^{۲۹} که یک بدعت اخیر در طراحی الگوهای تعامل فضا بوده است (Griffith, 1999). ویلسون (Wilson, 1970) نظریه‌ی حداکثرسازی آنتروپی را برای حمایت از الگوهای تعامل فضا معرفی کرد، سپس این نظریه به وسیله‌ی دیگران گسترش یافت (برای نمونه، see at: Snickers and Weibull, 1977, Roy and Lesse, 1981, Smith, 1988). فرض اساسی این است که در آغاز، درصد احتمال بروز هر رویدادی برابر است. تعداد رویدادها، یک مسئله‌ی ترکیبی است که در آن، تعداد شکل‌های تخصیص کل تعداد جریان‌ها به تمامی مبادی و مقصدها، یعنی زوج مقصدها،

شمارش می‌گردد. با حداکثر سازی این تابع، می‌توان محتمل‌ترین الگوی جغرافیایی را شناسایی کرد که با مبداء مقصد و یا میانگین فاصله‌ی سفر سازگار باشد. رویکرد حداکثر سازی آنتروپی به اشکال مختلف گسترش یافته است. مهم‌ترین این گسترش‌ها رویکرد انتخابی نظری بود که ابتدا به وسیله‌ی نیدرکورن و بچدولت (Niedercorn and Bechdolt, 1964) پیشنهاد شد و توجه بسیاری را از آن پس به خود جلب کرد.^{۳۰} انگاره‌ی اساسی در این رویکرد، الگوسازی رفتار تعامل فضا در چهارچوب حداکثرسازی مطلوبیت تصادفی رفتار انتخاب در اقتصاد خرد می‌باشد. در این اواخر، ظهور جغرافیای کامپیوتری^{۳۱} به عنوان یک موضوع مطالعه (see at: Fischer and Leung, 2001, Longley et al, 1998) و محیط محاسباتی پر قدرت و سریع باعث شده که بسیاری از محققان، اصول و روش‌های محاسبات عصبی را برای مسائل قدیمی و حل مسائل جدید تعامل فضا به کار گیرند. الگوهای تعامل به دست آمده، فرمول بندی بسیار عمومی دارد که به شکل شبکه‌های عصبی خاص ارائه شده و به عنوان توابع عمومی تقریب در نظر گرفته می‌شوند (Fischer and Reggiani).

یک گسترش جدید در الگوی پایه‌ی کریستالر و لوش، به تلاش‌هایی مربوط می‌شود که برای ارائه‌ی تصویری پویا از سلسله مراتب شهری صورت گرفته و کار پار در این زمینه یک جهش به شمار می‌رود (Parr, 1978, 1981, 1985). پار^{۳۲} کار خود را با ساختار کندوی عسلی کریستالر آغاز و سپس تحول سازمان فضایی سلسله مراتب شهری را تحلیل کرد و با یک سری اثرات بیرونی مواجه شد که شبیه تغییراتی بود که در تخصیص نقش‌های اقتصادی در سطوح سلسله مراتب مختلف و یا در ایجاد سطوح رده پایین ساختار سلسله مراتبی پیدا می‌شد. نتیجه‌ی به دست آمده این است که ساختار شش ضلعی کریستالر، به یک مثلث یا مستطیل یا اشکال شش ضلعی متغیر در ساختار شهری تبدیل می‌شود.

تا چند سال پیش فرض می‌شد که بیشتر کارهای تجربی و کاربردها ساختاری خطی دارند؛ از این رو فرایند رشد در آنها منظم است. الگوهای خطی به طور قطع می‌توانند راه حل‌های بی‌ثبات ارائه دهند، اما راه حل چنین الگوهایی به انواع استاندارد راه حل‌ها محدود می‌شود. چنین الگوهایی می‌توانند بازتاب دهنده‌ی نسخه‌ای تقریبی از تغییرات کوتاه و میان مدت باشند؛ اما نمی‌توانند تحولات بلندمدت برآمده از تغییرات ساختاری را که ماهیت غیر معمولی دارند، منعکس کنند. اکنون این محدودیت با به کارگیری الگوهای غیرخطی، تغییرات پویایی سامانه را- که به واسطه‌ی بی‌نظمی در شکل‌های ساختاری ایجاد می‌شود- از میان برداشته است. بی‌ثباتی ساختاری که به معنای وجود احتمالی تغییرات کیفی قابل ملاحظه در رفتار سامانه می‌باشد (یعنی متغیرهای وضعیت^{۳۳})، ارتباط نزدیکی با پدیده‌ی فاجعه و دوشاخگی دارد؛ به طوری که اگر ارزش‌های عوامل (یعنی متغیر کنترل^{۳۴}) تغییر کند، این بی‌ثباتی‌ها نیز ظاهر می‌شوند. به کارگیری الگوهای غیرخطی در مورد الگوهای نئوکلاسیکی و کینزی^{۳۵} معروف نشان داده است که نتایج منحصر به فرد و جبری به دست آمده از الگوهای خطی پویا را دیگر نمی‌توان تضمین کرد: همگرایی درآمد میان منطقه‌ای حاصل از الگوهای سنتی نئوکلاسیک دیگر نمی‌تواند وجود داشته باشد؛ این مسئله، راه را برای مسیرهای بدیل ممکن و راه حل‌های تعادلی باز کرده است. الگوهای کینزی میردال کالدور، جانشین نتایج جبری رشد یا کاهش پیوسته شده‌اند که مسیرهای تحول جدید و

متضادی دارند و بعد از وقوع فاجعه رخ می‌دهند (Miyao, 1984, 1987, a,b). دومین گرایش آشکار دیگر در الگوها و روش‌ها، علاقه به معیارهای کمی است. سلطه‌ی ابزارهای آماری و اقتصادسنجی در اقتصاد منطقه‌ای و اقتصاد شهری افزایش یافته است. در گذشته، چندین روش آماری برای تحلیل آمارهای منطقه‌ای و شهری، مانند روش خوشه‌ای، تحلیل جزء اصلی، تحلیل خودکار همبستگی فضایی، تحلیل طیفی^{۳۶} و جز آن وجود داشته است (Nijkamp and Mills, 1986). انقلاب کمی در اقتصاد، بی‌شک اثر قابل ملاحظه‌ای بر روش‌شناسی علوم منطقه‌ای به عنوان یک کل داشته است. در اقتصاد شهری این انقلاب اندازه‌گیری غیرقابل اندازه‌گیری‌ها^{۳۷} را ممکن ساخته است. نمونه‌هایی در این زمینه عبارتند از: صرفه‌های پویایی شهری، اثرات محیط شهری، صرفه‌های خارجی محیطی، هزینه‌های اجتماعی مربوط به الگوهای دیگر کاربری زمین، مزایای شبکه‌ی شهری و سرریز دانش و فرایندهای فراگیری جمعی. نتایج به دست آمده شواهد تجربی بسیار پرفردتی را در این زمینه، برای سیاستگذاران و محققان ارائه کرده است. توسعه در حوزه‌ی نظام‌های اطلاعات جغرافیایی، هم‌چنین در حوزه‌ی شهری، مکمل توسعه‌ی روش‌شناسی بوده است.

انقلاب کمی در اقتصاد، بی‌شک اثر قابل ملاحظه‌ای بر روش‌شناسی علوم منطقه‌ای به عنوان یک کل داشته است. در اقتصاد شهری این انقلاب اندازه‌گیری غیرقابل اندازه‌گیری‌ها را ممکن ساخته است

۴- تحولات در اقتصاد شهری و اقتصاد منطقه‌ای

بحران علوم منطقه‌ای در دهه‌ی ۱۹۹۰ که به وسیله‌ی دانشمندان این رشته شناسایی شده است، از دو منبع عمده ناشی می‌شود ۱- ارتباط نداشتن با مشکلات عملی و ۲- میان رشته‌ای بودن. مشکل اول هنگامی آشکار شد که در این دوره، گرایش به سوی توسعه‌ی ابزارهای تحلیلی یا توصیفی و الگو آغاز گردید (Bolton and Jensen, 1995). مشکل دوم این رکود نیز به این شناخت مربوط می‌شد که ضعف اصلی علوم منطقه‌ای به علت محدود بودن چشم‌انداز آن است، این در حالی است که روش‌ها و موضوعات تحلیل شده‌ی آن، از عمق و گسترش بیشتری برخوردارند (Bailly and Coffey, 1996). امروزه باید توجه کنیم که این پدیده‌ها را نمی‌توان «علائم بروز بحران» در نظر گرفت، بلکه باید آنها را یک گذار طبیعی در نظر بگیریم که بازتاب دهنده‌ی پویایی‌های سالم رشته است. علوم، از جمله علوم منطقه‌ای و شهری، از یک سیر صعودی و نزولی طبیعی در چرخه‌ی زندگی محصول علم پیروی می‌کنند.

اقتصاد شهری، که شاخه‌ی مهمی از علوم منطقه‌ای است، در دوره‌ای نقشی حیاتی در جهت‌گیری مجدد انتقادی داشت. یکی از مهم‌ترین تفاوت‌های میان علوم منطقه‌ای و کار حرفه‌ای، در الگوهای انتخاب رفتار و موقعیت، زیاد بودن میزان پیچیدگی تحلیلی در برخی از الگوها بود، به گونه‌ای که الگوهای نظری از عهده‌ی نقش خود برنمی‌آمدند، زیرا می‌بایست چهارچوبی منسجم ارائه دهند تا

در داخل آن، درباره‌ی مسائل تجربی تصمیم گرفته شود. از این گذشته، گرایش به ارائه‌ی الگوهای اقتصادی رایج، برای تحلیل انتخاب موقعیت و رفتار فضایی به شدت باعث به کار نگرفتن الگوها، در جهت‌گیری میان رشته‌ای بیشتر و رویکردها در علوم منطقه‌ای گردید.

امروزه، می‌دانیم که علوم منطقه‌ای در حال تغییر است، بنابراین آنچه مهم است نیاز به کاهش تفاوت‌های ناخوشایند میان علوم منطقه‌ای و کار حرفه‌ای در اقتصاد شهری می‌باشد. دلایل مربوط به این احساس، ناشی از تأکید در برخی از تحقیقات اخیر در زمینه‌ی اقتصاد شهری است؛ دو نمونه در این زمینه عبارتند از: توجه بیشتر به مشکلات زیست محیطی در شهرها و تمایل به درک منابع درون‌زای رقابتی بودن شهرها، با هدف تضمین رشد اقتصادی و اجتماعی.

امروزه مصرف منابع طبیعی به اندازه در شهرها، یک حوزه‌ی مهم برای تحقیق به شمار می‌رود و با مسائلی مانند مصرف کارآمد منابع طبیعی، صرفه‌های خارجی منفی محیط زیست و کیفیت زندگی در شهرها ارتباط می‌یابد. مسائل اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی در تحلیل کیفیت زندگی در نظر گرفته می‌شوند. بعد از توجه بسیار زیاد به مسائل جهانی محیط زیست، به این مسئله توجه شده است که بسیاری از مشکلات زیست محیطی ریشه‌ی محلی دارند و تخریب محیط زیست جهانی اغلب در سطح محلی خود را نشان می‌دهد. بدین ترتیب یک نیاز هم‌زمان برای کار در سطح محلی و جهانی وجود دارد. در نتیجه، شهرها می‌توانند نقاطی کانونی برای راهکار سازنده‌ی زیست محیطی باشند (see at: Stanners and Bourdeau, 1995). این مسئله در مورد کشورهای صنعتی و کشورهای در حال توسعه نیز صادق است.

مصرف منابع طبیعی به اندازه در شهرها، به عنوان یک حوزه‌ی تحقیق، می‌تواند فرصتی برای غلبه بر مشکل دوم در علوم منطقه‌ای، یعنی چند رشته‌ای نبودن آن ارائه کند. مشکلات زیست محیطی تنها به اقتصاد مربوط نمی‌شود، بلکه حل آنها نیازمند یک رویکرد چند رشته‌ای مانند اقتصاد، برنامه‌ریزی شهری، بیولوژی و بوم‌شناسی می‌باشد.

روش‌های بسیاری برای برخورد تحلیلی چندگانه با مسائل اقتصادی و زیست محیطی وجود دارد. از دهه‌ی ۱۹۶۰، کوشش‌های بسیاری برای ارتباط دادن اقتصاد با بوم‌شناسی انجام شده است (Costanza et al, 1997). یک کار عمده و مهم برای ادغام اقتصاد و بوم‌شناسی را می‌توان به سادگی با استفاده از اصول تعادل مادی منابع (استخراج شده یا جمع‌آوری شده، تبدیل شده، مصرف شده یا پخش شده) و در نظر گرفتن یک نقطه نظر اقتصادی در چنین فرایندهایی انجام داد (Ayres et al, 1999). کوشش‌هایی نیز برای ساخت سامانه‌های حسابرسی اقتصادی و اجتماعی نیز انجام شده است که می‌توانند معیارهای رفاه و عملکرد را همراه با شاخص‌های محیط زیست و عملکرد اندازه‌گیری کنند. به ترکیب اقتصاد و بوم‌شناسی از نظر کاربری زمین، در مواردی که فرایندهای اقتصادی و بوم‌شناسی اثرات بسیار مخربی بر محیط زیست شهری دارند، توجه شده است. افزون بر این، تعامل میان اقتصاد و بوم‌شناسی، در حالتی که در آنها مخاطرات جهانی و بی‌اطمینانی‌ها وجود دارد نیز بررسی شده است.

شناسایی عوامل تعیین‌کننده‌ی قدرت رقابت شهرها و رشد، یعنی دومین حوزه‌ای که به طور

اگرچه به نظر می‌رسد که در حوزه‌ی اقتصاد شهری، محققان علوم منطقه‌ای بدون برنامه‌ریزی قبلی، به سمت مشکلات عملی‌تر حرکت می‌کنند، ولی دست‌اندرکاران و سیاستگذاران در سطوح مختلف دولت نیز خواهان توجه بیشتر در سطح محلی و به ویژه شهری می‌باشند. این فرصت بزرگی است که در اختیار محققین علوم شهری قرار گرفته است تا مشکلات پیشین را برطرف کرده و حوزه‌ی علوم منطقه‌ای را به عنوان یک حوزه‌ی راهبردی تحقیقاتی، از نظر علمی و هم‌چنین از نظر سیاستگذاری بازسازی کنند. بهره‌برداری از چنین فرصتی به نحوه‌ی واکنش محققان علوم منطقه‌ای و شهری بستگی خواهد داشت

روزافزون در دستور کار محققان شهری قرار گرفته، از جنبه‌هایی فرصت مناسبی را برای علوم منطقه‌ای، برای رفع کمبودهای تأکید شده در دهه‌ی ۱۹۹۰، به وجود آورده است. این حوزه پاسخی برای نیاز شدید متخصصین و سیاستگذاران برای ساختن سامانه‌های شهری کارآمد ارائه می‌دهد. در سند چشم‌انداز توسعه فضایی اروپا^{۳۸} (ESPD)، که اولین بار در اجلاس شورای وزیران اروپا در نوردویک^{۳۹} در سال ۱۹۹۷ بیان و در اجلاس گلاسگو در ژوئن سال ۱۹۹۹ بازنگری شد، آمده است که «توسعه‌ی شهرها در اروپا و روابط میان آنها، یک عامل مهم اثرگذار بر تعادل فضایی در منطقه‌ی اروپا می‌باشد.» (ESPD, 1998)، و از این گذشته، اگر شهرهای آنها موتورهای رشد اقتصادی باشند، مناطق به عنوان یک کل، می‌توانند رقابتی گردند (ESDP, 1998).

اگرچه به نظر می‌رسد که در حوزه‌ی اقتصاد شهری، محققان علوم منطقه‌ای بدون برنامه‌ریزی قبلی، به سمت مشکلات عملی‌تر حرکت می‌کنند، ولی دست‌اندرکاران و سیاستگذاران در سطوح مختلف دولت نیز خواهان توجه بیشتر در سطح محلی و به ویژه شهری می‌باشند. این فرصت بزرگی است که در اختیار محققین علوم شهری قرار گرفته است تا مشکلات پیشین را برطرف کرده و حوزه‌ی علوم منطقه‌ای را به عنوان یک حوزه‌ی راهبردی تحقیقاتی، از نظر علمی و هم‌چنین از نظر سیاستگذاری بازسازی کنند. بهره‌برداری از چنین فرصتی به نحوه‌ی واکنش محققان علوم منطقه‌ای و شهری بستگی خواهد داشت.

۵- موانعی که باید از آنها عبور کرد

تصویری که در ذهن ما از آینده‌ی علوم منطقه‌ای و به ویژه اقتصاد شهری وجود دارد، خوش‌بینانه است. بعد از یک دوره نزول علوم منطقه‌ای، امروز در این زمینه، نشانه‌های آشکاری از بهبود، دیده شده است که مانند علاقه‌ی شدید به مسائل علمی است و این نشانه‌ها بیانگر این نکته هستند که رویکردهای عملی‌تر، نقش تعیین‌کننده‌ای در پذیرش و توسعه‌ی این حوزه دارند. اما همچنان مشکل میان رشته‌ای بودن اقتصاد منطقه‌ای و شهری وجود دارد. با وجود اینکه مدت‌هاست این مشکل شناسایی شده (Bailey and Coffey, 1994) ولی هیچ نشانه‌ای از بهبود در این زمینه دیده نشده و ممکن است که این مسئله مشکل‌آفرین‌تر شود.

این برخورد بدبینانه به علت گرایش‌های آشکاری است که در پیشرفت‌های نظری اخیر ظاهر شده است؛ به طوری که هنوز مسائل میان رشته‌ای زیادی وجود داشته ولی هیچ گرایشی برای تکمیل

آنها وجود ندارد.

اشاره به برخی نمونه‌ها در این زمینه مفید می‌باشد. نظریه‌ی سرمایه‌ی اجتماعی توسعه‌یافته در جامعه‌شناسی کمی، یک نمونه در این زمینه می‌باشد. از این مفهوم می‌توان به شکل مناسبی در رابطه با هم افزایی‌های محلی و اثرات محیطی استفاده کرد که به وسیله‌ی اقتصاددانان شهری و منطقه‌ای، تدوین شده است و در مطالعات برنامه‌ریزی راهبردی شهری به کار گرفته می‌شود (Camagni, 2003).

در مسائل مربوط به حوزه‌ی سرریز دانش که به وسیله‌ی اقتصاددانان صنعتی تدوین شده است و از مفاهیم فراگیری جمعی و نزدیکی ارتباطی محققان علوم منطقه‌ای می‌باشد، الگوهای درون‌زای توسعه‌ی فضای دانش به تماس‌های احتمالی ساده محدود نشده، بلکه از طریق فرایندهای منطقه‌ای توضیح داده می‌شوند (Camagni and Capello, 2002). بحث‌های نظری ویژه‌ی جغرافیای اقتصادی جدید^{۴۰} به نظر می‌رسد که حاصل کوشش‌های ماهرانه‌ی یک گروه از اقتصاددانان است و بیانگر گرایش‌های توضیح‌نشدنی برای نفی اهمیت مفاهیم شناخته شده‌ی فضایی (یعنی اثرات خارجی فضایی ناشی از فناوری^{۴۱}) یا ابداع مجدد مفاهیم مهم فضایی است (یعنی فرایندهای رشد خودتقویت‌کننده‌ی جمعی؛ هزینه‌های ترابری در برابر صرفه‌های تجمع در انتخاب مکان). نتیجه‌ی اجتناب‌ناپذیر چنین نگرشی این است که پیشرفت‌های مهم مکاتب اقتصادی جدید با دانش علوم منطقه‌ای ترکیب می‌شود.

برخی از مخاطرات موانع رشته‌ای و نزدیکی نظرات میان رشته‌ای، در مورد مشکلات راهبردی هنوز باقی مانده‌اند. این مسئله ناشی از دو عامل است: دید و چشم‌انداز محدود محققان علوم منطقه‌ای که به وسیله‌ی بیلی و کافی^{۴۲} (۱۹۹۴) مطرح شد و هم چنین برخی از رویکردهای شخصی در رشته‌های اصلی نسبت به یک دانش چند رشته‌ای مانند علوم منطقه‌ای. امیدواریم که بعد از علاقه‌ی اقتصاددانان به فضا و پدیده‌های مربوط به فضا، گرایش فکری آنها نسبت به علوم منطقه‌ای برای همکاری بیشتر تغییر کند.

پی‌نوشت‌ها:

۱- این مقاله برگرفته از فصل اول کتاب زیر است:

Roberta Capello and Peer Nijkamp, (2004), *Urban Dynamics and Growth: Advances in Urban Economics*, Elsevier.

2- Mid-life Crisis

3- Regional and Urban Science

4- Von Thunen, Alonso, Christaller and Losch

5- Agglomeration Principle

6- Accessibility Principle

7- Spatial Interaction Principle

8- Urban Hierarchy Principle

9- Competitiveness Principle

10- Optimal City Size

11- Efficient Size

12- Social Capital

13- Von Thunen-Alonso-Muth Work

14- Analytical Urban Economics

15- Richardson et. Al 1996.

۱۶- کتاب ویرایش شده توسط ریچاردسون و همکاران (۱۹۹۶)

در برگرفته یک مجموعه بسیار جامع از مقالات در این زمینه می‌باشد.

17- Behavioral Discrete Choice Models

18- Non-existence of Location and Production Choice Interdependencies

19- Long

20- City Networks

21- Krugman's Approach

22- Myrdal-Kaldor Model

23- Predator-Prey Analysis

24- Cumulative Learning Processes

25- Aydalot (1986), Jaffe (1989), Camagni

(1991, 1999), Jaffe et al (1993), Maillat et al

(1993), Rallet (1993), Feldman (1994), Au-

dretech and fledman (1996), Anselin et al (1997,

2000), Ratti et al (1997), Capello (1999, 2001),

feldman and Audretsch (1999), Maskell and

Malmberg (1999) RERU (1999), Crevoisier and

camagni (2000).

26- Prey-Predator

۲۷- اخیراً Capello and Faggian 2002 از این مدل در مورد سامانه‌ی شهر در ایتالیا استفاده کرده‌اند.

- 28- Logit and Probit Models
- 29- Neurocomputing Principles
- 30- Golob and Beckman (1971), Choukroun (1975), Nijkamp (1975), Smith (1975, 1978), Batten and Boyce (1986), Fotheringham and o' Kelly (1989), Fotheringham (1983), Fotheringham et al (2000), Wilson (2000).
- 31- GeoComputation
- 32- Parr
- 33- State Variables
- 34- Control Variable
- 35- Neoclassical and Keynesian Models
- 36- Cluster Techniques, Principal Component Analysis, Spatial Autocorrelation Analysis, Spectral Analysis
- 37- Measure the Unmeasurable
- 38- European Spatial Development Perspective
- 39- Noordwijk
- 40- New Economic Geography
- 41- Technological Spatial Externalities
- 42- Bailly and Coffey

منابع:

- Ayres, R.U., K. Button and P. Nijkamp (eds.), (1999), *Global Aspects of the Environment*, Vols. 1 and 2, Cheltenham, UK: Edward Elgar.
- Bailly, H. and W. Coffey, (1994), "Regional Science in Crisis: a Plea for a More Open and Relevant Approach", *Papers in Regional Science*, Vol. 73(1).
- Beckmann, M.J. and J. McPherson, (1970), "City Size Distribution in a Central Place Hierarchy: an Alternative Approach", *Journal of Regional Science*, Vol. 10.
- Beguin, H, (1988), "La Re'gion et les Lieux Centraux", in: C. Ponsard, Editor, *Analyse Economique Spatiale*, Paris: Universitaire de France.
- Bolton, R. and R.C. Jensen, (1995), "Regional Science and Regional Practice", *International Regional Science Review*, Vol. 18(2).
- Camagni, R, (1992), *Economia Urbana*, Rome: Nuova Italia Scientifica.
- Camagni, R, (1993), "From City Hierarchy to City Networks: Reflections about the an Emerging Paradigm", in: T.R. Lakshmanan and P. Nijkamp, Editors, *Structure and Change in the Space Economy: Festschrift in Honor of Martin Beckmann*, Berlin: Springer.
- Camagni, R, (2003), "Interdisciplinarieta' e Multidisciplinarieta' Nelle Scienze Regionali", *Scienze Regionali*, Vol. 2.
- Camagni, R. and R. Capello, (2002), "Apprendimento Collettivo, Innovazione e Contesto Locale", pp. 11-26, in: R. Camagni and R. Capello, Editors, *Apprendimento Collettivo e Competitivita' Territoriale*, Milano: Franco Angeli.
- Costanza, R., C. Perrings and C.J. Cleveland (eds.), (1997), *The Development of Ecological Economics*, Cheltenham, UK: Edward Elgar.
- ESDP, (1998), *European Spatial Development Perspective, Complete Version*, Glasgow, 8 June.
- Fischer, M.M. and A. Getis, (1999), "New Advances in Spatial Interaction Theory", *Papers in Regional Science*,

Vol. 78, Special Issue.

- Fischer, M.M. and Y. Leung (eds.), (2001), *GeoComputational Modelling: Techniques and Applications*, Berlin: Springer.
- Fotheringham, A.S, (1983), "A New Set of Spatial Interaction Models: the Theory of Competing Destinations", *Environment and Planning A*, Vol. 15.
- Funck, R, (1991), "Regional Science in Transition", *Papers in Regional Science*, Vol. 70.
- Glaeser, E., H. Kallal, J. Scheikman and A. Shleifer, (1992), "Growth in Cities", *Journal of Political Economy*, Vol. 100.
- Griffith, D.A, (1999), "Statistical and Mathematical Sources of Regional Science Theory: Map pattern Analysis as an Example", *Papers in Regional Science*, Vol. 78(1).
- Hoyt, H, (1954), "Homer Hoyt on the Development of Economic Base Concept", *Land Economics*, May.
- Krugman, P, (1991), *Geography and Trade*, Cambridge, MA: MIT Press.
- Long, W, (1971), "Demand in Space: Some Neglected Aspects", *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, Vol. 27.
- Longley, P.A., S.M. Brocks, R. McDonnell and B. MacMillan (eds.), (1998), *GeoComputation: A Primer*, Chichester: Wiley.
- Lucas, R, (1988), "On the Mechanics of Economic Development", *Journal of Monetary Economics*, Vol. 22.
- Miyao, T, (1984), "Dynamic Models of Urban Growth and Decay: a Survey and Extensions", Paper Presented to the *Second World Conference of Arts and Sciences*, Rotterdam, 4-15 June.
- Miyao, T, (1987a), "Dynamic Urban Models", in: E. Mills, editor, *Urban Economics: Handbook of Regional and Urban Economics*, Vol. 2, Amsterdam: North-Holland.
- Niedercorn, J.H. and B.V. Bechdolt, (1969), "An Economic Derivation of the Gravity Law of Spatial Interaction", *Journal of Regional Science*, Vol. 9.
- Nijkamp, P. and E. Mills (eds.), (1986), *Handbook of Regional and Urban Economics*, Amsterdam: Elsevier.
- Nijkamp, P. and A. Reggiani (1999), *The Economics of Complex Spatial Systems*, Amsterdam: Elsevier.
- Parr, J, (1978), "Models of the Central Place System: a More General Approach", *Urban Studies*, Vol. 15.
- Parr, J, (1981), "Temporal Change in a Central-Place System", *Environment and - Planning A*, Vol. 13.
- Parr, J, (1985), "A note on the Size Distribution of Cities Over Time", *Journal of Urban Economics*, Vol. 18.
- Richardson, H, (1972), "Optimality in City Size, Systems of Cities and Urban Policy: a Sceptic's View", *Urban Studies*.
- Roback, J, (1982), "Wages, Rents and the Quality of Life", *Journal of Political Economy*, Vol. 90(6).
- Romer, P, (1986), "Increasing Returns and Long-Run Growth", *Journal of Political Economy*, Vol. 94(5).
- Roy, J.R. and P.F. Lesse, (1981), "On Appropriate Microstate Descriptions in Entropy Modelling", *Transportation Research*, Vol. 15B.
- Smith, T.E, (1988), "A Cost-Efficiency Theory of Dispersed Network Equilibria", *Environment and Planning A*, Vol. 20.
- Snickars, F. and J.W. Weibull, (1977), "A Minimum Information Principle", *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 7.
- Stanners, D. and P. Bourdeau (eds.), (1995), *Europe's Environment (The Dobbris Report)*, Brussels: European Environmental Agency.
- Van Geenhuizen, M. and P. Nijkamp, (1996), "Progress in Regional Science: a European Perspective", *International Regional Science Review*, Vol. 19(3).
- Wilson, A.G, (1970), *Entropy in Urban and Regional Planning*, London: Pion.

جهانی شدن و رقابت شهری چالش‌ها و فرصت‌های پیش روی مراجع مسئول شهرداری در کشورهای در حال توسعه

• دکتر رامین کیوانی
دانشگاه آکسفورد بروکس^۱

چکیده

جهانی‌سازی عامل مشخصه مباحثات جاری درباره‌ی توسعه‌ی اقتصادی است. در اینجا حوزه‌ی بررسی ما برای مطالعه‌ی جهانی‌سازی، اقتصاد به ویژه ادغام اقتصادی جهانی و تأثیر آن بر شهرها و رقابت شهری است.

شهرهای مورد بحث مکان‌هایی هستند که کار جهانی‌سازی در آنها پیاده می‌شود. این مناطق گره‌های راهبردی یا مناطق مرکزی تمرکز زیرساخت‌ها / شبکه‌های فنی، اقتصادی و انسانی و فرایندهای انعکاسی لازم عملکرد شرکت‌ها و بازارهای جهانی هستند. فشارهای رقابتی و برنامه‌های استنتاج شده و عکس‌العمل‌های عمرانی برای جذب سرمایه‌گذاری بین‌المللی و عملکردهای اقتصادی راهبردی، توسعه‌ی آتی شهرها را تغییر می‌دهند.

بنابراین، سؤال اصلی این است که چگونه شهرها وضعیت رقابتی خود را بهبود می‌بخشند؟

ساسن در کار نوآورانه‌اش «شهر جهانی» (۲۰۰۱)، از خدمات خاص (تیلیفات، حسابداری و خدمات حقوقی) برای درجه‌بندی شهرهای جهانی استفاده کرده و نشان داده‌است که نیویورک، لندن و توکیو در بالاترین درجه قرار دارند. این شهرها نقاط متمرکز فرماندهی در سازماندهی اقتصاد جهانی بوده و مکان‌های تولید نوآوری‌ها و ابتکارات به شمار می‌روند.

ساسن، سلسله‌مراتبی (رتبه‌بندی) از شهرهای جهان با عملکردهای متفاوت اما مکمل، در حمایت از اقتصاد جهانی مشخص کرده‌است. بسیاری از این شهرها به سرعت ظرفیت‌های سازمانی، زیرساختی و منابع انسانی خود را برای حفظ و بهبود وضعیت رقابتی خود توسعه می‌دهند؛ این توسعه نه تنها برای سرمایه‌گذاری صنعتی خارجی مستقیم، بلکه برای بالا رفتن خودشان در سلسله‌مراتب رتبه‌بندی و تبدیل به گرهی بین‌المللی با ارزش افزوده بالاتر تلاش می‌کنند.

از نمونه‌های خوب در این زمینه، سنگاپور و هنگ‌کنگ را می‌توان نام برد که پایه‌های اقتصادی آنها را در فازهایی پیاپی از کارگاه‌های بهره‌کشی سال‌های دهه‌ی ۶۰ به مراکز بین‌المللی

فناوری پیشرفته و اقتصاد اطلاعاتی و ادارات مرکزی منطقه‌ای و مراکز خدمات صادراتی آسیا، تغییر داده‌اند (Macleod and McGee, 1996; Ho and So, 1997; Sim, et al., 2003). به همین صورت می‌توانیم ظهور اخیر شهرهای سواحل جنوبی خلیج فارس را مشاهده کنیم که در زمانی کمتر از ۳۰ سال شن‌های خالی در صحرای عرب به شهرهای جهانی تبدیل شده‌اند. از میان این شهرها دبی در امارات و منامه در بحرین در زمانی کمتر از ۳۰ سال، به عنوان کانون‌های ترابری هوایی و دریایی منطقه، مراکز گردشگری بین‌المللی و گره‌های خدماتی و ادارات مرکزی، مالی، تدارکاتی و شرکتی در سراسر خاورمیانه و فراتر از آن شناخته می‌شوند (Parsa and Keivani, 2002; Stanley, 2001).

دگرذیسی جهانی شهرها در میان کشورهای در حال توسعه، گسترش یافته و تغییرات عمده‌ای را در عملکرد جهانی و منطقه‌ای، از شهرهای چین و هند در آسیا تا عملکردهای اصلی نوظهور در سائوپائولو و مکزیکوسیتی در آمریکای لاتین به وجود آورده است (Keivani and Mattingly, 2007).

با وجود این، از آنجایی که این روند بسیار به روش عمل وابسته است، موفقیت آن بستگی کامل به شناخت فرصت‌ها، اتکا به امتیازات نسبی موجود و ایجاد امتیازات رقابتی دارد که سبب می‌شود شهرها روند جهانی‌سازی را بهتر برای منافع خودشان مدیریت کرده و از آن استفاده کنند. نقش شهرداری‌های شهرها در این روند بسیار اهمیت دارد. این مقاله روند جهانی‌سازی اقتصادی و تأثیر آن بر شهرهای کشورهای در حال توسعه و به ویژه نقش شهرداری‌ها را در ایجاد و حفظ موقعیت رقابتی شهرها، در سلسله‌مراتب (رتبه‌بندی) شهرهای منطقه‌ای و جهانی بررسی می‌کند.

کلید واژه: جهانی شدن، کشورهای در حال توسعه، رقابت، شهرداری‌ها، توسعه‌ی اقتصادی

مقدمه

هیچ‌گونه اتفاق نظر کلی میان پژوهشگران شهری وجود ندارد که چه زمانی اقتصادهای محلی و ملی با سرعت پیشرفت متفاوت در گذر تاریخ، در شبکه جهانی تولید، توزیع و تبادل با یکدیگر ادغام شوند (Harris, 1992, 1997 and 2001; Sassen, 2001; Sykora, 1994; Goodwin, 1996; Knox, 1996; Dicken, 1994; Persky and Wiewel, 1994; Badcock, 1997). امروزه جهانی کردن سرمایه و حرکت سریع آن در مرزها به اندازه‌ای است که به انگیزه‌ی اصلی اقتصاد جهانی تبدیل شده‌است (Hoogvelt, 1997; Yeung and Lo, 1996). افزون بر این، این روند با انقلاب اطلاعات فناورانه آسان شده زیرا این انقلاب، محدودیت‌های فرا زمانی «گردش سرمایه و اطلاعات و به ویژه کنترل مرکزی تولید نامتمرکز» را به میزان زیادی کاهش می‌دهد (Sykora, 1994).

در این روند بسیاری از شهرهای جنوب با جذب بخش عمده‌ی صنایع جابجا شده با ارزش افزوده‌ی کمتر به گره‌های صنعتی و تجارت جهانی تبدیل شده‌اند و این امر به علت مزیت رقابتی آنها در هزینه‌های کارگری پایین‌تر و زیرساخت‌های توسعه‌یافته‌تر و ظرفیت‌های ترابری برای پشتیبانی از تولید نامتمرکز و دسترسی به بازارهای جهانی صورت گرفته است.

روند جهانی سازی و واکنش‌های ملی / محلی به آن، برآیندهای مهمی را در اقتصاد شهری و رقابت در پی داشته است؛ این روند فرصت‌های زیادی را برای توسعه‌ی شهری و رشد اقتصادی ارائه کرده و در کنار آن چالش‌های خاصی را برای شهرداری‌ها پدید آورده است. این روند به میزان زیادی به چهارچوب نهادی موجود وابسته است. با وجود این، موفقیت را نمی‌توان با نسخه‌های از پیش تعیین شده‌ی توسعه به دست آورد و این مسئله پیوند تنگاتنگی با شناسایی فرصت‌های برآمده از مزایای رقابتی موجود و ایجاد مزایای رقابتی جدیدی دارد که شهرها را توانا می‌کند در راستای منافع خودشان به بهره‌برداری و پایش بهتر روند جهانی بپردازند. نقش شهرداری‌ها در این روند اهمیت دارد. این مقاله روند جهانی سازی اقتصادی و تأثیر آن بر شهرهای کشورهای در حال توسعه را بررسی کرده و به خصوص به بررسی نقش شهرداری‌ها در ایجاد و حفظ وضعیت رقابتی شهرها در سلسله مراتب^۲ منطقه‌ای و جهانی می‌پردازد و برای رسیدن به این هدف از نمونه‌ی شهر سنگاپور و شهرهای امارات متحده عربی برای نشان دادن نوع فعالیت‌هایی استفاده می‌شود که شهرداری‌ها باید برای تضمین اقتصاد شهری رقابتی‌تر، آنها را انجام دهند.

تغییر جهت به پساوردیسم

برای تشخیص جهانی سازی از بین‌المللی سازی، می‌توانیم آن را روندی بشناسیم که در آن اقتصادهای محلی جداگانه که توسط حکومت‌های ملی ساماندهی می‌شوند، تا حد زیادی ادغام شده و جای خود را به اقتصاد جهانی واحدی می‌دهند که می‌توان گفت به دست بازارها ساماندهی می‌شود (Harris, 2001).

در سطح اقتصاد کلان، این مسئله با تغییر جهت به انباشت انعطاف‌پذیر «پساوردیسم»^۳ همراه می‌شود. این مسئله به جز تغییرات دیگر، مستلزم قانون‌زدایی در مقیاس وسیع از اقتصاد، افزایش اتکا به صرفه‌جویی‌هایی برآمده از تنوع تولید، تشدید تقسیم کار و اتکای متقابل است. در سطح مشارکتی می‌توانیم رشد اعتماد، برخورد شخصی و کار شبکه‌ای^۴ را به عنوان پایه‌ی شکل جدیدی از روابط تجاری، رشد اتحادهای راهبردی میان شرکت‌هایی که مرز مشترک دارند، افزایش قراردادهای فرعی، برون‌مرزی کردن کار و اشتغال و جداسازی بین کارگران ماهر و غیرماهر را مشاهده کنیم (Hoogvelt, 1997, Goodwin, 1996, Macleod and McGee, 1996).

این مسئله با راهبرد حمایت از توسعه و گسترش شرکت‌های فراملیتی^۵ و اتکا به تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی به عنوان سیاست اصلی توسعه‌ی اقتصادی و انباشت سرمایه کامل می‌شود (Hoogvelt, 1997; Sykora, 1994). عقب‌نشینی سیستماتیک دولت‌های محلی از ساماندهی بازارهای مالی، جنسی و کاری، به حذف تقریبی پایش و ساماندهی و موانع گردش سرمایه در مقیاسی بین‌المللی انجامیده است (Sykora, 1994).

آزادسازی گردش سرمایه‌های جهانی، به همراه عقب‌نشینی دولت‌های مرکزی از تولید اقتصادی و تنظیم بازار به طور مستقیم^۶، شرایط لازم برای رشد سریع در تعداد و اثربخشی شرکت‌های

چندملیتی را به وجود آورده و بلوک‌های تجاری فراملیتی مانند اتحادیه‌ی اروپا یا اتحادیه‌ی بازرگانی آمریکای شمالی را پدید می‌آورد. به همین شیوه، البته به صورت غیررسمی‌تر و با خودمختاری ملی بیشتر، پیدایی شماری از بلوک‌های هماهنگی یا کریدور / مثلث‌های رشد را شاهد بوده‌ایم. بنابراین، در مقیاس جغرافیایی اصلی سیستم ساماندهی اقتصادی، از یک سو تغییر جهتی از دولت‌های ملی به بازارهای جهانی و از سوی دیگر حکومت‌های محلی (شهری یا منطقه‌ای) و مؤسسات فراملیتی را به همراه داشته‌است. البته این مسئله به معنی از میان بردن دستگاه دولت ملی و قدرت ساماندهی آن نیست. تا زمان رسیدن به مرحله‌ای که در آن مؤسسات فراملیتی که در بالا گفته شد، نقش حکومت‌های ملی را به صورت کامل برعهده بگیرند، دولت‌های ملی برای تضمین «هم‌پوشانی فضایی بین زیرساخت‌های اجتماعی، سیاسی، پشتیبان، انباشت و توزیع منافع یا ضررهای آن» (Goodwin, 1996) ضروری هستند. افزون بر آن، بسیاری از دولت‌های محلی بر این باور پافشاری می‌کنند که منافع جهانی‌سازی از دید رشد اقتصادی سریع زیان نسبی کاهش اختیارات قانونی آنها را برای کنترل فعالیت‌های اقتصادی توجیه می‌کند.

با این حال، جهانی‌سازی با تغییرات ساختاری در سیستم سرمایه‌داری، بر خلاف مقاومت‌های در برابر آن و بحران‌های اقتصادی دوره‌ای، به جلو رانده می‌شود. نکته‌ی مهم برای ما تأثیر آن بر اقتصاد شهری است و درآمیختن موفقیت‌آمیز در اقتصاد جهانی مستلزم این نکته است که مدیران، تغییرات اقتصادی ساختاری را که در شهرشان اتفاق می‌افتد دریافت کرده، مناطق رشد و نزول را شناسایی کنند و نرمش‌پذیری لازم را برای پاسخ سریع به آنها داشته باشند و از این راه توانایی مدیریت روند را با رساندن اشتغال‌زایی به بالاترین میزان و تولید درآمد برای شهرشان و در کنار آن حفظ و افزایش موقعیت رقابتی شهرهایشان، تضمین کنند (Harris, 2007).

اقتصاد نوین

گام نوین تقسیم کار بین‌المللی^۷ که در این زمان انجام می‌شود، سلسله مراتبی بین‌المللی از شهرهای شبکه‌ای را پدید آورده که نقش‌ها و کارکردی متفاوت ولی در پیوند با یکدیگر دارند (Sassen, 2001, 1994). طبق این محاسبه، چند شهر جهانی، مانند لندن، پاریس، نیویورک و توکیو به عنوان مراکز پایش روند جهانی‌سازی عمل کرده و کارکرد بالاتری، از نظر هماهنگ‌سازی ساختارهای اصلی اقتصاد جهان در سطح جهانی دارند. این مطلب در عملکردهای فرماندهی و پایش، مراکز عمده‌ی ترابری، خدمات مالی و دیگر خدمات صادراتی، فعالیت‌های توسعه و تحقیق و فعالیت‌های اطلاعاتی و بر پایه‌ی دانش و فناوری و تولید رسانه‌ای به همراه روند تمرکززدایی صنعتی جلوه می‌کند. در عین حال شهرهای جهانی دیگری مانند هنگ‌کنگ و سنگاپور در حال پیدایش هستند که به طور فزاینده‌ای در روند مشابهی از تمرکززدایی صنعتی و تغییر جهت به فرماندهی مرکزی، خدمات صادراتی و فعالیت‌های تحقیق و توسعه قرار گرفته‌اند.

نظریه‌ی سلسله مراتب شهر جهانی، برتری ذاتی برخی شهرها و مناطق نسبت به بعضی دیگر

را نمی‌رساند؛ بلکه گسترش اقتصادهای ملی و روند جهانی‌سازی منجر به تخصص بیشتر و تقسیم جدید کار در سطح جهان می‌شود. در این روند مناطق مشخصی با ترکیب مناسبی از ظرفیت‌های زیرساختی و منابع انسانی این توانایی را پیدا کرده‌اند که موقعیت خود را به عنوان گره‌های مرکزی اداره‌ی فرایندهای اقتصادی جهانی تثبیت کنند. این روند، روندی پویاست، شهرها، در مشارکتی رقابتی درگیرند. از یک سو، به عملکردهای مکمل میان مناطق مختلف در آسان‌سازی فعالیت اقتصادی جهانی تکیه می‌کنند و از سوی دیگر، برای داشتن نقش ارزشی بیشتر و بالاتر در عملکرد فردی خودشان تلاش می‌کنند.

از سوی دیگر، تأثیر جهانی‌سازی اقتصاد به شهرهای مهم محدود نمی‌شود. بسیاری از شهرهای کوچک‌تر و حتی روستاها نیز قسمتی از این روند به شمار می‌روند.

از نظر اقتصادی، پیشرفت‌هایی در ارتباط با فناوری ارتباطات و فناوری ترابری دریایی / هوایی، دگرذیسی را در اقتصادهای شهری، ممکن ساخته‌اند. مورد نخست، ظرفیت فوق‌العاده‌ای را برای تغییر دوباره‌ی موانع مکانی و زمانی پدید آورده تا پیوند در زمان واقعی را برای عملیات روان تولید جهانی و عملکردهای معاملاتی تأمین کند. مورد دوم، جابجایی سریع مقادیر زیادی کالا و افراد را در سطح جهان فراهم ساخته تا دسترسی به بازارهای جهانی ممکن شود و افق‌های جدیدی در توسعه‌ی اقتصادی شهرها، به خصوص در گردشگری و عملکردهای مراکز منطقه‌ای / جهانی حمل‌ونقل و دروازه‌های خروجی گشوده شود. بنابراین شهرهای جهانی، تلاش قابل ملاحظه‌ای را در به روز کردن ارتباط از راه دور در زیرساخت ترابری انجام می‌دهند و بنیادی فناورانه برای پشتیبانی اقتصاد پیچیده و چند لایه را تأمین کرده و روابط شبکه‌ای اجتماعی و فرهنگی را بسیار سریع در سطح موانع زمانی و مکانی پدید آورده و جابجایی سریع کالاها و افراد را آسان می‌سازند (Graham, 1994, 1995 and 1999).

روندهای جهانی‌سازی و واکنش‌هایی که در برابر آنها صورت می‌گیرد، نتایج مهمی را برای توسعه‌ی شهری در بردارد. بسیاری از حکومت‌های ملی، منطقه‌ای و محلی با شکل‌دهی سازمان‌های خاص و ارائه‌ی محرک‌های خاص مانند، معافیت‌های مالیاتی^۸، برای بهبود توسعه و رونق‌دهی دوباره‌ی مناطق متروک^۹ و جذب سرمایه‌ی بین‌المللی به این روند واکنش نشان داده‌اند. این مسئله در انگلستان در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ به شکل شرکت‌های توسعه‌ی شهری یا مناطق آزاد تجاری نمود پیدا کرد که تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر بازسازی اجتماعی و اقتصادی محله‌های داخل شهری^{۱۰} داشت. در سطح بین‌المللی، رقابت فزاینده‌ای میان شهرها برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی^{۱۱} و سرمایه‌گذاری داخلی وجود دارد. در سطح اروپا نیز رقابت فزاینده‌ای میان لندن، پاریس و فرانکفورت برای تبدیل به پایتخت مالی اصلی اروپا، نمونه‌ی خوبی از چنین رویه‌ای است.

افزون بر خدمات مالی / شرکتی عمده، عملکردهای ترابری و ستادی که تاکنون گفته شد، هریس (۲۰۰۱) جنبه‌های دیگر اقتصاد خدماتی را که امروزه به گونه‌ای فزاینده، زندگی اقتصادی بسیاری از شهرها در کشورهای در حال توسعه را تعریف می‌کند، خلاصه کرده است؛ و موارد زیر را در برمی‌گیرد:

- ۱- تجارت و معامله‌ی کالاهای بازرگانی که گمان می‌رود بزرگترین کارفرمای واحد در کشورهای در حال توسعه باشد. هریس می‌گوید: «مراکز پخش ملی به عنوان نقاط پیوند در سامانه‌ی ترابری و با انبار و ذخیره، مراکز پردازش مربوط به آن و سیستم‌های بانکی و اعتباری، ارتباط نزدیکی با شهرها دارند. پایانه‌ی خرده‌فروشی برای کیفیت زندگی در شهر و برای گردشگری اهمیت دارد. برخی شهرها شبکه‌های خرده‌فروشی را برای بهبود گردشگری گسترش داده‌اند؛ مانند: پاناما، سنگاپور، بحرین» (ص ۵۵ و ۵۶)؛
- ۲- هتل‌ها و رستوران‌ها، برای کیفیت عمومی زندگی در شهرها و هم‌چنین برای گردشگری اهمیت دارند؛
- ۳- صنایع اطلاعاتی؛

جهان سرمایه‌داری نوین از دید یونگ ولو

«شبکه جهانی از شرکت‌ها و شبکه جهانی شهرها است»

و چنین کار شبکه‌ای و عملکرد تکمیلی به کلید موفقیت اقتصادی نه تنها در سطح شرکتی، بلکه در سطح شهری و منطقه‌ای تبدیل شده است

- ۴- برنامه‌ریزی نرم‌افزاری برای شرکت‌های اروپایی و آمریکای شمالی؛ برای نمونه، بنگلور و بمبئی؛
 - ۵- گردشگری، در بسیاری از شهرها چه به عنوان مقصد بازدید و چه به عنوان نقاط ترانزیستی در سامانه‌ی ترابری اهمیت ویژه‌ای یافته است و
 - ۶- کالاهای غیرتجاری شامل:
 - ۱-۶- اقتصاد بهداشتی (در این اواخر تخمین زده شده است که هند بیش از ۱۵۰,۰۰۰ گردشگر غربی در زمینه‌ی پزشکی دارد که این آمار به سرعت روبه افزایش است).
 - ۲-۶- تحصیلات عالی (و در بعضی مکان‌ها تحصیلات متوسطه). قاهره با حدود ۵۰۰,۰۰۰ دانشجو (که بیشتر از دیگر کشورهای عربی هستند) نمونه‌ی خوبی در این زمینه است و اکنون دویی با گسترش عظیم سیستم دانشگاهی خود (در طی ۵ سال، سه دانشگاه بین‌المللی خود را به سیزده دانشگاه از هند، انگلستان، استرالیا و آفریقای جنوبی افزایش داده است) بازار جهانی را هدف قرار داده است و
 - ۳-۶- گسترش آگاهانه‌ی امکانات فرهنگی و ورزشی (مانند موزه‌ی گوگنهایم در بیلباتو).
- در حالی که چنین فعالیت‌هایی بی‌گمان موقعیت نسبی شهرها را در بازار جهانی تقویت می‌کند، پیچیدگی نیازهای سرمایه‌ی بین‌المللی به گونه‌ای است که شهرها به میزان فزاینده‌ای به همکاری و

عملکرد تکمیلی با دیگر شهرها تکیه می‌کنند، تا موقعیت فردی خود را از راه ارتقای کل منطقه، بالا ببرند. جهان سرمایه‌داری نوین از دید یونگ ولو (۱۹۹۶) «شبکه جهانی از شرکت‌ها و شبکه جهانی شهرها است» و چنین کار شبکه‌ای و عملکرد تکمیلی به کلید موفقیت اقتصادی نه تنها در سطح شرکتی، بلکه در سطح شهری و منطقه‌ای تبدیل شده است.

در سطح منطقه‌ای، شهرها می‌توانند سامانه‌های عملی شهری را شکل دهند که در پی ایجاد تشریک مساعی برای افزایش برتری رقابتی کل منطقه در اقتصاد جهانی است. توسعه‌ی کریدورهای رشد در مرزهای مشترک جنوب شرقی آسیا، به ویژه میان سنگاپور، اندونزی و مالزی (شکل ۱) و میان هنگ‌کنگ و استان کوانگ‌دونگ در چین در اواخر دهه‌ی ۸۰، روشن‌ترین نمونه‌های چنین سامانه‌های شهری عملی فعال هستند (Ho and So, 1997; Rimmer, 1994).

پارسا و کیوانی (۲۰۰۲)، با الهام گرفتن از تجربه‌ی جنوب شرق آسیا، سطح بالای تعاملات شهری و تشریک مساعی عملی را میان شهرهای امارات متحده عربی و جنوب ایران نشان داده و شکل‌گیری کریدور رشد هرمز را در منطقه‌ی خلیج فارس بررسی کرده‌اند (شکل ۲). به همین صورت، درویوه‌لاف^{۱۲} و سیکورا^{۱۳} (۱۹۹۷) وجود سامانه‌ی شهری درآمیخته را نشان داده‌اند، که در منطقه‌ی اروپای مرکزی، رقیب و مکمل یکدیگر بوده و به برتری رقابتی بالاتر تمام منطقه انجامیده است. این مطلب نظر پیشین مرا در رابطه با «شرکت رقابتی» تقویت می‌کند که از یک سو موقعیت منطقه‌ای را از راه عملکردهای تکمیلی و تشریک مساعی بهبود بخشیده ولی از دیگر سو میان شهرها برای جلب سرمایه‌ی بیشتر رقابت پدید می‌آورد.

شکل ۱- مثلث رشد سنگاپور جوهور ریائو



منبع: پارسونج، ۱۹۹۲



منبع: پارسا و کیوانی، ۲۰۰۲

در این باره لازم به یادآوری است که همان‌گونه که چامپی^{۱۴} (۱۹۹۶) اشاره دارد، رقابت، یک بازی برنده - بازنده نیست؛ کارکرد شبکه‌ای و همکاری رقابتی اثرات همکنشی^{۱۵} را برای موقعیت برنده - برنده پدید می‌آورد. موفقیت، بیشتر به توانایی ارائه‌ی فرایندهایی بستگی دارد که جریان‌های سرمایه‌گذاری، کارفرمایی و عرضه‌ی گستره‌ی گوناگون اقتصاد خارجی با آزادی عمل کافی برای تجارت را جذب کند (Yeung, 1998; Amin and Thrift, 1995). و اغلب به تأثیر دوسویه‌ی جهانی / منطقه‌ای از نظر نقش شهرها در روندهای جهانی اقتصاد و ظرفیت‌های سازمانی و فراساختاری انجام این نقش‌ها بستگی دارد.

نقش حکومت‌های محلی: تمرکز بر محیط سازمانی

بگ^{۱۶} (۱۹۹۹) در ارائه‌ی مدل مفهومی عملکرد شهری خود^{۱۷}، بیان داشته است که عواملی که بر رقابت شهری تأثیر می‌گذارند، عوامل قیمتی و غیرقیمتی (کیفی) شرکت‌ها، محیط محلی و تأثیرات سیاسی و حکومتی می‌باشند. او تأکید می‌کند که در سطح شهری سیاست در تعیین رقابتی‌شدن شهرها بسیار مهم است. در مطالعات یونگ (۱۹۹۸) نیز این مطلب گفته شده است؛ این مطالعات بیان می‌کند، روندهای سرمایه‌گذاری برون‌مرزی^{۱۸} میان مالزی و سنگاپور به میزان زیادی به راهبردهای توسعه و سوگیری‌های سیاسی وابسته می‌شود.

دیکن^{۱۹}، فورسگرن^{۲۰} و مالبرگ^{۲۱} (۱۹۹۴) تصریح کرده‌اند که تمام حکومت‌های محلی برای

جذب سرمایه‌گذاری شرکت‌های فراملیتی^{۲۲} در قلمروشان تلاش زیادی می‌کنند، اما خدمات پس از فروش و پشتیبانی^{۲۳} ارائه نمی‌شود. آنها پیشنهاد می‌کنند که مراجع مسئول محلی باید برای تأمین «محیط تجاری» پرکششی تلاش کنند که در آن شرکت‌های فراملیتی بتوانند فعالیت داشته باشند؛ به این علت، سیاست‌های محلی نیز به اندازه‌ی سیاست‌های ملی اهمیت دارند. این نظریه از سوی چشر^{۲۴} و گوردون^{۲۵} (۱۹۹۵) حمایت شد، که بر اهمیت نقش محیط‌های محلی در رقابت میان شهرها برای جذب سرمایه‌گذاری تأکید کردند.

نکته‌ی مهمی که از این پژوهش‌ها آشکار می‌شود، تشخیص این مطلب است که محیط تجاری به شیوه‌ای روزافزون در تعیین میزان رقابت شهرها اهمیت دارد. در کانون آن نقش عوامل سیاسی و الگوی سازمانی شهر قرار دارد. در نتیجه، رویکرد سازمانی در تشریح مزایای رقابتی و تطبیقی (نسبی) شهرها اهمیت دارد.

پژوهشگران با بهره‌گیری از رویکرد سازمانی، رشد تراکم‌های صنعتی را دستاورد عوامل «اجتماعی» و «فرهنگی» دانسته‌اند که همکاری میان شرکتی، ادراکی قوی از هدف صنعتی مشترک، وفاق اجتماعی، پشتیبانی سازمانی قوی از تجارت محلی، و زیرساخت‌هایی را در برمی‌گیرد که مشوق نوآوری، شکل‌دهی مهارت‌ها و اشاعه‌ی نظرات است (Amin and Thrift, 1995; Hirst and Zeitlin, 1991; Sabel, 1989, 1992; Salais and Storper, 1992; Storper, 1993).

امین و تریفت (۱۹۹۵) این اصل را پیش رو قرار داده‌اند که عملکرد اقتصادهای محلی در دنیایی که به سمت جهانی شدن پیش می‌رود، به میزان زیادی به «پهنای نهادی»^{۲۶} آن بستگی دارد؛ این مفهوم به معنای حضور نیرومند نهادی است که مشروعیت و اطمینان را پدید می‌آورد، همچنان کارآفرینی را تشویق و ترغیب کرده و ریشه‌های محلی صنعت را استوار می‌سازد.

ایجاد پهنای نهادی تنها به معنی ایجاد نهادها و برهم‌کنش‌های میان نهادی نیست. این مسئله ممکن است در ظاهر آسان به نظر برسد، اما در عمل ایجاد همکاری و تشریک مساعی لازم، مشکل‌تر از گردآوری اعضای تشکیل‌دهنده است. در مرکز این مسئله ایجاد تصویری مشترک یا زیربنایی فرهنگی است که «ظرفیت مکان‌ها، برای توسعه، ادغام و انتقال ساختارهای عرضه، برهم‌کنش‌ها و نوآوری‌ها» را بهبود می‌بخشد (Amin and Thrift, 1995).

بنابراین، رویکرد نهادی^{۲۷} به جای حضور صرف نهادها، بر روند نهادسازی که کارآفرینی نامتمرکز را پشتیبانی می‌کند و همچنین بر مجموعه‌ی مشخصی از مدیریت، حمایت و کارکرد، تأکید دارد. پهنای نهادی، به خودی خود، سازگاری اقتصادی^{۲۸} یا توانش اقتصادی^{۲۹} را تضمین نمی‌کند (Glasmeyer, 1994) و در صورتی که ریشه‌ی عمیقی در گذشته داشته باشد، ممکن است به مانعی در برابر نهادینه کردن رویکردها و ساختارهای تازه‌ی مورد نیاز برای شالوده‌ی اقتصادی جدید تبدیل شود.

در این زمینه امین و تریفت (۱۹۹۵) هشدار داده‌اند که رخنه‌ی نهادها به اقتصادهای محلی، شمشیری دو لبه است. محل‌ها نباید تنها به دست یافتن به موفقیت توجه کنند، بلکه نگهداشتن و

پایداری موفقیت را نیز باید پیش چشم داشته باشند. مناطقی که ترکیب نهادی صحیح را پیدا کنند، می‌توانند جایگزین مکان‌های موفق شوند. در پایان، این دو، یادآوری کرده‌اند که مکان‌ها تنها از راه ساخت ترکیبات نهادی نرمش‌پذیر و سازگار می‌توانند در اقتصاد جهانی باقی بمانند. بنابراین پرسش این است: آیا شهرها از پس چالش ایجاد پهنای نهادی لازم بر می‌آیند؟ آیا ساختارهای نهادی موجود و پیشین، مانعی برای آفریدن محیط نوآورانه‌ی لازم برای ایجاد کارآفرینی، عملکردهای خدماتی با ارزش بالاتر و سرمایه‌ی بین‌المللی است؟

نمونه‌ی سنگاپور و شهرهای امارات متحده عربی

این مقاله در اولین همایش مالی‌ی شهرداری تهران در خرداد ماه ۱۳۸۷ ارائه شد. در آن زمان بحران مالی جهانی هنوز فراگیر نشده بود و تنها به بخش‌های مالی و مسکن ایالات متحده مربوط می‌شد. در واقع حتی در ایالات متحده هم تا هفتم سپتامبر ۲۰۰۸ که دولت، کنترل «فانی می ۳» و «فردی مک ۳» را که از بزرگترین مؤسسات رهنی^{۳۳} ایالات متحده بودند، در دست گرفت، اهمیت این بحران آشکار نشده بود و از آن زمان این بحران در سرتاسر جهان فراگیر شد.

در این اواخر این بحران مالی بر آسیا و خاورمیانه نیز تأثیر گذاشته است. در دوبی - راه دستیابی جهان به خاورمیانه - این بحران بر بازار املاک و مستغلات تأثیر بسیار زیادی داشته، به طوری که طبق گزارشات، قیمت مسکن در سه ماهه‌ی نخست سال ۲۰۰۹، ۴۱ درصد افت داشته و حدود ۴۰ درصد از پروژه‌های جدید به ارزش بیش از ۷۵ میلیارد دلار لغو یا متوقف شده‌اند. انتظار می‌رود که این کاهش در کوتاه‌مدت ادامه داشته و قیمت مسکن تا ۷۰ درصد قیمت آن در روزهای اوج سال، ۲۰۰۸ سقوط کند. با توجه به اتکاء بسیار زیاد دوبی به تقاضای بین‌المللی در بخش مسکن، بهبود اقتصاد دوبی و سرعت این بهبودی، به خصوص در بخش املاک و مستغلات، تا حد زیادی به بهبود اقتصاد جهانی وابسته است. تا آن زمان دوبی می‌تواند از منابع مالی عمده‌ی دولت فدرال امارات متحده‌ی عربی برای کمک کوتاه‌مدت به اقتصاد خود بهره‌گیرد. تزریق بیش از ۱۰ میلیارد دلار به اقتصاد دوبی از سوی دولت فدرال امارات متحده‌ی عربی، شاهده‌ی بر این ادعا است. هم‌چنین دوبی نقش مهم و مؤثری را به عنوان کانون اصلی منطقه‌ای تجارت، حمل‌ونقل و گردشگری ایفا کرده است. این مسئله شهر را در موقعیتی به نسبت خوب برای بهره‌برداری از بهبود آتی اقتصادی قرار می‌دهد.

بی‌شک این فروروند اقتصادی جهانی نشان می‌دهد که فراگیری نکاتی مهم برای تنظیم بهتر مقررات بازارهای مالی و املاک و مستغلات ضروری است. با وجود این، بحث اصلی این مقاله همچنان از اهمیت ویژه‌ی برخوردار است. جهانی‌سازی اقتصاد، تغییر جهتی ساختاری درون نظام سرمایه‌داری تولید است که همچنان فعالیت‌های اقتصادی جهانی را در آینده تعیین می‌کند؛ هر چند در مکانی متفاوت و البته به شکلی منظم‌تر و با نظارت بیشتر. جهانی‌سازی، فرصت‌ها و تهدیدات بی‌شماری را برای توسعه‌ی اقتصادی شهرها در سراسر جهان ارائه می‌کند. کلید موفقیت در تعاملات

شهرداری‌ها چه مستقیم و چه با پشتیبانی دولت مرکزی و مراجع دیگر، اغلب در شکل‌گیری عوامل نهادی و یا توسعه‌ی امکانات زیرساختی تعیین‌کننده‌ی محیط تجاری و توانش اقتصادی شهرهایشان، تأثیر بسزایی دارند. افزون بر این، مواردی که به آن اشاره شد در تهران نیز به همان اندازه‌ی دوبی یا سنگاپور وارد و اطلاق شدنی است. بنابراین مسئله‌ی مهم درس‌های قابل انتقالی است که از این بحث می‌توان گرفت، نه شرایط خاص وضعیت‌های شهری که بررسی شده است

جهانی - محلی و مدیریت بهتر این تعاملات به سود اقتصاد محلی، در درک بهتر فرایندهای زیربنایی جهانی‌سازی اقتصاد و یادگیری از تجربه‌های شهرهای موفق در جذب سرمایه‌گذاری بین‌المللی و توسعه‌ی عملکردهای جهانی است. این مقاله چنین تجزیه و تحلیلی را ارائه می‌کند. البته، مطالعات موردی انجام شده در این مقاله بر شهرهای امارات متحده‌ی عربی و سنگاپور پیش از بحران اقتصادی اخیر صورت گرفته است.

در قسمت‌های آینده با استفاده از پژوهش جدیدی که روی نقش حکومت‌های شهری در توسعه‌ی سنگاپور و شهرهای امارات متحده عربی انجام شده است، به بررسی تأثیر المان‌های اصلی پهنای نهادی، که به صورت مختصر تشریح شد و نقش توسعه‌ی فیزیکی و زیرساختی رقابت شهری در این شهرها، خواهیم پرداخت. البته مسائل و مطالب نهادی دیگری نیز وجود دارند؛ برای نمونه، چهارچوب قانونی و قضایی که در این مقاله بررسی نشده‌اند، ولی بر وضعیت رقابتی شهرها تأثیر مهمی دارند. شهرداری‌ها چه مستقیم و چه با پشتیبانی دولت مرکزی و مراجع دیگر، اغلب در شکل‌گیری عوامل نهادی و یا توسعه‌ی امکانات زیرساختی تعیین‌کننده‌ی محیط تجاری و توانش اقتصادی شهرهایشان، تأثیر بسزایی دارند. افزون بر این، مواردی که به آن اشاره شد در تهران نیز به همان اندازه‌ی دوبی یا سنگاپور وارد و اطلاق شدنی است. بنابراین مسئله‌ی مهم درس‌های قابل انتقالی است که از این بحث می‌توان گرفت، نه شرایط خاص وضعیت‌های شهری که بررسی شده است.

این مقاله برای ارزیابی چهارچوب نهادی سنگاپور و شهرهای امارات متحده عربی از گزارشی استفاده کرده، در رابطه با مجموعه‌ای از مصاحبه‌های نیمه‌سازمان‌یافته^{۳۳} که به عنوان قسمتی از تحقیق، مقایسه‌ی جامعی درباره‌ی شهرهای یادشده انجام شده است^{۳۴}. این مصاحبه‌ها، مدیران بالادست شرکت‌های خصوصی مهم و سیاستگذاران بخش‌های مختلف حکومتی و آژانس‌هایی را در برمی‌گیرد که جایگاه کاری آنها در رابطه با اقتصاد و سیاستگذاری شهری و انجام آنهاست. در مجموع ۱۱۸ مصاحبه در چهار شهر انجام شد که ۱۵ گونه را در بخش خصوصی در بر می‌گرفت.

درک صحیح چشم انداز

در بخش پیشین بررسی نهادی، تأثیر بنیادی چشم انداز یا راهبرد توسعه‌ی اقتصادی مشخص در وضعیت رقابتی شهرها در اقتصاد جهانی مورد بررسی قرار گرفت. تنها از راه راهبرد توسعه‌ای که به روشنی تعریف شده، هدف هوشمندانه‌ای برای آن در نظر گرفته شده و اجرای خوبی هم داشته است، می‌توان از مزایای رقابتی به صورت کامل استفاده کرده و حتی با کمی جرئت می‌توان گفت، آن را ایجاد و در بازار جهانی، مزیتی رقابتی به دست آورد. با این همه، گفتن این نکته مهم است که، چنین چشم اندازهایی ایستا نیستند؛ این چشم اندازها نقشه‌ای را فراهم می‌کنند که خود در صورت قرارگرفتن در معرض حوادث ناگهانی دستخوش تغییر، بازنگری و اصلاح می‌شوند. با این همه داشتن تصویری روشن از جایی که شهر در نظر دارد، در کوتاه، میان و بلندمدت در آن جایگاه قرار بگیرد، در تشخیص راه و سیاست‌هایی که باید برای رسیدن به آن هدف‌ها اعمال شود، مؤلفه‌ای حیاتی است.

برداشت و ادراک سرمایه‌گذاران بین‌المللی از چنین چشم‌اندازی، نقشی مهم در افزایش اطمینان یا بی‌اطمینانی سرمایه‌گذار در تداوم سرمایه‌گذاری و فعالیت اقتصادی آینده دارد. تمام شرکت‌کنندگان در مصاحبه هم نظر بودند که راهبرد توسعه‌ی جامع، فعالیت‌های توسعه را در هر چهار شهر، هدایت و رهبری می‌کنند. با این همه، برداشت از میزان همبستگی، کارایی و آگاهی نهادی از چنین چشم‌اندازی به میزان قابل توجهی در موارد مطالعه شده متفاوت بود.

در سنگاپور آگاهی روشنی میان تمام پاسخ‌دهندگان خصوصی و دولتی از جهت مسیر توسعه‌ی شهری و روش‌های کلی رسیدن به این منظور وجود داشت. این پاسخ هماهنگ به اندازه‌ی کافی گویای سطح آگاهی است که هرکدام از سازمان‌ها می‌توانند فعالیت‌های آینده‌ی خود را برنامه‌ریزی کنند. هم‌چنین، پاسخ‌دهندگان دولتی نشان دادند که تمام یا بخشی از این چشم‌انداز را، شخصیت‌های دولتی در اسناد و سخنرانی‌های چندگانه‌ای تکرار کرده‌اند. ساختار سیاسی همبسته‌ی سنگاپور، شکل‌گیری چنین چشم‌انداز شفاف و جزئی‌نگرانه‌ای را اعتبار می‌بخشد. تشخیص سالنامه‌ی رقابتی جهانی^{۳۵} سال ۲۰۰۱، که در آن سنگاپور رتبه‌ی نخست را از نظر شفافیت و کارایی حکومتی گرفته است نیز همین می‌باشد (Ministry of Trade and Industry, 2001) نقش حکومت در پویایی بازار سنگاپور مزایا و معایبی را به همراه دارد. مزیت آن، اطمینانی است که بازرگانان در اداره و اجرای عملیات خود و رسیدن به تصمیمات سرمایه‌گذاری در این منطقه دریافت می‌کنند. از سوی دیگر، نظر مخالفی نیز وجود دارد که می‌گوید: حکومت یک شهر جهانی باید امکان کسب و کار را فراهم کند نه اینکه در این رابطه آرمان‌ها را تعیین نماید؛ به عبارت دیگر این نظریه بیان می‌کند که رویکرد به بازار آزاد در درازمدت سودمندتر خواهد بود. همان‌گونه که لم (۲۰۰۰) یادآور شده، مقررات بیش از اندازه و دخالت دولت در اقتصاد سنگاپور، حرکت به سوی کاهش دخالت مستقیم دولت در اقتصاد و پافشاری بیشتر بر همکاری با تجارت و کار از آغاز دهه‌ی ۸۰ را به دنبال داشته است. حرکت به سمت آزادسازی بیشتر اقتصادی توسط اوامر سیاسی، اقتصادی و اجتماعی، از

نظر تقاضای بیشتر برای تکثر و مشارکت دولتی و تمایل سنگاپور برای سبقت از هنگ کنگ به عنوان مرکز مالی منطقه‌ای در جنوب شرق آسیا، سرعت بخشیده است. با این همه، همانگونه که لم (۲۰۰۰) از مقایسه‌ی سنگاپور و هنگ کنگ نشان می‌دهد، رویکرد بازار آزاد، درمان و چاره‌ی قطعی برای هنگ کنگ نیست؛ زیرا از آنجا که پس از بحران مالی ۱۹۹۷ و بنا بر ضرورت اقتصادی، هنگ کنگ به پشتیبانی و باز زنده سازی اقتصادی نیاز داشت، ناگزیر به پذیرش روزافزون سیاست‌های دخالتی دولت در دهه‌ی اخیر گردید.

این وضعیت در شهرهای امارات متحده‌ی عربی به روشنی مشخص نیست؛ برای نمونه، در ابوظبی، با کمال شگفتی متوجه شدیم که با وجود راهبردی که به ظاهر خوب تدوین و مستند شده بود، در عمل تمام پاسخ‌دهندگان بخش خصوصی، با اینکه از وجود یک راهبرد ظاهری آگاهی داشتند، از کانون توجه و هدف‌های آن بی‌اطلاع بودند.

این مسئله با این واقعیت نمایان می‌شود که حدود ۷۴ درصد از پاسخ‌دهندگان بخش خصوصی بین‌المللی، درجه‌ای میانه یا بسیار پایین را به راهبرد بازاریابی شهر اختصاص دادند. آنچه که باعث شگفتی بیشتر شد، این است که بیشترین پاسخ‌دهندگان بخش دولتی نیز تا اندازه‌ی زیادی از هدف‌های اصلی راهبرد توسعه‌ی اقتصادی ناآگاه بودند. آنها به صورت مستقیم در برنامه‌ریزی اقتصادی / توسعه دخالت نداشتند؛ اما این واقعیت که آنها از عناصر اصلی راهبرد توسعه ناآگاه بودند، بیانگر کمبود اساسی ارتباطی میان ساختار نهادی ابوظبی است.

از سوی دیگر، دویی وضعیت بهتری دارد. دویی نیز مانند ابوظبی چشم‌انداز و راهبرد توسعه‌ای به ظاهر مشخص و تعریف شده‌ای دارد. اما این مطلب در جامعه‌ی تجاری و هم‌چنین در ساختار نهادی دولتی بهتر منتقل و درک شده است؛ مانند سنگاپور که درک بهتری در آن، نسبت به هدف مشترک به سوی کانون توجهی مشخص‌تر و واضح‌تر وجود دارد. نخست و مهمتر از همه، دویی خود را مرکز اقتصادی منطقه‌ای می‌داند که در نظر دارد از سال ۲۰۱۰ به صورت کامل از نفت جدا شده و در سال ۲۰۳۰ «وضعیت اقتصادی توسعه‌یافته» را به دست آورد. به گفته‌ی یکی از پاسخ‌دهندگان بین‌المللی «کاری که برای تجارت خوب است، دویی آن را انجام خواهد داد، و اگر برای تجارت خوب نباشد، دویی آن را انجام نمی‌دهد».

برآیند مصاحبه‌ها توجه دویی را به توسعه‌ی اقتصادی و موفقیت در زمان‌بندی، از نظر پیشرفت و اجرای بینش، جلب می‌نماید. از این نظر، اتفاق نظر و آگاهی مشترکی میان پاسخ‌دهندگان به عناصر اصلی بینش دویی و ستایش دستاوردهای آن تاکنون وجود داشته است. این مطلب به ویژه در تبدیل دویی به مرکز منطقه‌ای ترابری، کشتیرانی و تجارت و تأکید اخیر بیشتر شهر، به توسعه‌ی گردشگری، خدمات فناوری اطلاعات و عملکردهای ستادی و صادراتی دیده می‌شود. اکنون دریافته‌ایم که دویی در ایجاد زیرساخت‌ها و محیط‌های ضروری برای شکوفایی این بخش‌ها و ایجاد پایگاهی منطقه‌ای برای شرکت‌های بین‌المللی برای تأمین طیفی از خدمات برای کشورهای همسایه و بزرگتر از آن، خاورمیانه، عملکرد بسیار مناسبی داشته است.

دوبی بیشتر از هر شهر دیگری در امارات متحده‌ی عربی با عنوان شهری باز، سازگار و جهانی شناخته می‌شود. رویکرد آزادمنشانه‌تری نسبت به رفتار اجتماعی و انتخاب‌های روش زندگی وجود دارد. این مسئله در موقعیت اقتصادی دوبی اهمیت ویژه‌ای دارد. همان‌گونه که یکی از پاسخ‌دهندگان اشاره کرد «انتخاب روش زندگی برای تجارت بین‌المللی اهمیت ویژه‌ای دارد» این گفته نتایجی را تأیید می‌کند که محققین مختلف، در رابطه با تصمیمات مکانی^{۳۶} شرکت‌های بین‌المللی، به ویژه برای کارهای ستادی منطقه‌ای به دست آورده‌اند (see to: Ho, 2000). بنابراین، شهر، یک محیط تجاری با رسانایی بالا را به همراه پایه و اساس زیرساختی و پروژه‌های توسعه‌ای خاص، برای آسان‌سازی و پشتیبانی از بخش‌های مختلف، مانند شهر اینترنتی دوبی، شهر رسانه، منطقه‌ی آزاد جبل‌علی و جز آن، ایجاد می‌کند.

دوبی تا اندازه‌ای خود قربانی موفقیت‌هایش شده‌است، زیرا انتظارات کلی از این شهر، از هدف‌های برنامه‌ریزی شده‌اش بسیار فراتر رفته است. برای نمونه، تا جایی که به کرانه‌ی بالاتر تحقیق و توسعه مربوط می‌شود، مصاحبه‌های ما نشان می‌دادند که هم‌زمان با پیشرفت شدید بخش‌های فناوری پیشرفته، رویکردی واقع‌گرایانه و گام به گام در رسیدن به هدف‌های غایی شهر وجود دارد. به گفته‌ی یکی از مدیران رده‌بالای دولتی «دوبی اینک از حد پایین‌تر زنجیره‌ی ارزش پیشی گرفته‌است. هدف ما این است که اندکی بالاتر برویم. ما نمی‌خواهیم که در حد بالاتر تحقیق و توسعه قرار بگیریم؛ اما نقشی برای ما در نظر گرفته خواهد شد. مایکروسافت و اوراسل [شرکت‌های مهم] در شهر اینترنتی دوبی قرار دارند. اکنون آنها در حال پخش و بازاریابی هستند. اما امیدواریم که در آینده به سوی مناطق سفارشی‌تر توسعه، مانند «زبان عربی» حرکت کنند».

در زمینه‌ی برداشت از راهبرد توسعه‌ی شارجه می‌توان گفت، تا جایی که به وجه اقتصادی این بینش مربوط می‌شود، ۹۰ درصد پاسخ‌دهندگان شرکت‌های خصوصی بین‌المللی، مسائلی را بیان کرده‌اند که شفافیت و روشنی و اجرای مؤثر این بینش را مشخص می‌سازد. این مسائل سه عامل اساسی را در برمی‌گیرند:

• نبود پیشرفت کافی در وجه اقتصادی چشم‌انداز؛ بسیاری از پاسخ‌دهندگان، به ویژه در سنجش با وجوه اجتماعی و آموزشی، از راهبرد توسعه‌ی شارجه با نام راهبرد «پنهان» یا «خاموش» یاد کردند. به جا بوده که حدود ۴۰ درصد پاسخ‌دهندگان بین‌المللی، رتبه‌ی میانه تا ضعیف را به راهبرد بازاریابی داده و تنها ۵۰ درصد به رتبه‌ی متوسط بالا رأی داده‌اند.

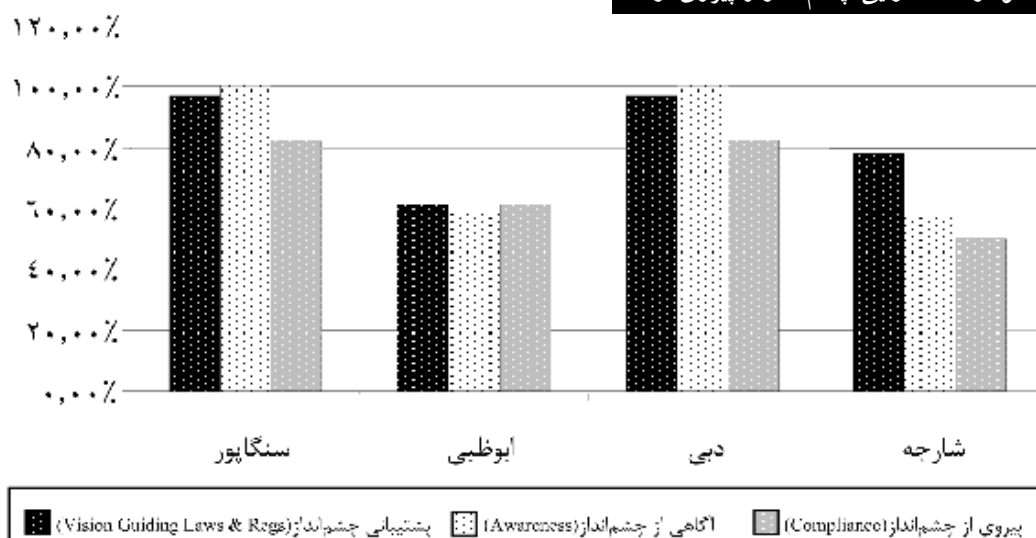
• نبود رویکردی یکپارچه به علت تعبیرات متفاوت بخش‌های گوناگون دولتی، در آنچه که شهر از نظر اقتصادی می‌خواهد به دست آورد، به میزان زیادی باعث سردرگمی و ابهام می‌شود.

• اولویت اهداف اجتماعی / فرهنگی به علت قوانین و مقررات در حال تغییر به محیط زندگی و کار محدودتر و مبهم‌تری می‌انجامد که جذابیت کلی شهر را برای سرمایه‌گذاران بین‌المللی، به عنوان مکانی برای انتخاب، کم می‌کند.

در مورد نخست، شماری از پاسخ‌دهندگان بخش دولتی در شارجه اذعان دارند که چشم‌انداز

اقتصادی شهر چه به صورت کلی و چه در مواردی خاص مانند گردشگری، به اندازه‌ای که می‌توانستند، پیشرفت نداشته‌اند. به ویژه در مقایسه با دومی این مسئله به چشم می‌آید. با وجود این، همان‌گونه که پاسخ‌دهندگان بخش خصوصی تأیید می‌کنند، این وضعیت به تازگی با قراردادن مدیران و مهندسان فنی پویاتر و با دانش پایه‌ی بالاتر و جوان‌تر در بخش‌های مختلف بهتر شده‌است. با این همه، در مجموع ضرورتی برای پذیرش سلسله فعالیت‌های بازاریابی شهری فعال‌تر بر پایه‌ی بینش اقتصادی درون شارجه و هم‌چنین در مقیاسی منطقه‌ای و حتی بین‌المللی احساس می‌شود. درباره‌ی مسئله‌ی دوم، نتایج مصاحبه‌ها نشان می‌دهد تا جایی که به رده‌های بالاتر مدیران دولتی مربوط است، می‌توان گفت درک روشنی از هدف‌های اقتصادی شهر وجود دارد. بنابراین وجود ابهام به ماهیت غیررسمی‌تر راهبرد اقتصادی و عدم موفقیت در انتقال درک روشنی از این راهبرد در رده‌های پایین‌تر، مربوط می‌شود. پدید آوردن سند رسمی‌تر، که اینک نبود آن احساس می‌شود و طرح اهداف و چشم‌انداز توسعه‌ای میان‌مدت تا بلندمدت در شارجه، به این روند کمک می‌کند. سومین مسئله به نگرانی مراجع مسئول شارجه درباره‌ی حفظ فرهنگ و ارزش‌های اجتماعی خود، در رویارویی با تأثیرات جهانی مربوط می‌شود، که نگرانی معقول و معضلی دیرپاست و در شرایط کنونی به علت افزایش سرعت گرایش‌های جهانی شدن شدت یافته‌است. پرسش این است که چگونه می‌توانیم بدون آسیب رساندن به اصل مسئله، مشکل را حل کنیم.

نمودار ۱ - کارایی چشم‌انداز و پیروی از آن



پایایی محیط تجاری

پایداری اقتصادی و محیط تجاری شهر، معیاری دیگر از فعالیت‌های نهادی و رقابت اقتصادی شهرها در جذب و جای‌دادن سرمایه‌گذاری بین‌المللی به شمار می‌رود. تصمیمات تجاری بر پایه‌ی

پایایی سیاست‌ها و قوانینی است که سازمان‌ها برای عمل به آنها نیاز دارند. این سیاست‌ها برای برنامه‌ریزی بلندمدتی که شرکت‌های چندملیتی پیش از وارد شدن به یک بازار انجام می‌دهند، لازم و ضروری است.

نمودار ۲ بیانگر این نکته است که نزدیک به ۹۷ درصد از پاسخ‌دهندگان بخش خصوصی، سنگاپور را در رده‌ای بالا جای داده‌اند، زیرا تغییرات مهم در قوانین و سیاست‌ها را به نسبت، می‌توان پیش‌بینی کرد. شهرهای امارات متحده عربی نیز با وجود گروه اندک، میان ۲۴ تا ۴۲ درصد، تغییرات قوانین را در این شهرها پیش‌بینی نشدنی ارزیابی کرده‌اند و نتایجی پذیرفتنی را به دست آورده‌اند. در این سه شهر، این غیر قابل پیش‌بینی بودن مربوط به نگرانی قوانین کار فدرالی است که به شکلی عمده در تجارت بین‌المللی در این مناطق تبدیل شده است.

در شارجه، عاملی دیگر به نگرانی‌هایی درباره‌ی تغییرات در قوانین اجتماعی (برای نمونه، قوانین وابسته به لباس)، مربوط می‌شود، با وجود این که به صورت مستقیم به موارد اقتصادی و تجاری مربوط نمی‌شوند، اما تصویری از بی‌اعتمادی به قوانین پدید می‌آورند که بر حوزه‌ی اقتصادی اثر می‌گذارد.



مناسبات بخش دولتی و خصوصی

مورد دیگری که به پایایی و قابل پیش‌بینی بودن چهارچوب سیاسی مربوط می‌شود، تعاملات^{۳۷} میان تصمیم‌گیرندگان دولتی و تجار خصوصی در رویارویی با موضوعات تجاری و پالایش و بهسازی توسعه و اجرای سیاست‌ها است. در این باره نمودار ۳ نشان می‌دهد که سنگاپور از سوی ۸۳ درصد پاسخ‌دهندگان بخش خصوصی بین‌المللی، رتبه‌ی بسیار بالایی را گرفته، که پیوسته یا همیشگی است. جالب توجه است که این مسئله، به هیچ روی، مسئولیت تجارت بین‌المللی

را در برابر بررسی‌های دقیق بخش دولتی کم نمی‌کند. بسیاری از شرکت‌های خصوصی که در سازمان‌های خصوصی سنگاپور قرار گرفته‌اند در برابر مراجع دولتی پاسخگو هستند. با این همه، بیشتر پاسخ‌دهندگان بی‌درنگ افزوده‌اند که مؤسسات دولتی هرگونه تغییر را به آنها اطلاع داده و بنابراین از این نظر در برابر آنان پاسخگو و مسئول است.

در امارات متحده‌ی عربی، تا حدودی شرایط متفاوت است. در این شهرها با وجودی که بیشتر مسئولان را متوجه نگرانی‌های آنان می‌دانستند، دستکم، ۳۶ تا ۶۹ درصد، گزینه‌ی هرازگاه یا هرگز را به این مسئله اختصاص داده‌اند. در ابوظبی گسترش مباحثات، نارضایتی بالاتری را نسبت به برهم‌کنش‌ها و رایزنی‌های بخش دولتی و خصوصی، نسبت به آنچه که در نمودار ۳ نشان داده شده، آشکار ساخت. به جز یکی، بسیاری از پاسخ‌دهندگان از شرکت‌هایی با گستره‌ی کاری متفاوت، اتفاق نظر داشتند که رایزنی بخش دولتی و بخش خصوصی در ابوظبی بسیار ضعیف و شرکت‌های خصوصی بین‌المللی اغلب در وضعیت «همین که هست» گرفتار می‌شوند و جایی برای گفتگو برای آنها وجود ندارد. این نکته از آنجا برمی‌آید که ۱۷ شرکت از ۲۱ شرکت گفتگو شده یا ۸۱ درصد شرکت‌ها هیچ‌گونه نظامی را نمی‌شناختند تا از آن راه با دولت / شهرداری درباره‌ی قوانین / سیاست‌ها / مقررات و موارد تجاری دیگر برهم‌کنش داشته یا مشاوره کرده باشند. شرکت‌های ویژه‌ای که در بخش‌های خاص فعالیت می‌کردند، مانند دفاع یا صنایع نفت - شیمی بزرگ، از این قاعده جدا بودند و حکومت / شهرداری مناسبات نزدیک و پویا گرانه‌ای را در همکاری با آنان در همه‌ی سطوح داشت.

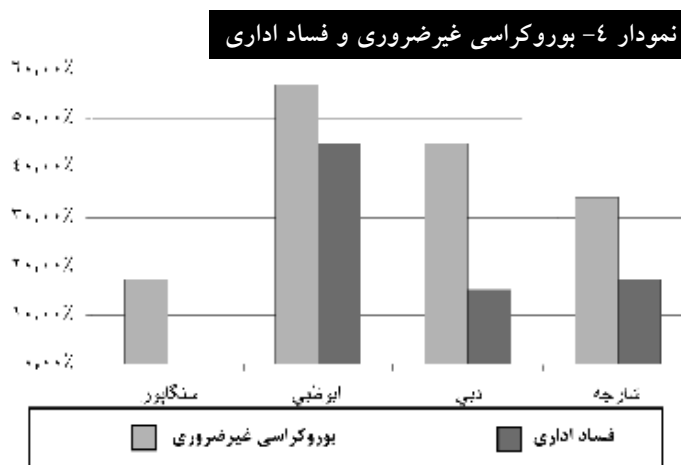


دیوانسالاری غیرضروری و فساد اداری

پژوهش بانک جهانی در سال ۱۹۹۷ آشکار ساخت که هر دو این عوامل موانع عمده‌ای بر سر راه تجارت در کشورهای در حال توسعه به شمار می‌رود (Brunetti, et al, 1997). نتایج مطالعاتی سنگاپور و امارات متحده عربی، (نمودار ۴) نشان می‌دهد که در سنگاپور، هر دو این عوامل در پایین‌ترین

سطح ممکن جای دارند، به خصوص فساد اداری که سطحی بسیار پایین داشت و به همین دلیل در نمودار نشان داده نشده است. با وجود اینکه به ترتیب ۳۳ تا ۴۵ درصد از پاسخ‌دهندگان بین‌المللی، سطح دیوان‌سالاری را در دویی و شارجه، میانه‌ی روبه‌بالا تا بسیار بالا ارزیابی کرده‌اند؛ این دو شهر به نسبت نتایج خوبی را به دست آوردند. در مباحثات بیشتر آشکار شد که مسائل عمده‌ی دیوان‌سالاری در این شهرها، نخست درباره‌ی منابع انسانی و نبود توسعه‌ی فرهنگ مراقبت و توجه به مشتری و دادن خدمات در سطوح پایین مسئولان دولتی است، و دوم اینکه پاسخ‌دهندگان پی برده بودند که در برخی زمینه‌ها، برای نمونه، قوانین کار فدرال، نرمش‌پذیری کافی وجود ندارد که به کاغذبازی و اتلاف وقت برای دریافت اجازه کار کارمندان می‌انجامد. در نتیجه، با وجود اینکه پاسخ‌دهندگان بینش و تلاش‌های مراقبت از مشتری را در سطوح بالاتر تحسین می‌کردند، اعتقاد داشتند که در سلسله مراتب پایین‌تر، هنوز این مطلب به صورت کامل جاری نشده است؛ البته، گفته می‌شد که این وضعیت رو به بهبود است.

با این همه، آشکار شد که سطح بالایی از فساد اداری در ابوظبی وجود دارد. با در نظر گرفتن این مطلب که ابوظبی ثروتمندترین امیرنشین در امارات متحده‌ی عربی است، این نتیجه، اهمیت داشتن نهادهای مناسب و چهارچوب تجاری را برای تشویق شفافیت و پاسخگویی مشخص می‌سازد که مهمترین کمبودهای ابوظبی در سنجش با دو شهر دیگر امارات متحده عربی یا سنگاپور هستند.

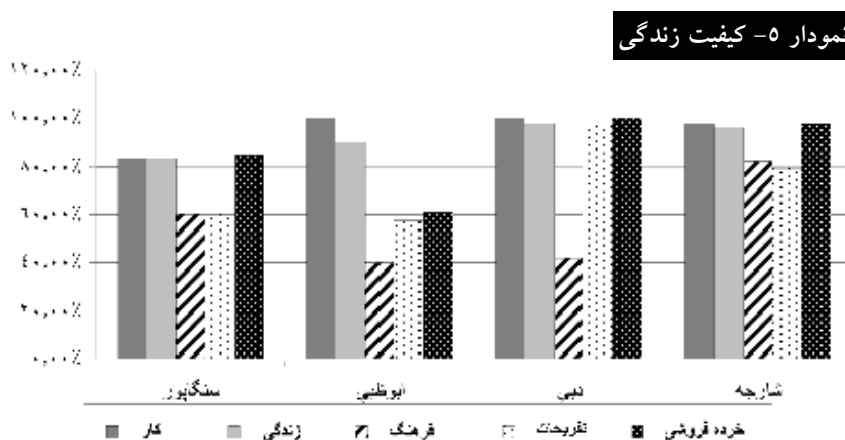


کیفیت زندگی

در آغاز بحث، به اهمیت کیفیت زندگی در تصمیمات مکانی شرکت‌های بین‌المللی به خصوص در خدمات شرکتی و عملکردهای ستادی منطقه‌ای اشاره کردیم. نتایج مصاحبه‌ها در این زمینه نشان می‌دهد که تمام موارد مطالعه شده، کیفیت زندگی به نسبت خوبی را از نظر محیط کار و زندگی به کارگران دور از میهن و بازدیدکنندگان ارائه می‌کنند. همانطور که در نمودار ۵ نشان داده شده

است، سنگاپور در سنجش با شهرهای جهانی، از نظر ارائه‌ی کیفیت زندگی به ساکنان خود در بیشتر ویژگی‌ها رتبه‌ی بالایی را به دست آورده است. با وجود این، پاسخ‌دهندگان یادآور شده‌اند که در سنگاپور، کمبود امکانات فرهنگی و تفریحی وجود دارد و ۴۳ درصد آنها، درجه‌ی میانه‌ی روبه پایین و پایین و ۴۳ درصد آنها نیز درجه‌ی متوسط روبه بالا را در این زمینه دادند. این مسئله اکنون به شکل قابل توجهی از سوی دولت سنگاپور ملاحظه و بررسی شده است. تکمیل «تئاتر بزرگ کنار خلیج» در پایان سال ۲۰۰۲، بیانگر این نکته است که حکومت، گام بلندی را در بهبود این جنبه از زندگی، برای ساکنان برداشته است.

نیاز به امکانات فرهنگی در ابوظبی و دویبی نیز احساس می‌شود، چنانکه ۶۱ درصد و ۵۵ درصد از پاسخ‌دهندگان بین‌المللی به این نوع امکانات در این شهرها، درجه‌ای به ترتیب میانه‌ی روبه پایین و بسیار ضعیف داده‌اند و بقیه نیز آن را میانه‌ی روبه بالا ارزیابی کرده‌اند.

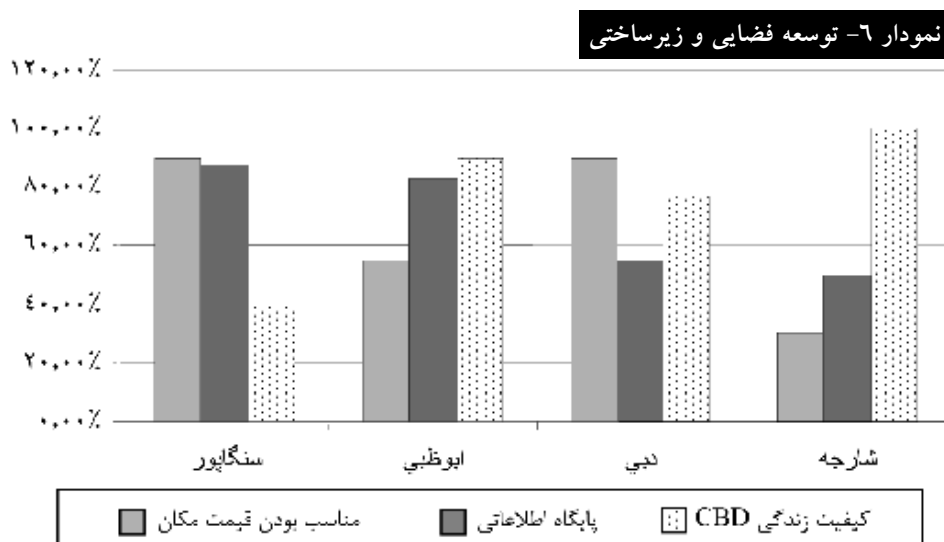


توسعه‌ی فضای و زیرساختی

افزون بر عواملی که درباره‌ی آنها سخن به میان آمد، بعد فضای برهم‌کنش‌های بازرگانی، خود چهره‌ای مهم از رقابت شهری است. این مسئله به ظرفیت‌های فیزیکی و فناورانه برای آسان‌سازی فعالیت بازرگانی مربوط می‌شود. در اینجا تنها به بررسی سه عامل مربوط به کیفیت بخش مرکز تجاری، پایگاه اطلاعاتی و مناسب بودن قیمت مکان^{۳۸} می‌پردازیم.

نتایج نشان داده‌شده در نمودار ۶ آشکارا مشخص می‌کند که به جز مورد مناسب بودن قیمت مکان، سنگاپور در همه‌ی پهنه‌های مشخص شده ظرفیت بالایی داشته باشد. شرکت‌های خصوصی مجموع برنامه‌ریزی، کیفیت بخش مرکز تجاری که به خوبی تعریف شده است، زیرساخت و ساختار اطلاعاتی سنگاپور را با استانداردهای بالا یا بسیار بالا ارزیابی کرده‌اند. آنان به شدت معتقدند که مسئولان دولتی در گذشته ارزش زیادی را به این عوامل داده‌اند و در آینده نیز همین روش را دنبال

خواهند کرد تا سنگاپور را به صورت مقصد برتر تجاری در آورند. این مسئله درستی مزایای رقابتی سنگاپور را تأیید می‌کند که پیشتر در این مقاله مشخص شد.



همانند این را می‌توانیم در دوبی ببینیم، با اینکه نسبت به ابوظبی و شارجه فضای قابل دسترسی کمتری دارد، اما نتایج خوبی را در این زمینه، به ویژه در کیفیت مرکز تجاری به دست آورده است. مسئله‌ی مهم دیگر در شهرهای امارات متحده‌ی عربی، کم‌کاری و ناتوانی سامانه‌ی ترابری عمومی و ازدحام و ترافیک در هر سه‌ی این شهرهاست. بدون اغراق می‌توان گفت در سال ۲۰۰۸، ترابری همگانی در دوبی تنها ۵ درصد از آمد و شد را در برمی‌گرفت و ازدحام و ترافیک سالانه نزدیک به یک میلیارد دلار هزینه در برداشت. اکنون این مسئله در دوبی بررسی شده و مترو دوبی با امکانات مدرن گسترده (مانند دسترسی بدون سیم wifi به اینترنت) برای تشویق به استفاده‌ی بیشتر از آن ساخته می‌شود.

موفقیت دوبی در توسعه‌ی مرکز تجاری، تصویر و هویت شهری خود اهمیت ویژه‌ای دارد که می‌توان آن را به صورت تصویری در توسعه‌ی جاده شیخ زاید به چشم دید (در شکل‌های ۳، ۴ و ۵ نشان داده شده است).

برخلاف این پیشرفت‌ها، چالش‌های مهمی در دوبی و شهرهای دیگر امارات متحده‌ی عربی وجود دارد. این چالش‌ها شامل تأثیرات محیطی برآمده از رشد سریع، به ویژه از نظر کمبود آب جدی و ساخت جزیره‌های مصنوعی در خلیج فارس و گسترش نیافتن نهادهای قانونی و قضایی می‌شود؛ هم‌چنین نبود مشارکت همگانی و ساختار غیررسمی تصمیم‌گیری که محدود به چند شخص کلیدی شده است و با بزرگتر شدن میزان توسعه و رفتن این افراد به جاهای دیگر در دوسر آفرین خواهد شد.



شکل ۳- مرکز تجاری دوبی در ۱۹۹۰



شکل ۴- مرکز تجاری دوبی در ۲۰۰۳



شکل ۵- مرکز تجاری دوبی در ۲۰۰۷

جمع‌بندی

در این مقاله نشان دادیم که روند جهانی‌سازی، چه در کشورهای توسعه‌یافته و چه در کشورهای در حال توسعه، شهرها را ناگزیر به بازسازی اقتصادی بنیادی می‌کند. این تغییرات بر اثر تلاش‌های شهرها و مناطق، برای تأمین محیطی مناسب‌تر و کارآمدتر برای جذب (اغلب بی‌قید و آزاد) سرمایه‌گذاری بین‌المللی هم‌راستا با نیازهای شرکت‌های چندملیتی، پدید می‌آیند. اقتصاد جهانی افزون بر بازسازی، فرصت‌های تازه‌ی بسیاری را برای شهرهای کشورهای در حال توسعه فراهم کرده است که نه تنها از تغییر مکان صنایع قدیمی از شهرهای خاستگاه آن در اروپای غربی، آمریکای شمالی یا جنوب شرق آسیا سود ببرند بلکه از فرصت‌هایی به سود خود استفاده کنند که اقتصاد جدید شهر به عنوان آسان‌کننده‌ی جریان‌های مردمی، کالا، عقاید و پول ایجاد می‌کند. برای دستیابی به چنین هدفی باید شهرها را نه تنها پهنه‌های ناپویای فعالیت‌های صنعتی و بازرگانی، بلکه جای پیوست جریان‌ات در اقتصاد جهانی در نظر بگیریم. به این صورت است که شهرهای موفق از بنگلور تا دوبی و شانگهای به نتایج بسیار خوبی به عنوان تأمین‌کنندگان توسعه‌ی نرم‌افزاری و بانک پشتیبانی فناوری اطلاعات یا مراکز ترابری مهم، مقاصد گردشگری و کارکردهای آمادگاری و ستادی منطقه‌ای دست پیدا کرده‌اند. به این فهرست می‌توانیم رشد سریع فرصت‌های نو در کالاهایی که پیشتر مبادله ناپذیر بودند، مانند اقتصاد آموزشی و بهداشتی را اضافه کنیم.

با وجود این فرصت‌ها و نمونه‌های موفق، چالش‌های بزرگی نیز وجود دارد که حکومت‌های شهری باید به آنها توجه کنند. روند بازساماندهی اقتصادی که یکپارچه‌سازی جهانی آن را افسارگسیخته کرده است، پیامدهای دردناکی را به همراه دارد. نرخ بیکاری بالا و تا حد ۲۵ درصد در دهه‌ی ۸۰ در برخی از شهرهای مهم و قدیمی صنعتی در غرب (برای نمونه بیرمنگام، گلاسکو، پیتسبرگ^{۳۹}) و زوال تمدن شهری در مقیاسی عظیم شاهدی بر خشونت اقتصادی^{۴۰} است که به همراه روند بازساماندهی اقتصادی پدید می‌آید. وضعیت همانندی می‌تواند در کشورهای در حال توسعه پدید بیاید؛ زیرا اگر صنایع قدیمی به رقابت در اقتصاد باز نپردازند، در رقابت جهانی شکست خواهند خورد. بنابراین، مدیران شهرها باید از تجدید ساختار اقتصادی و فضایی شهرهای خودآگاه باشند تا بتوانند انگیزش‌های لازم را تأمین کرده و سیاست‌های حمایتی برای بخش‌های در حال گسترش برگزیده، فرصت‌های نهفته‌ای را در جایگزین کردن بخش‌های روبه‌زوال تشخیص دهند که از نظر اشتغال‌زایی در آینده به نیازهای بازآموزی نیروی کار و ایجاد درآمد پایدارتر^{۴۱} برای شهر کمک کنند. افزون بر این، در بسیاری از شهرهای در حال توسعه با مشکلات بیشتری روبه‌رو هستیم، مانند فقر برآمده از مهاجرت سریع و پرشمار و شهرنشینی، رسمیت نداشتن و ناتوانی مسئولین شهر در توسعه‌ی خدمات و ناتوانی اقتصاد رسمی در جذب مهاجران جدید (که اغلب، روستاییانی غیرمتخصص هستند) به میزانی که نیاز کارگر را تأمین کند.

همان‌گونه که در بحث مربوط به سنگاپور و شهرهای امارات متحده‌ی عربی گفته شد، شهرها باید چهارچوب نهادی لازم را فراهم سازند تا بتوانند وضعیت رقابتی خود را از نظر جذب سرمایه‌گذاری

بین‌المللی بهبود بخشند و توانایی عملکرد شهر به عنوان بخشی از اقتصاد خدماتی جدید را به آن بدهد. این مسئله جدا از دیگر ملزومات به ایجاد چشم‌اندازی روشن نیازمند است که توسط تمام سازمان‌های مختلف دولتی درک و حمایت شود، مانند: نهادینه کردن شفافیت، پاسخگویی و پشتیبانی تجاری و تضمین مدیریت دولتی کارآمد و تحویل خدمات^{۴۲} هم‌چنین شهر باید در پایگاه‌های اطلاعاتی، ترابری، تفریحات و زیرساخت‌های اجرایی سرمایه‌گذاری کند. این سرمایه‌گذاری‌ها اغلب به توانایی شهر بستگی دارد؛ در به دست آوردن درآمد کافی از راه عوارض مستقیم محلی^{۴۳} وضع مالیات و ابزارهای دیگر به دست‌آوری وجوه مستقیم که شامل انتشار اوراق قرضه، وام‌های بازرگانی یا مشارکت با بخش خصوصی است. در بسیاری از موارد، این مسئله مستلزم تمرکززدایی بیشتر از قدرت مالی در سطح شهری است. اقتصاد شهری جدید و سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم نه تنها منابع اشتغال و درآمد برای شهر به شمار می‌روند، بلکه می‌توانند منابع عمده‌ای از درآمد جدید و پایدار برای شهرها در عوارض^{۴۴} و وضع مالیات و جز آن تأمین کنند. با این همه، شهرها نخست باید توان به کارگیری منابع موجود را برای ایجاد شرایط لازم، جهت مشارکت در اقتصاد جهانی داشته باشند، سپس به آن اتکا کرده و آن را از راه مشارکت بیشتر با بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری خصوصی در زیرساخت‌های مهم و پروژه‌های توسعه گسترش دهند.

این مطلب ما را به آخرین نکته هدایت می‌کند یعنی این سؤال که گام عملی و روبه‌جلوی شهرها برای ادغام جهانی و توسعه اقتصادی نهایی و موفق چه می‌تواند باشد؟ در این مقاله راهبردهای توسعه‌ی شهری^{۴۵} می‌تواند گام مهم و روبه‌جلویی را ارائه دهد که نیازهای گوناگون برای شکل‌دهی چشم‌اندازی راهبردی در جهت رقابت اقتصادی، کاهش فقر، حفاظت‌های محیطی و تضمین بانک‌پذیری^{۴۶} راهبرد برگزیده را از راه تشخیص کانال‌های درآمد پایدار برای عملیات آینده‌ی شهر، درهم می‌آمیزد. به طور خلاصه راهبرد توسعه‌ی شهری ابزار توسعه‌ی بینشی راهبردی و چهارچوبی راهنما برای شهرها در تشخیص توانش کامل‌شان در وضعیت منصفانه و پایدار و بهبود کیفیت زندگی تمام شهروندان را فراهم می‌سازد. هدف‌های اصلی راهبردهای توسعه‌ی شهری به شرح زیر است:

• بهبود اقتصاد شهری؛ برای نمونه، تغییر ساختاری بلندمدت؛ شهر از نظر اقتصادی از کجا آمده و چه پایه و خاستگاهی دارد و توانش آینده‌ی آن چیست؟ کارکرد آن در اقتصاد منطقه‌ای، ملی و جهانی به چه صورت است؟ انگیزش‌ها و بازدارنده‌های اصلی در رشد اقتصادی آینده چه هستند؟

• کاهش فقر؛ برای نمونه، تهیدستان / فرودستان چه کسانی هستند؟ کجا زندگی می‌کنند؟ خصوصیات اصلی آنها چیست؟ چرا فقیر هستند؟ برای بهبود و از بین بردن فقر آنان چه کاری می‌توان انجام داد؟

• محافظت از محیط‌زیست؛ برای نمونه، فعالیت‌های آلوده‌کننده‌ی عمده که بر خاک، هوا و آب و جز آن اثر می‌گذارد چه هستند؟ آلوده‌کننده‌های عمده چیستند؟ پیامدهای اصلی از نظر

پی‌نوشت‌ها:

- 1- Rkeivani@Brookes.Ac.Uk
- 2- Hierarchy
- 3- Post Fordist Flexible Accumulation
- 4- Networking
- 5- TNC
- 6- Direct Economic Production and Market Regulation
- 7- International Division Of Labour
- 8- Tax Holidays
- 9- Rundown
- 10- Inner- City Neighbourhood
- 11- Foreign Direct Investment (FDI)
- 12- Drbohlav
- 13- Sykora
- 14- Ciampi
- 15- Synergetic
- 16- Begg
- 17- Conceptua Lizing Urban Performance
- 18- Cross – Borden
- 19- Dicken
- 20- Forsgren
- 21- Malmberg
- 22- TNC [= Trans – national corporations]
- 23- After- Care Service
- 24- Cheshire
- 25- Gordon
- 26- Institutional Tickness
- 27- Institutional Approach
- 28- Economic Adoptability
- 29- Economic Potential

سلامتی و پیامدهای دیگر خطرناک چه هستند و چه کاری برای کاهش آلودگی محیط‌زیست می‌توان انجام داد؟

• ارتقاء، ظرفیت کسب درآمد محلی و مدیریت مالی؛ برای نمونه، وضعیت کنونی منابع مالی شهر به چه صورت است؟ چه سازوکار/ توان‌هایی برای افزایش درآمد محلی وجود دارد؟ چه کار دیگری برای افزایش منابع مالی شهر می‌توان انجام داد؟

روند گسترش شهری بسته به رویکرد مشارکتی پوشش‌گرانه‌ای است که طیف گسترده‌ای را از افراد ذینفع^{۴۷} از رده‌بندی‌های متفاوت، گردانندگان دولتی، خصوصی و اجتماع مدنی در برمی‌گیرد. در سرتاسر این روند، مشاوره میان صاحبان پول، مورد نیاز و ضروری است. این مسئله نه تنها سر و کار داشتن با صاحبان پول را در روند^{۴۸} طلب می‌کند، بلکه رده‌ها و سطوح مختلف گردانندگان را در روند مشورتی گام به گام و سناریوهای مختلفی گرد هم می‌آورد که نیاز به هماهنگی و درون‌دهی در کارهای مختلف شامل تهیهی اطلاعات، سرپرستی مراحل مختلف کار، ارائه‌ی واکنش و بازخورد، تأیید و اولویت‌بندی گزینه‌ها دارد.

سرانجام درگیری پوشش‌گرانه‌ی مدیران شهری و مسئولان محلی در آسان‌سازی با دقت روند راهبرد توسعه‌ی شهری، تجربه‌ی پرارزشی را در توسعه‌ی راهبردی روشمند و دادن چشم‌انداز ارائه می‌کند. به خصوص در درگیری مستقیم در تشریح و برنامه‌ریزی شهری جامع و اجرای یک روش‌شناسی مشارکتی، شفاف، قابل اندازه‌گیری و نظامند برای اداره و اجرای کار، گزیدن رویکردی راهبردی تر و همچنین نظامند و هدفمند را میان تصمیم‌گیرندگان و سیاستگذاران شهری تشویق خواهد کرد.

- 30- Fannie Mai
- 31- Freddie Mac
- 32- Mortgage Institution
- 33- Semi-Structured
- 34- For Further Detail See Parsa and Keivani et al , 2003
- 35- World Competitive Yearbook
- 36- Location Decisions
- 37- Interactions
- 38- Affordability

۳۹- Pillsburgh شهری با ۳۷۰ نفر جمعیت (۱۹۹۰) در جنوب خاوری ایالت پنسیلوانیا؛ از سده نوزدهم مرکز فولادسازی بود.

- 40- Economic Violence
- 41- More Sustainable Income Generation
- 42- Service Delivery
- 43- Direct Local Taxation
- 44- Local Taxation
- 45- City Development Strategies
- 46- Bankability
- 47- Stakeholders
- 48- Visioning

منابع:

- Amin, A, and Thrift, N, (1995), Globalisation, Institutional “Thickness” and the Local Economy, in: P. Healey; S. Cameron; S. Davoudi; S. Graham and A. Madani-Pour (eds), *Managing Cities: The New Urban Context*, Wiley, Chichester.
- Badcock, B, (1997), “ Restructuring and Spatial Polarisation in Cities”, *Environment and Planning D*, 4.
- Begg, I, (1999),” Cities and Competitiveness”, *Urban Studies* 36 (5-6).
- Chen, X, (1995), “ The Evolution of Free Economic Zones and the Recent Development of Cross-National Growth Zones”, *Nernational Journal of Urban and Regional Research*, 19 (4).
- Cheshire, P.C. and Gordon, I.R, (1995, eds) *Territorial Competition in an Integrating Europe*. Averbury, Alder-

shot.

- Ciampi, C.A. (1996), Enhancing European Competitiveness, *Banca Nazionale di Lavoro Quarterly Review*, 197.
- Dicken, P. (1994), "The Roepke Lecture in Economic Geography Global-Local Tensions: Firms and States in the Global Space-Economy", *Economic Geography*, 70(2).
- Dicken, P., Forsgren, M., and A. Malmberg, A. (1994), "The Local Embeddedness of Transnational Corporations, in: A. Amin and N. Thrift (eds.)", *Globalisation, Institutions, and Regional Development in Europe*. Oxford University Press, Oxford.
- Drbohlav, D and Sýkora, L. (1997), "Gateway Cities in the Process of Regional Integration in Central and Eastern Europe: the Case of Prague", in: *Migration, Free Trade and Regional Integration in Central and Eastern Europe*, Wien, Verlag Österreich.
- Glasmeier, A. (1994), "Flexible Districts, Flexible one Region? The Institutional and Cultural of Limit ton of Districts in at Era Whether Globalisation and Technological Paradigm Shift, in: A. Amin and N. Thrift (eds)", *Globalisation, Institution, and Regionally Development in Europe*. Oxford University Press, Oxford.
- Goodwin, M. (1996), "Governing the Spaces of Difference: Regulation and Globalisation in London", *Urban Studies*, 33(8).
- Graham, S. (1994), "Networking Cities: Telematics in Urban Policy - A Critical Review", *International Journal of Urban and Regional Research*, 18(3).
- Graham, S. (1995), "From Urban Competition to Urban Collaboration? The development of Interurban Telematics Networks", *Environment and Planning C*, 13.
- Graham, S. (1999), Global Grids of Glass: On Global Cities, Telecommunications and Planetary Urban Networks, *Urban Studies*, 5-6.
- Harris, N. (1992), *Cities in the 1990s: The Challenge for Developing Countries*, UCL Press, London.
- Harris, N. (1997), "Cities in a Global Economy: Structural Change and Policy Responses", *Urban Studies*, 34(10).
- Harris, N. (2001), "Preparing an Economic and Strategic Vision for a City, in: M. Friere, and R. Stren", *The Challenge of Urban Government: Policies and Practices*, World Bank Institute, Washington.
- Hirst, P and J. Zeitlin, (1991), "Flexible Specialization Versus Post-Fordism: Theory, Evidence and Policy Implications", *Economy and Society*, 20(1).
- Ho, K.C and So, A. (1997), "Semi-Periphery and Borderland Integration: Singapore and Hong Kong Experiences", *Political Geography*, 16(3).
- Ho, K.C. (2000), "Competing to be Regional Centers: A Multi-agency, Multi- Locational Perspective", *Urban Studies* 37(12).

- Ho, K.C and So, A, (1997), “Semi-Periphery and Borderland Integration: Singapore and Hong Kong Experiences”, *Political Geography* 16(3).
- Hoogvelt, A, (1997), *Globalisation and the postcolonial World*, Macmillan, Basingstoke.
- Keivani, R and Mattingly, M, (2007),” The Interface of Globalisation and Peripheral land in Developing Countries: Implications for Local Economic Development and Urban Governance”, *International Journal of Urban and Regional Research*,31(2) .
- Knox, P, L, (1996), “Globalization and Urban Change”, *Urban Geography*, 17(1).
- Lam, N.M.K, (2000),” Government Intervention in the Economy: A Comparative Analysis of Singapore and Hong Kong”, *Public Administration and Development* 20.
- Leaf, M, (2002), “A Tale of Two Villages – Globalization and Peri-Urban Change in China and Vietnam”, *Cities*.
- Lo, F and Yeung, Y, (1996),” Introduction, in: F. Lo and Y. Yeung, Y (eds) “, *Emerging World Cities in Pacific Asia*, United Nations Press, Tokyo.
- Lo, F and Marcotullio P.J, (2000),” Globalisation and Urban Transformations in the Asia- Pacific Region: A Review”, *Urban Studies*, 37(1).
- Macleod, S and McGee, T.G, (1996),” The Singapore-Johore-Riau Growth Triangle: An Emerging Metropolitan Region, in: F. Lo, and Y. Yeung (eds)” , *Emerging World Cities in Pacific Asia*, United Nations Press, Tokyo.
- Ministry of Trade and Industry, (2001), *Has Foreign Talent Contributed to the Economic Growth? An Empirical Assessment*, Singapore.
- Parsa, A. and Keivani, R, (2002), “The Hormuz Corridor: Building a Cross-Border region Between Iran and UAE. in S. Sassen (ed)” , *Global Networks, Linked Cities: Urban Connections in a Globalizing World*, Routledge, London.
- Parsa, A, Keivani, R, Sim, L.L, Ong, E.E, Agarwal, A and Younis, B ,(2003), *Emerging Global Cities - Comparison of Singapore and the Cities of UAE*, RICS Research Publication, London.
- Parsonage, J, (1992), “Southeast Asia’s ‘Growth Triangle’: a Subregional Response to Global Transformation”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 16(2).
- Persky, J. and Wiewel, W, (1994),” The Growing Localness of the Global City”, *Economic Geography*, 70(2).
- Rimmer, P.J, (1994), “Regional Economic Integration in Pacific Asia”, *Environment and Planning A*, 26.
- Sabel, C.F, (1989), “Flexible Specialization and the Re-Emergence of Regional Economies, in: H. Hirst and J. Zeitlin (eds)” , *Reversing Industrial Decline? Industrial 44- Structure and Policy in Britain and Her Competitors* St. Martin’s Press, New York.
- Sabel, C.F, (1992), “ Studied Trust: Building New Forms of Cooperation in a Volatile Economy, in: F. Pyke and W. Sengenberger (eds)” , *Industrial Districts and Local Economic Regeneration*, International Institute for Labour

Studies, Geneva.

- Salais, R and Storper, M, (1992), “ The Four Worlds of Contemporary Industry”, *Cambridge Journal of Economics*, 16.
- Sassen, S, (2001), *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press: Princeton, N.J.
- Sassen, S, (1994), *Cities in a World Economy*, Pine Forge Press, Thousand Oaks, California.
- Sim, L.L, Ong, S.E, Agarwal, A, Parsa, A and Keivani, R, (2003), “Singapore’s Competitiveness as a Global City: Development Strategy, Institutions and Business Environment”, *Cities: The International Journal of Urban policy and Planning* 20 (2).
- Stanley, B, (2001), “Going Global” and Wannabe World Cities: (Re)Conceptualizing Regionalism in the Middle East”, *GAWC Research Bulletin* 45, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb45.html>.
- Storper, M, (1997), *The Regional World*, Guilford Press, New York.
- Sykora, L, (1994), “Local Urban Restructuring as a Mirror of Globalisation Process: Prague in the 1990s”, *Urban Studies*, 13(7).
- Yeung H.W, (1998), “ Transnational Economic Synergy and Business Networks: The Case of Two-Way Investment Between Malaysia and Singapore”, *Regional Studies* 32(8).
- Yeung, Y and Lo, F, (1996), Global Restructuring and Emerging Urban Corridors in Pacific Asia, in: F. Lo and Y. Yeung (eds) *Emerging World Cities in Pacific Asia*, United Nations Press, Tokyo.

بحران مالی جهانی تأثیرات بحران بر حاکمیت‌های محلی و واکنش‌ها

• داریوش اسفاری

کارشناس ارشد مدیریت اجرایی

مدیر پیشین اوراق قرضه‌ی شهرداری سن خوزه

مقدمه

اثرات بحران مالی جهانی از اواخر سال ۲۰۰۶ میلادی آشکار شد و در سال ۲۰۰۸ با شدت هر چه تمام‌تر بروز کرد و دولت‌های محلی (شهرداری‌ها) را نیز بی‌نصیب نگذاشت. اثرات کلان بحران مالی جهانی انقباض اقتصادی در سطوح ملی و پیامدهای آن رکود در تولید و معاملات، نزول قیمت دارایی‌ها، بیکاری و افت درآمدهاست که تا زمان درج این نوشته اثرات آن همچنان ادامه دارد.

این نوشته سعی بر آن دارد تا اثرات انقباض اقتصادی، رکود و بیکاری، نزول قیمت‌ها، افت درآمد شهرداری‌ها و مشکل تأمین اعتبارات را به صورت خلاصه درج و سپس سیاست‌های اتخاذ شده به وسیله‌ی مقامات دولت‌های محلی را بررسی کند. روشن است که منابع استفاده شده، بیشتر در ارتباط با کلانشهرهای ایالات متحده هستند، زیرا این بحران‌ها بیشتر در ایالات متحده خود را بروز دادند و هم چنین منابع درج شده‌ی موجود نیز اغلب در ارتباط با کلانشهرهای ایالات متحده می‌باشند.

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 می‌شوند. این بخش بر درس‌های 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، پاسخ‌های سیاستی موفق سیاستگذاران و برنامه‌ریزان شهری و منطقه‌ای کشورهای دیگر را در برابر آنها بررسی و نقد کند. این مسائل حوزه‌های مختلفی مانند مسائل موجود در حوزه‌ی کاربری زمین و ترابری شهری تا موضوع مسکن، فقر و توسعه‌ی شهری و هزینه و درآمد شهرداری را پوشش خواهد داد. در این بخش موضوعات مشخصی مانند موارد زیر می‌تواند موضوع طرح در تجربیات موفق اقتصاد شهری جهان قرار گیرد:

۱- تجربیات موفق در زمینه‌ی مکان‌یابی بهینه‌ی تأسیسات و تجهیزات عمومی شهری؛

۲- مکان‌یابی فعالیت‌های اقتصادی و تولیدی و نواحی مسکونی و تجاری در شهرها؛

۳- تجربیات موفق در زمینه‌ی کاهش پیامدهای اقتصادی ازدحام و ترافیک شهری؛

۴- تجربیات موفق اقتصادی در طراحی نظام بهینه‌ی ترابری عمومی؛
۵- تجربیات موفق در زمینه‌ی فقر و نابرابری‌های شهری و روش‌های برخورد با آن؛

۶- موفقیت در زمینه‌ی اعمال روش‌های محرک توسعه‌ی اقتصاد شهری و منطقه‌ای؛

۷- تجربیات موفق در زمینه‌ی تأمین مسکن کم درآمد؛
۸- تجربیات موفق در زمینه‌ی روش‌های تأمین مالی مسکن شهری (از دید مسکن غیررسمی و رسمی، مسکن متعارف و مسکن ارزان قیمت)؛

۹- تجربیات موفق در زمینه‌ی شناسایی و تأمین منابع پایدار شهری؛
۱۰- تجربیات موفق در زمینه‌ی تنظیم رابطه‌ی حکومت‌های مرکزی و محلی؛

۱۱- تعریف اصول و روش‌های کارآمد وضع مالیات بر املاک و زمین شهری و

۱۲- قیمت‌گذاری بهای خدمات و مانند آن.

فهرست خلاصه‌ی ارائه شده، تنها یادآوری گذرایی برگستره‌ی وسیع موضوعاتی است که می‌توان در این بخش به آنها توجه کرد. امید است تا با طرح تجربیات موفق سیاستگذاران و برنامه‌ریزان در حوزه‌های اقتصاد شهری کشورهای دیگر جهان، بتوان کمک‌های فکری مفیدی را برای سیاستگذاران و برنامه‌ریزان اقتصادی و مالی شهرهای کشور، در انجام وظایف و کارکردهای خود، ارائه داد.

* Transferable Lessons

۱- اثرات بحران مالی جهانی بر اقتصاد ملی و محلی

الف- انقباض اقتصادی و نزول معاملات در بخش خصوصی و دولتی، از یک سو از دست دادن مشاغل و رشد بیکاری و از سوی دیگر، افت مالیات بر فروش^۱ را به دنبال دارد.

ب- با رشد بیکاری و ازدست رفتن مشاغل، مالیات بر درآمد^۲ رشد نزولی پیدا می‌کند.

ج- مالیات بر املاک^۳، که ضریبی از بهای ملک است، موازی با پایین آمدن بهای زمین و مستغلات رشد نزولی پیدا می‌کند.

د- از آنجایی که بحران اقتصادی جهانی، مالی-اعتباری است، از پیامدهای این بحران، نزول اعتبارات مالی را می‌توان نام برد که خود را در بخش‌های خصوصی و دولتی نشان داده است. بانک‌ها و بنگاه‌های مالی نه تنها از دادن اعتبار (وام) به یکدیگر خودداری می‌کنند، بلکه این معضل گریبان‌گیر تمام مردم جامعه و مهم‌تر از آن، بخش دولتی نیز گردیده و استقراض و انتشار اوراق قرضه‌ی کوتاه و درازمدت برای دولت‌های محلی نیز بسیار مشکل و گران شده است.

ه- تمام مالیات‌ها به طور یکسان در اختیار دولت‌های محلی قرار نگرفته‌اند؛ بلکه میزان دریافت‌های دولت‌های محلی از هر یک از این مالیات‌ها به قوانین ملی، ایالتی و محلی بستگی دارد. برای نمونه و با ساده‌انگاری، در ایالات متحده (با وجود قوانین پیچیده‌ی مالیاتی) مالیات بر املاک به دولت‌های محلی تعلق می‌گیرد؛ اما مالیات بر فروش اغلب به حساب‌ها و خزانه‌های دولت‌های ایالتی و ایالت‌ها ریخته شده که بخشی از آن به دولت‌های محلی بازگردانده می‌شوند و مالیات بر درآمدها در اختیار دولت مرکزی است که آن نیز به نوبه‌ی خود بخشی را به دولت‌های محلی باز می‌گرداند. در نتیجه می‌توان گفت اثرات بحران مالی جهانی بر اقتصاد محلی افت مالیات بر فروش، مالیات بر درآمد، مالیات بر املاک و هم چنین افت اعتبار و استقراض را به دنبال دارد.

و- بخش تجاری حکومت‌های محلی^۴ نیز از انقباض اقتصاد جهانی رهایی نیافته و درآمدهای تجاری شهرداری‌ها نیز رشد نزولی داشته‌اند.

۲- تفکیک بودجه‌ی عملیاتی - جاری^۵ از بودجه‌ی سرمایه‌ای - عمرانی^۶

بودجه‌های عمرانی و بودجه‌های عملیاتی با یکدیگر تفاوت دارند و هزینه‌ی هر یک از این بودجه‌ها اثرات متفاوتی بر اقتصاد ملی و محلی می‌گذارد. بودجه‌های جاری اغلب برای پرداخت دستمزد پرسنل و مخارج روزمره و حفظ و نگهداری وضع موجود دولتهای محلی هزینه می‌شوند؛ در حالی که بودجه‌های عمرانی برای توسعه و گذار از وضعیت موجود در دولت‌های محلی هزینه می‌شوند. با توجه به تعاریف بیان شده می‌توان به این نتایج دست یافت که:

الف- صرف بودجه‌ی عمرانی در رساندن خدمات به شهروندان جنبه‌ی توسعه‌ای دارد؛ در حالی که صرف بودجه‌های جاری دولت‌های محلی، توسعه‌ای در رساندن خدمات به شهروندان ایجاد نمی‌کند.

ب- هزینه کردن بودجه‌های عمرانی، گسترش کار و فعالیت‌های اقتصادی را به دنبال دارد؛ در حالی که صرف بودجه‌های جاری به فعالیت و گسترش اقتصادی خاصی نمی‌انجامد.

ج- بیشتر دولت‌های محلی برای کم کردن بودجه‌های جاری و هم چنین بالا بردن بازدهی این بودجه‌ها تلاش می‌کنند؛ در حالی که تمامی آنها تمایل دارند که بودجه و فعالیت‌های عمرانی خود را ادامه و گسترش دهند.

۳- اثرات بحران بر منابع درآمدی کلانشهرها-تشخیص، تفکیک و تحلیل^۷

موضوع دیگر در شناخت اثرات بحران مالی بر دولت‌های محلی، تشخیص، تفکیک و تحلیل این اثرات بر روی هریک از اقلام منابع مالی بودجه است. این شیوه، در شناسایی و حفظ منابع مالی پایدار شهرداری‌ها تأثیر مستقیم داشته و رابطه‌ی اقتصاد محلی و افت و خیز آن را با هر یک از منابع مالی پایدار بودجه به طور مشخص و مستقیم تحلیل و بررسی می‌کند. اما به علت فراوانی و قابل قیاس نبودن جزئیات اقتصاد محلی و قوانین مالیاتی و درآمد شهری در کشورهای مختلف، سنجش میزان درآمد اجزا و اقلام بودجه‌ی دولت‌های محلی با یکدیگر بی‌نتیجه بوده و هیچ وقت دو حکومت محلی یافت نمی‌شود که از نظر نحوه‌ی درآمد، نوع، میزان و درصد اقلام بودجه با یکدیگر یکسان باشند. از دیدگاه کلی می‌توان به سنجش وضعیت اقتصادی حکومت‌های محلی و رابطه‌ی آنها با بحران مالی جهانی پرداخت؛ اما سنجش اقلام بودجه‌ی آنها با یکدیگر برای دادن جمع‌بندی کلی پیشنهاد نمی‌شود. بنابراین با وجود اینکه تشخیص، تفکیک و تحلیل اقلام بودجه‌ی هر یک از حکومت‌های محلی مطالعه شده در رابطه با بحران مالی جهانی آموزنده است، اما نباید اقلام بودجه‌ی آنها را با یکدیگر سنجید.

شهروندان زمانی به تغییرات و ارائه‌ی خدمات شهری رضایت می‌دهند که وجود مسئله‌ی بحران و کسر بودجه را باور کنند. مدیران و کارشناسان حکومت‌های محلی نیز میزان کسر بودجه را پیش‌بینی کرده، اثرات کوتاه و دراز مدت آن را مشخص و با شهروندان خود در میان می‌گذارند

۴- راهکارهای اتخاذ شده توسط کلانشهرها در مقابله با بحران اقتصادی

۴-۱- اندازه‌گیری میزان افت درآمد

اولین اقدام برای تهیه‌ی استراتژی مطلوب و کارآمد، تشخیص میزان افت درآمد و اثرات کوتاه و درازمدت آن بر حوزه‌ی فعالیت حکومت محلی است و در این رابطه مدیران حکومت‌های محلی به تغییرات زیر توجه می‌کنند:

الف- تغییرات در زمان دریافت‌ها و پرداخت‌های شهرداری‌ها؛

ب- تغییرات در قوانین مربوط به حوزه‌ی فعالیت‌های شهرداری‌ها؛

پ- تغییرات اقتصادی ملی و محلی در حوزه‌ی فعالیت شهرداری‌ها و

ت- تغییرات برنامه‌ها و پروژه‌ها در حوزه‌ی فعالیت شهرداری‌ها.

۴-۲ ارتباط با شهروندان

لازمه‌ی ارائه و ادامه‌ی تغییرات نامبرده، پشتیبانی مردمی از تغییر برنامه‌ها و پروژه‌ها و چگونگی ارائه‌ی خدمات توسط شهرداری‌هاست. شهروندان زمانی به تغییرات و ارائه‌ی خدمات شهری رضایت می‌دهند که وجود مسئله‌ی بحران و کسر بودجه را باور کنند. مدیران و کارشناسان حکومت‌های محلی نیز میزان کسر

بودجه را پیش‌بینی کرده، اثرات کوتاه و دراز مدت آن را مشخص و با شهروندان خود در میان می‌گذارند.

۳-۴- راهکارهای برنامه‌ریزی شده

برای حل بحران بودجه باید راهکار^۸ درستی یافت. برخی از دولت‌های محلی با اجرای برنامه‌های مقطعی، مشکل درآمدهای کوتاه‌مدت را حل کرده‌اند؛ مانند به عقب انداختن برخی از پروژه‌های عمرانی که از بودجه‌های جاری هزینه شده‌اند. اما چنانچه معضل بودجه، اساسی - ساختاری^۹ و طولانی مدت باشد، چگونگی برخورد با آن معضل، بازنگری و تغییر در سیستم فعالیت ارائه‌ی خدمات شهری است. شوراهای کلانشهرها در شناسایی و اندازه‌گیری ابعاد بحران‌های اقتصادی دخالت مستقیم داشته تا اطمینان یابند که کارشناسان و مدیران ارشد شهرداری‌ها بحران را به درستی ارزیابی کرده‌اند. از سوی دیگر، چنانچه برنامه‌های پیشنهاد شده توسط کارشناسان شهرداری‌ها با شهروندان مطرح نشود و رضایت آنها فراهم نگردد، کم اثر شده و برنامه‌ها کارایی لازم را نخواهند داشت.

۴-۴- استفاده از پسماند حساب‌ها

بسیاری از کلانشهرها به سرعت به تحلیل و ارزیابی پسماند حساب‌ها^{۱۰} می‌پردازند و چنانچه این امر کارشناسانه و با دقت انجام گیرد، می‌توان گذار مالی^{۱۱} را پیش‌بینی کرد و اگر به این نتیجه برسند که حساب‌ها پسماندی خواهند داشت، پیش از پایان سال مالی به تخصیص این پسماندها به هزینه‌های اولویت‌بندی شده می‌پردازند.

۵-۴- توجه به داده‌ها و نتایج آنها

نتایج هر راهکار برای حذف خدمات و هزینه‌ها به طور دقیق به اعضای شورای شهر و سپس به شهروندان گزارش می‌شود. مدیران و کارشناسان دولتهای محلی از تمام ابزار و اسباب‌های تحلیلی استفاده می‌کنند تا به دقت بتوانند پیامدهای هر راهکار پیشنهاد شده را در حذف و یا کاهش خدمات شهری به اطلاع اعضای شورای شهر برسانند. برای نمونه، اگر از بودجه‌ی برف‌روبی شهر ۲۰ درصد کاسته شود اما نشست برف ۱۵ درصد از سال پیش بیشتر شود، اثرات تأمینات شهری - محیط زیستی - اجتماعی آن چگونه خواهد بود؟ با ارائه‌ی این گونه گزارش‌ها و با تحلیل علمی - فنی که در اختیار شوراهای شهرها گذاشته می‌شود، بودجه را با دقت بیشتری برنامه‌ریزی کرده و از شوک‌های پیش‌بینی نشده جلوگیری می‌کنند.

۶-۴- پیدا کردن منابع جدید درآمد

یافتن منابع جدید درآمدی از جمله فعالیت‌های مهم شهرداری‌هاست. بسیاری از شهرها از منابعی برخوردارند که تاکنون به آنها توجهی نشده و تشخیص منابع مالی داخلی نیز از زمره‌ی این فعالیت‌ها به شمار می‌رود. حساب‌های تجارتهای شهرداری‌ها^{۱۲}، متعلق به شرکتهای دولتهای محلی، از جمله‌ی این منابع مالی‌اند، که در برخی مواقع سهم خدمات دریافتی خود را به طور کامل به دولت محلی نمی‌پردازند. این حساب‌ها باید سهم خدمات مدیریت شهرداری‌ها را بپردازند، که مهمترین آنها مدیریت بخش مالی و شخص شهردار است.

افزون بر آن، می‌توان گفت تمامی عوارض می‌بایست به صورت کارشناسانه و از نو ارزیابی شوند تا شهرداری اطمینان یابد که تمامی هزینه‌های مربوط به آن در عوارض جای داده شده است.

از دیاد درآمدها گرچه در شرایط انقباض اقتصادی امری مشکل به نظر می آید، اما در حقیقت فرصتی است که دولت‌های محلی سیاست‌های هزینه‌بر قدیمی را به صورت جدی و از نو، پیگیری کنند. راهکارهایی که در این زمینه می‌توان اتخاذ کرد عبارت‌اند از: برنامه‌ریزی نوین برای جمع‌آوری مالیات‌ها و بدهی‌های عقب افتاده به شهرداری، بازنگری در سیستم قدیمی مالیاتی و جمع‌آوری عوارض در حال اجرا، بالا آوردن نرخ خدمات شرکت‌های دولتی و بالا بردن پهنه‌ی عمومی مالیات‌های موجود

۷-۴- مرحله‌ای بودن تغییرات

تلاش دولت‌های محلی بر این است که تغییرات را در چندین مرحله به اجرا در آورند. اگر کم و یا حذف کردن برخی از خدمات و یا زیاد شدن نرخ برخی از عوارض و خدمات، در چندین مرحله صورت گیرد، از شوک ناگهانی جلوگیری می‌شود. در صورت حذف برخی از برنامه‌ها و خدمات بهتر است که به جای پایان دادن خدمات کارکنان، از استخدام جدید پس از بازنشستگی جلوگیری شود تا به تدریج تعداد پرسنل کاهش یابد.

۸- تجدید نظر در انتخاب ارائه‌ی خدمات

از آنجایی که شهرداری‌ها به کسب خرید و فروش خدمات می‌پردازند، لازم است که مدیریت شهری آگاه باشد که باید چه نوع و چه سطحی از خدمات را معامله کند و آیا راه‌های دیگری با نرخ کمتر پیدا می‌شود که این خدمات را ارائه دهد؟ در برخی از مناطق شهرداری‌ها، ارائه و هزینه‌ی خدمات با یکدیگر شریک شده و از این راه هزینه‌ها را سرشکن می‌کنند، برای نمونه، در شهرهای نزدیک به یکدیگر خدمات پاکسازی و جمع‌آوری زباله‌ها و آتش نشانی میان چند شهر تقسیم شده و هزینه‌های آن نیز میان شهرداری‌های گوناگون سرشکن می‌شود.

۹- ارزیابی و اگذاری خدمات شهرداری

برخی از شهرداری‌ها با طرح پرسش‌هایی مانند: چه خدماتی را و چگونه ارائه دهند و آیا می‌توان چنین خدماتی را به بخش خصوصی واگذار کرد؟ در حال ارزیابی خدمات شهری‌اند. این تصمیم‌گیری رابطه‌ی مستقیمی با تعداد پرسنل دولت محلی و بازدهی شغلی آنها دارد. هر چقدر تعداد پرسنل در حوزه‌ی یک فعالیت و یا در حوزه‌ی یک حکومت محلی بیشتر باشد، وجود این بحران جدی‌تر، حل آن لازم‌تر، پیامدهای آن از نظر اقتصادی مفیدتر و از نظر سیاسی مشکل‌تر خواهد بود. با واگذاری یک فعالیت عمده‌ی شهرداری به بخش خصوصی، باید تعداد زیادی از پرسنل ناکارآمد و یا کارآمد با هزینه‌ی گزاف اخراج شوند. چنین تصمیمی به همان میزان که از نظر کم کردن هزینه‌های جاری با ارزش است می‌تواند موج نارضایتی و کارشکنی را در پی داشته باشد.

نتیجه‌گیری

با توجه به اثرات بحران مالی جهانی بر حاکمیت‌های محلی، محورها و اصول سیاست‌های درست دولت‌های محلی را برای مقابله با بحران اقتصادی می‌توان به شرح زیر برشمرد:

- پایین آوردن هزینه‌ها

از جمله سیاست‌های عمده‌ای که شهرهای جهان به آن متوسل شده‌اند، پایین آوردن هزینه‌های جاری و هم چنین برخی از هزینه‌های عمرانی است که منبع مالی آنها حساب‌های عمومی دولت‌های محلی به

پی‌نوشت‌ها:

- 1- Sales Tax
- 2- Income Tax
- 3- Property Tax
- 4- Enterprise Funds
- 5- Operating Budget
- 6- Capital Budget
- 7- Line Item Analysis
- 8- Process
- 9- Structural
- 10- Funds
- 11- Cash Flow
- 12- Enterprise Funds
- 13- Information Technology

منابع برای مطالعه بیشتر:

- All China Federation of Trade Unions. Responding to the Global Economic Crisis: Government and Unions Put Job Protection First.
- (2008), "Budget Shortfalls Hammering State and Local Governments, Nonprofits", www.web.com.
- (2008), "City of New York for Immediate Release. Mayor Bloomberg Presents \$59.1 Billion Fy 2009 Executive Budget".
- City of Philadelphia Mayor's Speech, (2008), "A Call for Shared Sacrifice".
- (2008), International Herald Tribune.
- (2008), "National Survey Highlights How Economic Climate is Impacting Local Government Technology Budgets. Public Technology Institute (PTI)", www.Input.com.
- (2008), "Robert Bland, Managing Your Budget: Making Tough Decisions in Tough Times", www.icma.org.
- (2008), The U.S. Conference of Mayors Executive Director Tom Cochran Calls for a Mainstreet Stimulus Plan to Create Jobs, Spur National Economy.
- U.S Cities Seek Federal Help to Ease Economic Crisis (Reuters)
- US Department of Treasury Fact Sheet

شمار می‌رود؛ برای نمونه، شهردار نیویورک در روز ۲۰۰۸/۵/۱، که بودجه عمرانی ۵۹/۱ میلیارد دلاری پنج ساله‌ی نیویورک را ارائه داد، به این موضوع اشاره کرد که آن بخش از بودجه‌ی عمرانی که از حساب‌های عمومی شهر نیویورک تأمین شده بود، از ۴ سال به ۵ سال به درازا کشیده خواهد شد، که در نتیجه سهمیه‌ی پرداختی از حساب‌های عمومی شهر در سال‌های ۱۲-۲۰۰۸-۲۰ سالیانه ۲۰ درصد کاهش خواهند یافت. از جمله راهکارهای دیگر پایین آوردن هزینه‌های جاری میان مدت و بازپرداخت بدهی‌های اوراق قرضه با نرخ بهره‌ی بالاست که شهرداری نیویورک به چنین عملی اقدام کرده است. دیگر آنکه طبق گزارش PTI در طی دو سال آینده بودجه^{۱۳} در دولت‌های محلی ایالات متحده ۳۸ درصد کاهش پیدا خواهد کرد. طبق گزارش فدراسیون اتحادیه‌ی صنفی کشور چین در ۱۱ نوامبر ۲۰۰۸، وزارت منابع انسانی و تأمین اجتماعی آن کشور در بیانیه‌ای دولت‌های محلی را تشویق کرد که بالا آوردن حداقل مزد کارگران به عقب بیفتد.

- ازدیاد درآمدها

ازدیاد درآمدها گرچه در شرایط انقباض اقتصادی امری مشکل به نظر می‌آید، اما در حقیقت فرصتی است که دولت‌های محلی سیاست‌های هزینه‌بر قدیمی را به صورت جدی و از نو، پیگیری کنند. راهکارهایی که در این زمینه می‌توان اتخاذ کرد عبارت‌اند از: برنامه‌ریزی نوین برای جمع‌آوری مالیات‌ها و بدهی‌های عقب افتاده به شهرداری، بازنگری در سیستم قدیمی مالیاتی و جمع‌آوری عوارض در حال اجرا، بالا آوردن نرخ خدمات شرکت‌های دولتی و بالا بردن پهنه‌ی عمومی مالیات‌های موجود.

- ایجاد پروژه‌های درآمدزا

پروژه‌های سرمایه‌ای - عمرانی درآمدزا و رقابت با بخش خصوصی از جمله کارهایی است که عمده‌ی شهرهای جهان به آن متوسل شده‌اند. اما از جمله راهکارهای دیگر می‌توان به برگزاری جشنواره‌ها، نمایشگاه‌ها، مسابقات و مانند آن در کوتاه مدت اشاره کرد. در نتیجه در شرایطی که گفته شد، کم کردن هزینه‌های جاری، استفاده‌ی بهینه از منابع مالی، تداوم پروژه‌های سرمایه‌ای و جلوگیری از رکود و بیکاری پیشنهاد می‌شود.

مدیریت بودجه در حکومت‌های محلی: تصمیم‌گیری صحیح در زمان بحران^۱

Managing Your

Budget:

Making Tough Decisions in Tough Times

● نویسنده: رابرت بلاند

Robert Bland

● ترجمه: علی عربانی دانا

حکومت‌های محلی جهان برای به دست آوردن بودجه‌ی خود با رکود اقتصادی بزرگی مواجه شده‌اند؛ رکودی که به صورت یک بحران در بازار رهن شروع شد و اکنون به بحران اقتصادی بزرگ تبدیل شده است. فعالیت اقتصادی در زمان بحران، نیازمند تصمیم‌گیری‌های محکم و درست است و تنها از این راه است که می‌توان به بودجه‌ی متوازن دست یافت. پرسشی که مطرح می‌شود این است که مدیران محلی برای کاهش اثرات این بحران بر بودجه‌های جاری و سرمایه‌ای خود، چه باید بکنند؟

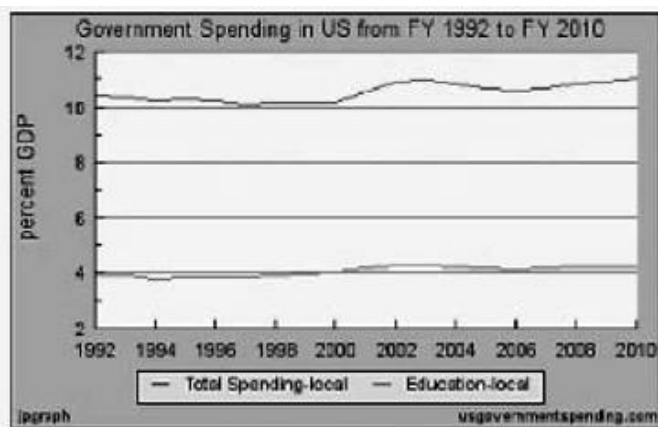
رهبران حکومت محلی می‌دانند که دست یافتن به بودجه‌ی متوازن هدف مهمی است. ممکن است بودجه، حتی هنگامی که حکومت محلی، تمام روش‌های درست مدیریت مالی را با آگاهی کامل به کار بسته باشد، اشتباه برنامه‌ریزی شود. اقتصاد به صورت چرخه‌ای عمل می‌کند و آیین چرخه‌ها، اغلب به وسیله‌ی عواملی مانند رکود اقتصادی، تورم و گسترش بسیار بالای بخش اقتصادی ایجاد می‌شود.

اقتصاد، دچار تغییرات بخشی نیز می‌گردد؛ این تغییرات بیشتر به واسطه‌ی عواملی مانند تغییر فناوری، توسعه‌ی اقتصادی و رقابت منابع داخلی و خارجی صورت می‌گیرد. از سوی دیگر، عوامل پیش‌بینی‌نشده‌ی مانند بلایای طبیعی، بیماری‌های همه‌گیر، تغییرات آب و هوایی نیز در این امر تأثیر دارند. رکود اقتصادی کنونی، مدیران را به اندازه‌ی محدود کرده است که مجبور شده‌اند تمام مهارت‌های خود را به کارگیرند تا بتوانند جوامع بحران زده را در این طوفان متلاطم اقتصادی هدایت کنند.

در سال ۲۰۰۸، تولید ناخالص ملی^۲ در حدود ۱۴/۸ تریلیون دلار بود که ۱۰/۹ درصد آن به وسیله‌ی حکومت‌های محلی تولید می‌شد. به کلام دیگر، یک دلار از هر ده دلاری که در این سال به وسیله‌ی اقتصاد آمریکا تولید شد، از سوی حکومت‌های محلی این کشور بود.

تعیین بودجه‌ی محلی مربوط به آموزش نشان داد که هزینه‌های محلی، ۶۷ درصد از تولید ناخالص ملی است (شکل

۱). بازدهی حکومت‌های محلی همچنان به روند صعودی تدریجی خود ادامه داده است و به رشد نسبی فعالیت‌های گوناگون حکومت‌های محلی در اقتصاد آمریکا، که اکنون ۳۶/۶ درصد تولید ناخالص می‌باشد، رسیده است.



شکل ۱- هزینه‌های حکومت‌های محلی در آمریکا از سال مالی ۱۹۹۲ تا سال مالی ۲۰۱۰

بودجه‌های محلی برخلاف بودجه‌ی حکومت‌های مرکزی، صرف هزینه‌ی پرسنل، حقوق، دستمزد و مزایا می‌شوند. از این رو، مدیران حکومت‌های محلی باید بودجه‌ی خود را متوازن کنند و این بدان معناست که هزینه‌ی جاری فعالیت‌ها نباید بیشتر از درآمدهای جاری باشد و از اندوخته‌ها نیز نباید برداشت کرد. بنابراین، کاهش بودجه بی‌تردید، بر حقوق و دستمزد کارمندان حکومت محلی تأثیر می‌گذارد.

ارتباط نزدیکی که میان بودجه‌ی حکومت محلی و مبنای اقتصادی وجود دارد، بدین معناست که شیوه‌های پرداختن به بودجه‌های نامتوازن، باید با هر شهر یا استان متناسب باشد. گردش هزینه و درآمد حکومت‌های محلی نباید ویژگی‌های اقتصادی و سیاسی همانند داشته باشد. در پایان باید گفت: کار مدیریت و هدایت در زمان اقتصاد پرتلاطم به صورت مستقیم بر عهده‌ی مدیر است. مدیر، برای حفظ بودجه‌ی متوازن باید از اوضاع زمان و اثر آن بر هزینه و درآمد اجتماع به خوبی آگاهی داشته باشد و سپس برای کاهش اثرات طولانی و کوتاه مدت بر بودجه، از اقدامات لازم استفاده کند.

اولویت اول: تصمیمات، باید مبتنی بر اطلاعات بهنگام و مستند باشد

در دوره‌ی ما که عصر اطلاعات است، اطلاعات بودجه‌ای درست - از جمله پیشینه‌ی معتبر، پیش‌بینی‌های بودجه‌ای مستند و تفسیر آگاهانه‌ی یافته‌ها - مبنایی است که مدیر می‌تواند با استفاده از آنها، تمام اقدامات بودجه‌ای دیگر را انجام دهد. پیش‌بینی بهنگام و مستند بودجه، تنها می‌تواند در

پیش‌بینی بهنگام و مستند بودجه، تنها می‌تواند در ادارات بودجه‌ای صورت بگیرد که تحلیل‌گران با تجربه و آگاه دارند؛ تحلیل‌گرانی که در پیش‌بینی امور اقتصادی و هم‌چنین از تأثیر متقابل اقتصاد و بودجه‌های عملیاتی و سرمایه‌ای حکومت‌های محلی، آگاهی کافی داشته باشند

مدیر نیز برای هدایت حکومت محلی در زمان اقتصاد پرتلاطم، باید پیش‌بینی‌های بودجه‌ای مستندی در اختیار داشته باشد. اگر مدیر در زمان بحران، تحلیل‌گران کیفی را جذب نکرده و از فناوری و پایگاه داده‌ها استفاده نکند، سبب خواهد شد که گروه مدیریت برای انجام اقدامات خود، به پیش‌بینی‌های فرضی وابسته باشند

ادارات بودجه‌ای صورت بگیرد که تحلیل‌گران با تجربه و آگاه دارند؛ تحلیل‌گرانی که در پیش‌بینی امور اقتصادی و هم‌چنین از تأثیر متقابل اقتصاد و بودجه‌های عملیاتی و سرمایه‌ای حکومت‌های محلی، آگاهی کافی داشته باشند.

تصمیم‌گیری درست، نیازمند اطلاعات بهنگام و مستند است. یک فرمانده برای اینکه بتواند یک برنامه‌ی دفاعی موفق طراحی کند، باید اطلاعات مستندی درباره‌ی قدرت، موقعیت و حرکات دشمن داشته باشد. مدیر نیز برای هدایت حکومت محلی در زمان اقتصاد پرتلاطم، باید پیش‌بینی‌های بودجه‌ای مستندی در اختیار داشته باشد. اگر مدیر در زمان بحران، تحلیل‌گران کیفی را جذب نکرده و از فناوری و پایگاه داده‌ها استفاده نکند، سبب خواهد شد که گروه مدیریت برای انجام اقدامات خود، به پیش‌بینی‌های فرضی وابسته باشند.

در نهایت، تمام حکومت‌ها با شرایط دشوار بودجه‌ای مواجه خواهند شد که ناشی از بی‌ثباتی اقتصادی است. دانش اطلاعات بهنگام و مستند در زمینه‌ی اثرات بودجه‌ای این پیشرفت‌ها، به مدیر این امکان را می‌دهد که برای کاهش اثرات نامطلوب بحران اقتصادی، از اقدامات پیشگیرانه استفاده کند. اطلاعات بودجه‌ای صحیح، موارد زیر را در بر می‌گیرد:

- برآورد دوره‌ای هزینه و درآمدهای واقعی، به روز رسانی آن به صورت ماهانه و توضیح مواردی که خارج از برآورد بودجه‌ای هستند؛

- به روز رسانی برآوردها، دستکم به صورت ماهانه، به منظور بودجه‌بندی هزینه‌ها و درآمدها برای سال مالی آینده؛

- گزارش و تحلیل اقتصاد محلی، دستکم به صورت فصلی، از جمله: روند اقتصادی شاخص‌های اصلی (مانند: نرخ بیکاری، تورم، تولید ناخالص ملی و بهره) برای منطقه، استان و کشور که ممکن است بر اقتصاد محلی تأثیر بگذارد و برآورد فصل بعدی این شاخص‌های اصلی برای کشور و منطقه (البته در صورت وجود داشتن)؛

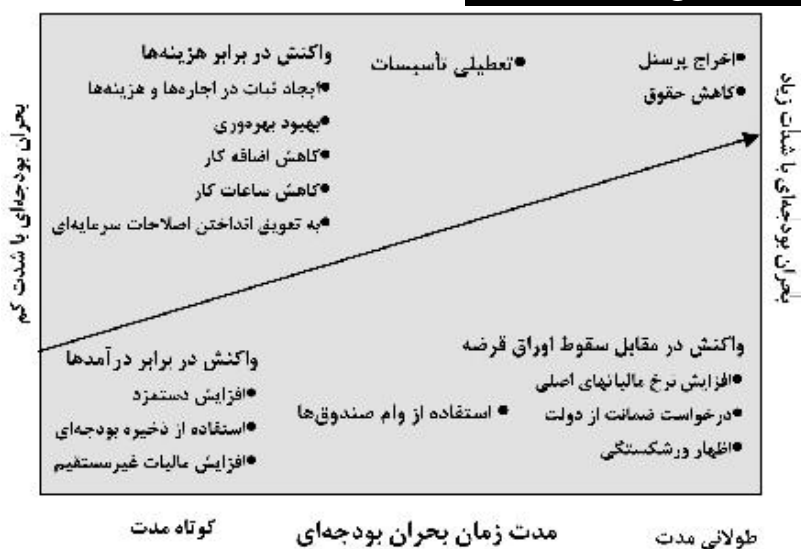
- گزارش در زمینه‌ی شاخص‌های عملکرد فعالیت‌ها و بخش‌های مهمی که بر بودجه تأثیر می‌گذارند (دستکم به صورت فصلی) و

- آماده‌سازی طرح پیش‌بینی طولانی مدت به صورت سالانه و درج هزینه‌ها و درآمدهای ۵ ساله‌ی حکومت‌ها و مؤسسات در آن و تحلیل این موضوع که حکومت محلی چگونه باید با این بحران مقابله کند.

این پیش‌بینی‌ها که به صورت سالانه به روز رسانی می‌شود، می‌تواند شکافی را که امکان رویداد آن نزدیک است، پیشاپیش آگاهی دهد و این فرصت را برای مدیران فراهم کند که برای کاهش روندهای نامناسب از اقدامات اصلاحی استفاده کنند.

مسئولین منطقه‌ی آموزشی دالاس^۳ در پاییز سال ۲۰۰۸، متوجه کاهش ۸۵ میلیون دلاری در بودجه‌ی عملیاتی شدند که به دلیل نظارت ضعیف بر بودجه و نبود اطلاعات بودجه‌ای بهنگام و مستند ایجاد شده بود. مدیر این منطقه در دو سال گذشته بسیار موفقیت آمیز، عملکرد آموزشی دانش‌آموزان را به طور تدریجی افزایش داد؛ اما به مبانی مدیریت درست توجه نکرد. در بهار و تابستان سال ۲۰۰۸، مسئولین این منطقه، اقدام به جذب ۵۰۰ نفر معلم نمودند، ولی بودجه‌ی سال مالی ۲۰۰۹، توانایی پشتیبانی این نیروها را نداشت؛ بنابراین پاییز آن سال، برای جبران بودجه‌ی متوازن، تعداد نیروی کار، به طور ناامیدکننده‌ای کاهش یافت. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که بهترین گروه مدیریت نیز نمی‌تواند فراتر از اطلاعات به دست آمده از تصمیم‌گیری عمل کند.

شکل ۲- راهبردی برای پاسخ به بحران بودجه‌ای



اولویت دوم: تصمیمات دشوار باید بدون درنگ گرفته شوند

بحران بودجه‌ای اغلب ناگهانی و بدون هشدار قبلی رخ نمی‌دهد. ضعف گروه رهبری در انجام اقدامات اصلاحی، تنها موارد گریزناپذیر را به تأخیر می‌اندازد و گستره‌ی اقدامات محتمل در آینده را محدود می‌کند. گاهی بن بست‌های سیاسی به مدیر اجازه نمی‌دهد که به اقدام اصلاحی دست بزند. گاهی نیز، روابط تیره با شورا اجازه نمی‌دهد که مدیر، اطلاعات مربوط به زمان بحرانی و سخت را در

اختیار شورا قرار دهد. گاهی نیز مدیر قربانی شده و مجبور می‌شود برای اقدام پیشگیرانه، تنها از ایده‌های شورا استفاده کند و در پی آن باید سرزنش مربوط به تصمیمات جدال برانگیز را نیز تحمل کند. تام مورفی^۴ شهردار پیتربورگ، در سال ۲۰۰۴، هنگام سفارش به رسانه‌ها در زمینه‌ی افزایش مشکلات بودجه‌ای شهر اعتراف کرد که در مدرن‌سازی سیاست‌های درآمدزایی از آثار باستانی شهر، شتاب کرده و اشتباه نموده است. گرچه گروه ارشد بودجه، ممکن است نتواند تمام بحران‌ها را پیش‌بینی کند، ولی می‌تواند پاسخی را پیشنهاد دهد که متناسب با ویژگی‌های اقتصادی و سیاسی آن جامعه باشد. وقتی اداره‌ی بودجه در برنامه‌ی مالی خود با مشکل و ابهامی برخورد می‌کند، گروه مدیریت باید از راه‌های زیر آن را برطرف کند:

- ماهیت مشکل و شدت آن را به گونه‌ای دقیق برای شورا و هیئت‌های اجرایی دیگر، بازگو کند؛
- عامل مشکل را با دانش و توانایی خود پیدا کرده و بسنجد آیا می‌توان، عامل یا عوامل آن را بدون آوردن نام شخصیت‌ها و رهبران پیشین شناسایی کرد (و آیا مشکل به دلیل غفلت مدیران پیشین است؟ و چگونه می‌توان بدون اینکه آبروی آنها به خطر بیفتد، عامل مشکل را بازگو کرد) و
- پیشنهاد یک سری مراحل پیشرونده برای اصلاح مشکل، به صورتی که در هر مرحله معیاری برای نشان دادن پیشرفت کار باشد.
هر اندازه میزان واکنش حکومت محلی نسبت به بحران سریع‌تر باشد، به همان اندازه، بهتر می‌توان از شکاف بودجه‌ای جلوگیری کرد.

اولویت سوم: تعیین نوع بحران مالی که پیش‌روی حکومت است

مرحوم چالز لوین^۵، محقق مشهور در زمینه‌ی مدیریت دولتی، تقسیم‌بندی جالبی را ارائه داده است که چگونگی برخورد حکومت‌های محلی با بحران مالی را نشان می‌دهد. او بحران‌های بودجه‌ای را از نظر مدت (طولانی‌مدت و کوتاه‌مدت) و شدت (شدت زیاد و شدت کم) از یکدیگر جدا کرده و به چهار نوع بحران بودجه‌ای اشاره می‌کند که حکومت‌های محلی براساس آن می‌توانند جایگاه خود را پیدا کنند: ۱- ضربه مالی (کوتاه‌مدت و دارای شدت کم) ۲- بحران مالی (کوتاه‌مدت و دارای شدت زیاد) ۳- فشار مالی (طولانی‌مدت و دارای شدت کم) ۴- شکست مالی (طولانی‌مدت و دارای شدت زیاد).

شکل (۲) که بر مبنای تقسیم‌بندی لوین ترسیم شده است، نشانگر پیشرفت اقداماتی است که یک حکومت محلی می‌تواند در زمان بحران اتخاذ کند. این شکل نمایشی پویا از فناوری‌هایی است (یعنی کاهش هزینه و افزایش درآمد) که حکومت‌های محلی از آن برای برخورد با بحران‌های بودجه‌ای استفاده می‌کنند. مدیران برای تنظیم میزان درآمدها با هزینه‌ها، ابتدا به کاهش هزینه توجه می‌کنند. اقداماتی که با آن می‌توان هزینه‌ها را کاهش داد عبارتند از:

- کاهش و یا حذف اضافه‌کار؛ این بحران فرصتی برای آموزش پرسنل به یکدیگر است؛ به گونه‌ای که بعد از آن بتوانند از عهده‌ی دوره‌های اوج تقاضا برآیند.

- ایجاد اصلاحات در بهره‌وری؛
 - ایجاد ثبات در اجاره‌ها و هزینه‌ها؛
 - به عقب انداختن هزینه‌های نگهداری و سرمایه‌ای و
 - جستجو برای کاهش داوطلبانه‌ی حقوق، به منظور جلوگیری از اخراج پرسنل.
- طرح‌های درآمدزا عبارتند از: افزایش دستمزد برای فعالیت‌هایی که در بودجه‌ی عمومی قرار می‌گیرند (برای نمونه، امور رفاهی که از یارانه‌ی مالیاتی استفاده می‌کند)؛ استفاده از ذخیره‌ی بودجه‌ای و افزایش مالیات غیرمستقیم. اقدامات دیگری که در این زمینه می‌توان انجام داد عبارتند از:
- پیگیری شدید معوقه‌های مالیاتی، جریمه‌ها و دستمزدها (یک راهکار رایج این است که مهلتی برای پرداخت جریمه‌های معوقه تعیین شود و بعد از آن به شدت با متخلفین برخورد شود)؛
 - بازنگری در معافیت‌های کامل یا جزئی که در چهارچوب قوانین محلی اعمال شده‌اند و تلاش برای اصلاح و یا حذف آنها؛

چالز لوین، به چهار نوع بحران بودجه‌ای اشاره می‌کند که حکومت‌های محلی براساس آن می‌توانند جایگاه خود را پیدا کنند: ۱- ضربه مالی (کوتاه‌مدت و دارای شدت کم) ۲- بحران مالی (کوتاه‌مدت و دارای شدت زیاد) ۳- فشار مالی (طولانی‌مدت و دارای شدت کم) ۴- شکست مالی (طولانی‌مدت و دارای شدت زیاد)

- تعیین دستمزد برای فعالیت‌های متهورانه برای جبران هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم و
 - افزایش مالیات برای حوزه‌هایی که گستره‌ی آنها وسیع است؛ برای نمونه، بخش فروش و بخش مسکن (البته این آخرین چاره است).
- اگر بحران همچنان ادامه یابد و یا بدتر شود، راه‌هایی وجود دارد که می‌تواند این شکاف بودجه‌ای را کمتر کند، اما نتیجه‌ی استفاده از آنها مطلوب نخواهد بود، مانند:
- افزایش مالیات؛
 - کاهش حقوق؛
 - کاهش نیروی کار؛
 - تعطیلی تأسیسات و
 - فروش دارایی‌های ثابت.
- در دوران رکود اقتصادی، دارایی‌های ثابت حکومت محلی مانند زمین‌های خالی و پارکینگ‌های ماشین، بی‌تردید فروخته می‌شوند. اما بهترین زمان برای فروش این دارایی‌ها، دوره‌های رونق اقتصادی است؛ زیرا در این زمان، قیمت‌ها در بازار به اوج خود می‌رسد.

یکی از رایج‌ترین اقداماتی که مدیران برای کاهش حوادث غیرقابل پیش‌بینی انجام می‌دهند، ایجاد صندوق مالی برای روز مبادا می‌باشد. لازم است هر یک از حکومت‌های محلی دستکم یکی از انواع صندوق‌های مالی را برای خود ایجاد کند. هراندازه که اقتصاد محلی و منطقه‌ای بی‌ثبات‌تر باشد، این صندوق به همان میزان باید گسترده‌تر شود

سقوط فعلی بازار مسکن، سبب شده است که حکومت‌های محلی بعضی از مناطق کشور، خانه‌های زیادی را به مالکیت خود درآورند و بدون استفاده نزد خود نگهدارند. فروش این نوع دارایی‌های ثابت، به ویژه دارایی‌هایی که املاک را وارد گردش مالیاتی می‌کنند، باید به سرعت انجام شود. فروش دارایی‌های دیگر، به ویژه دارایی‌هایی که ممکن است بخشی از طرح طولانی مدت توسعه‌ی اقتصادی باشند، باید بعد از بررسی دقیق و پشتیبانی کامل گروه رهبری صورت بگیرد. البته باید دقت کرد که بخشی از نتایج حاصل از این فروش‌ها، به روز مبادا اختصاص یابد.

چاره و راه‌حل نهایی حکومت محلی این است که به خاطر ورشکستگی خود به دادگاه دادخواست بدهد. گرچه این کار اغلب انجام نمی‌شود، ولی فصل ۹ قانون ورشکستگی ایالات متحده‌ی آمریکا، مبنایی قانونی برای حکومت‌های محلی فراهم کرده است تا بتوانند از دادگاه مرکزی مربوط به امور ورشکستگی بخواهند که برای شیوه و زمان پرداخت بدهکاری‌هایشان (برای نمونه، اوراق قرضه‌ی شهرداری، حساب‌های پرداخت‌شدنی و حتی حقوق)، دوباره برنامه‌ریزی کند. در فصل ۹ این قانون هم چنین تصریح شده است که دارایی‌های حکومت محلی نباید تصفیه شده و حکومت محلی نباید منحل شود؛ ولی این امکان در قانون ایالتی وجود دارد.

مبنای تدوین اقتصاد سالم‌تر در آینده

مدیر در دوران فشار بودجه‌ای، باید به این مسئله توجه کند که تا حد امکان خسارت کمتری به سازمان و یا جامعه وارد شود؛ از سوی دیگر، باید چهارچوبی برای اجرای سیاست‌های مالی و مالیاتی تدوین کند که منجر به یک آینده‌ی سالم اقتصادی شود.

تجارب اخیر حکومت‌های محلی در ایالات متحده نشان می‌دهد که حکومت‌هایی که پایه‌ی اقتصادی آنها ضعیف است، هر بار که با موج رکود اقتصادی برخورد می‌کنند، فشار بودجه‌ای بیشتری را متحمل می‌شوند. این رکودها و کاهش بودجه، ضعیف شدن این حکومت‌های محلی را از نظر مالی به دنبال داشته و سبب می‌شود که آنها برای نجات سرنوشت اقتصادی خود، راه‌حل‌های زیادی در اختیار نداشته باشند.

یکی از رایج‌ترین اقداماتی که مدیران برای کاهش حوادث غیرقابل پیش‌بینی انجام می‌دهند، ایجاد صندوق مالی برای روز مبادا می‌باشد. لازم است هر یک از حکومت‌های محلی دستکم یکی از انواع صندوق‌های مالی را برای خود ایجاد کند. هراندازه که اقتصاد محلی و منطقه‌ای بی‌ثبات‌تر باشد، این صندوق به همان میزان باید گسترده‌تر شود.

اگر حکومت محلی بتواند ثبات بیشتری به بودجه‌ی عملیاتی سالانه‌ی خود بدهد، به همان میزان می‌تواند کنترل بیشتری بر آینده‌ی اقتصادی خود و در نتیجه به طور غیرمستقیم بر جامعه‌ی خود داشته

پی‌نوشت‌ها:

۱- این مقاله برگرفته شده از دو کتاب رابرت بلاند: کتاب راهنمای بودجه‌بندی برای حکومت‌های محلی و کتاب راهنمای درآمدی حکومت‌های محلی می‌باشد که در سال ۲۰۰۸ با عنوان زیر چاپ شده است:

Bland, Robert, (2008), "Managing Your Budget: Making Tough Decisions in Tough Times", www.icma.org.

2- Gross domestic product (GDP)

3- Dallas

4- Tom Murphy

5- Charles Levine

باشد. ثبات بودجه‌ای سبب می‌شود که محیط سرمایه‌گذاری مطلوبی برای رهبران اقتصادی ایجاد شود. از سوی دیگر نتیجه‌ی بی‌ثباتی بودجه‌ای نیز این است که نرخ مالیات و دستمزدها را نمی‌توان برآورد کرد و در نتیجه محیطی ایجاد می‌شود که فعالیت‌های اقتصادی آن را نمی‌توان پیش‌بینی کرد.

تدوین برنامه‌ی راهبردی، عامل دیگری است که برای فعالیت طولانی مدت مالی مورد نیاز است و برای هدایت فعالیت‌های توسعه‌ی اقتصادی به کار می‌رود. برای نمونه، قوت‌ها و ضعف‌های اقتصاد محلی و منطقه‌ای چه می‌باشد؟ آیا بنگاه‌های تجاری با یکدیگر ارتباط دارند و این امکان وجود دارد که خوشه‌هایی از بنگاه‌های تجاری با یکدیگر ارتباط داشته باشند و آیا این امکان وجود دارد که خوشه‌هایی از بنگاه‌های تجاری که با یکدیگر در ارتباط هستند ایجاد شود (اقتصاد انباشتی)؟

چه تهدیدهایی می‌تواند اقتصاد محلی را ضعیف کند؟ سیاست‌های فعلی مربوط به مالیات و دستمزد چگونه می‌توانند بر اقتصاد تأثیر بگذارند؟ رهبران محلی بر مبنای این تحلیل می‌توانند برنامه‌ای چند مرحله‌ای تدوین کنند تا براساس آن بتوانند از قوت‌های اقتصادی جامعه‌ی خود استفاده کرده، ضعف‌ها را اصلاح و روی فرصت‌ها سرمایه‌گذاری کنند و هم چنین تهدیدها را کاهش دهند.

تأثیر متقابل نقش زیادی دارد

بودجه‌ی محلی، نشانگر تلاقی دو منبع جداساز: درآمد و هزینه. مدیریت بودجه‌ی محلی وابسته به تأثیر متقابل این دو جریان است. میزان ظهور مشکلات بودجه‌ای نیز به تفاوت حساسیت این دو جریان، نسبت به تغییرات اقتصادی بستگی دارد.

چالش مدیران این است که ارتباط این دو جریان را با دقت برای منطقه، شهر و استان خود برآورد کنند. آگاهی از تأثیر متقابل هزینه و درآمد و در اختیار داشتن ابزارهای لازم برای کاهش فاصله‌ی میان این دو، از عوامل کلیدی و مؤثر برای مدیریت بودجه در زمان بحران اقتصادی به شمار می‌رود.

دانشنامه اقتصاد شهر

هدف این بخش تهیه و تدوین مجموعه واژگان تشریحی مرتبط با حوزه کلان اقتصاد شهر به زبان فارسی است. برای این منظور تلاش خواهد شد برای هر شماره از فصلنامه ۳-۴ واژه‌ی تخصصی معرفی شده و تعریفی به صورت تشریحی از آن ارائه شود؛ البته متکی بر منابعی که واژه از آن اقتباس شده است. برای فراهم آوردن این بخش، از واژگان تخصصی رشته‌هایی مانند اقتصاد و اقتصاد شهری، مالیه شهری و برنامه‌ریزی و مدیریت شهری و مانند آن استفاده خواهد شد. دانشگاهیان، مدیران امور شهری، کارشناسان و حرفه‌مندان مرتبط با اقتصاد و مالیه شهری می‌توانند از جمله مخاطبان اصلی دانشنامه‌ی اقتصاد شهر باشند. این بخش با این هدف به جستارگشایی می‌پردازد که بتواند در پیشبرد دانش مرتبط به ویژه در بدنه‌ی کارشناسی امور اقتصاد و مالیه‌ی شهری مفید واقع گردد؛ البته این هدف از راه فراهم کردن عرصه‌ای برای بحث‌های علمی از این نوع برای بدنه‌ی علمی و دانشگاهی ممکن خواهد شد. در حال حاضر کمبود عمده‌ای در واژگان تخصصی و تشریحی مرتبط با این حوزه به زبان فارسی وجود دارد. از این رو، امید است این بخش بتواند به تدریج برای رفع آن گام‌های مفیدی بردارد. هم‌چنین با تداوم این بخش از فصلنامه و با گذر سالیانی چند بتوان مجموعه واژگان تشریحی منتشر شده در این بخش را در مجلدی ویژه قابل استفاده همگان قرار داد. با وجود مشکلاتی که اغلب در دسترسی به منابع اصیل رشته‌های تخصصی وجود دارد، چندین دایرالمعارف برجسته در این زمینه فراهم گشته است که می‌توان از آن برای انتخاب چند واژه در هر شماره از فصلنامه، با توجه به موضوع ویژه‌ی آن از آن استفاده کرد. از میان این منابع می‌توان به آثار زیر اشاره کرد:

- Bevir, Mark, (2007), *Encyclopedia of Governance*, Sage Publications, Inc.
- Bishop, Matthew, (2004), *Essential Economics*, The Economics.
- Caves, W.Roger, (2005), *Encyclopedia of the City*, Rutledge.
- Darity, Jr. A. William, (2008), *International Encyclopedia of the Social Sciences*, 2nd edition, Macmillan Reference, USA, the Gale Group.
- Gerald, R. Pitzl, (2004), *Encyclopedia of Human Geography*, Greenwood Publishing.
- Gottdiener. M and Leslie. B, (2005), *Key Concepts in Urban Studies*, Sage Publication.
- Henderson, R. David, (2003), *The Concise Encyclopedia of Economics*, Liberty Fund, Inc.
- Lee, Cheng-Few and Lee, C.Alice, (2006), *Encyclopedia of Finance*, Springer Publication
- Mc Auliffe, Robert, (1999), *The Blackwell Encyclopedic Dictionary of Managerial Economics*, Blackwell Publishing Ltd.
- O'Hara, A. Phillip, (1999), *Encyclopedia of Political Economy*, Routledge.
- Shumsky, L. Neil, (1998), *Encyclopedia of Urban America :The Cities and Suburbs*, Abc-Clio Inc.
- Warf, Barney, (2006), *Encyclopedia of Human Geography*, Sage publications, Inc.

• بحران مالی^۱

دهه‌های تراکم‌زدایی جمعیت (در نواحی کلانشهری) و انحطاط اقتصادی در آمریکا، ضعف شدید پایه‌ی منابع اقتصادی شهرها را به دنبال داشته است. بسیاری از شهرها، درآمد مازاد کافی برای تأمین خدمات پایه‌ی شهری را ندارند و مدتی نظام اداری شهرها برای جبران کسری بودجه به حکومت‌های فدرال و ایالتی وابسته شدند. زمانی که چنین شکافی در کسری بودجه وسعت یافت، حکومت‌های شهرداری در شرایطی قرار گرفتند که از آن با عنوان «بحران مالی» یاد می‌شود. کاهش یافتن قدرت مالی شهرداری‌های محلی بریتانیا، که از سوی حکومت‌های مرکزی صورت می‌گرفت، و خصوصی‌سازی و واگذاری قراردادی خدمات شهری به تأمین‌کنندگان خصوصی از پیامدهای همان تراژدی محسوب می‌شود. سیستم‌های نامتمرکزتر مانند آلمان و فرانسه نیز از رابطه‌ی مرکز-پیرامون، که در شرایط فشار بودجه بر آن کشورها نیز مستولی بود، ایمن نبوده‌اند.

بحران مالی دولت بر شهرهای مرکزی و هم‌چنین بر تمام سطوح حکومت‌ها تأثیرگذار بوده است. در سطح فدرال حکومت ملی بدون پاسخگویی به سطح بالاتر، می‌تواند به اندازه‌ی بدهی دلخواه خود، اوراق قرضه منتشر کند. اما شهرها و حومه‌ها توان انجام چنین کاری را ندارند. حکومت‌های محلی در بریتانیا تا اوایل دهه‌ی ۱۹۸۰ توان انتشار اوراق قرضه را با نظارت حکومت مرکزی داشتند و حکومت‌های محلی در آلمان نیز هنوز می‌توانند با نظارت و محدودیت حاکم از سوی حکومت مرکزی و نیز محدودیت‌های کسری بودجه که به کشورهای عضو جامعه اروپا اعمال می‌شود، اوراق قرضه منتشر کنند. زمانی که قلمروهای محلی از بحران مالی رنج می‌برند دیگر سطوح حکومت نیز درگیر می‌شوند.

شهرها نیز می‌توانند مانند شرکت‌های شهرداری ورشکست شوند. در دهه‌ی ۱۹۷۰، تعدادی از شهرهای آمریکا دچار بحران مالی شدید و از میان آنها کلیولند در سال ۱۹۷۸ ورشکسته شد. این رخداد در دهه‌ی ۱۸۰۰ شایع شده بود، یعنی زمانی که اقتصاد آمریکا به بحران‌های دوره‌ای ناشی از رکود اقتصادی دچار بود. از دید رسمی، حکومت‌های محلی در بریتانیا امکان ورشکستگی ندارند، زیرا اگر بودجه‌ای تنظیم کنند که از دید حکومت مرکزی قابل پذیرش نبوده و با کسری بودجه همراه باشد، شورای برگزیده‌ی آنها در صورت پافشاری از قدرت برکنار می‌شوند. در سال‌های اخیر حکومت کارگری جدید منشور «محلی‌گرایی نوین» را عنوان کرد. این منشور سیاستی تکنوکراتیک بود که به واسطه‌ی آن در صورت همپوشانی عملکرد حکومت‌های محلی با «بهترین ارزش‌ها» (بر اساس اصول برنامه‌ی کمیسیون ممیزی، ممیزان ملی حکومت‌های محلی) جایزه‌ای به آنها داده می‌شد تا بتوانند بخشی از منابع سرمایه‌ای مورد نیاز خود را از فروش

دارایی‌های عمومی محلی به دست آورند. وضع مالیات بر کسب و کار محلی از سوی حکومت مرکزی کنترل می‌شود؛ به جز شهر لندن که ثروتمندترین بارو یا بخش در جهان محسوب می‌شود. برخلاف آنچه در سیستم‌های حکومتی فدرال (برای نمونه در آمریکا و یا آلمان) وجود دارد، اثرات بحران مالی دولت‌ها در دیگر نواحی اروپا از طریق عوامل دولت مرکزی تعدیل می‌گردد. با وجود این، اثرات آن بر ساکنان محلی شدت کمی ندارد؛ حتی زمانی که از حالت ورشکستگی فاصله گرفته می‌شود، همانند آنچه در مورد بحران شهر نیویورک در سال ۱۹۷۶ روی داد. تهدید کسری بودجه‌ی شدید به این معناست که شهرداری‌ها باید کاهش قابل ملاحظه‌ای در کمیت و کیفیت ارائه‌ی خدمات انجام دهند. چنین تدابیری به طور مستقیم بر کیفیت زندگی محلی تأثیر می‌گذارد. برای نمونه، آتش‌نشانی‌ها در شهر نیویورک، طی سال‌های ۱۹۷۰ تعطیل، معلمان اخراج و جمع‌آوری زباله‌ها مختل شده و بسیاری از فعالیت‌های مدنی نیز معلق شدند.

در ایالات متحده، اقتصاد از سوی مؤسسات خصوصی کنترل می‌شود اما کیفیت زندگی اجتماع محلی بستگی شدیدی به حکومت‌های محلی دارد. سطح مالیات نسبت به دیگر کشورهای صنعتی پایین است. با وجود اعمال حداقل نظارت بر سودآوری کسب و کار، شهرها و حومه‌ها اغلب به چنین مکانیزم‌های درآمدزایی، مانند مالیات بر املاک و مالیات بر فروش وابسته هستند. بیشترین اثر منفی، کاهش سطح درآمد نیازمندان شهری خواهد بود. در گذر دوره‌های انحطاط اقتصادی، تولید درآمد به شدت از شرایط تأثیر می‌پذیرد. با وجود این، به نظر می‌رسد مردم در این کشورها شرایط کنونی را بر افزایش مالیات‌ها ترجیح می‌دهند. برای دهه‌های پی‌درپی، حکومت‌های محلی برای تأمین هزینه‌های خود به برنامه‌های کمک فدرال و ایالتی وابسته بوده‌اند؛ اما در دهه‌ی ۱۹۷۰ با پایان یافتن کمک از طریق این برنامه‌ها از سوی حکومت ملی، بحران مالی شدید و بسیار خطرناکی رخ داد.

عامل مهمی که مدیریت بحران را پیچیده‌تر می‌سازد، وجود و ظهور منافع گوناگون و متفاوتی است که در طول دوره‌ی بحران و تجدید ساختار حکومت رخ می‌نماید. اتحادیه‌های کارگری شهری و حومه‌ای که نماینده‌ی کارگران شهرها و شهرک‌ها هستند، بر ضد روند تعدیل نیروی کار در مؤسسات اقتصادی، که برای برخورد با رکود اقتصادی ضروری است، یکپارچه می‌شوند. در کلیولند با وجود مخالفت شدید کارگری، اتحادیه‌های شهری در نهایت مجبور به پذیرش اخراج‌های دسته‌جمعی کارگران و کاهش دستمزدها شدند. مراجع محلی برگزیده در چنین شرایطی وضعیت بسیار سختی پیدا می‌کنند. اگر حکومت مرکزی در چنین شرایطی به شهرها کمک کند، که اغلب نیز چنین است، هیچ نشانه‌ای وجود ندارد تا مشخص شود شهرها تا پایان یافتن بحران به چه میزان کمک مالی نیاز خواهند داشت. در این زمان، حکومت ایالتی از مراجع مربوط به آن می‌خواهد تا تعادلی میان درآمدها و میزان هزینه‌های شهرداری ایجاد کنند. هیئت‌های کنترلی ایالتی که در زمان بحران‌های مالی فعال می‌شوند هرگز محبوب ساکنان شهرها نبوده‌اند؛ هم‌چنین این نوع هیئت‌های کنترلی بیرونی (غیر محلی) نزد مراجع محلی نیز محبوبیتی ندارند.

زیرا مراجع محلی آنها را نشانه‌ای از شکست سیاسی خود می‌پندارند.

گروه دیگر سودبر، بخش خصوصی است که در زمان بحران‌های مالی فعال می‌شود. زمانی که سطح خدمات عمومی کاهش یافته و به پیرو آن سطح کیفیت زندگی شهری پایین می‌آید، شرکت‌هایی که می‌توانند به مکان‌های سالم‌تر و با کیفیت بالا نقل مکان کرده شهر را ترک می‌کنند؛ برای نمونه شهر نیویورک در طول دهه‌ی ۱۹۷۰ تعداد زیادی از شاخه‌های شرکت‌های بزرگ خود را از دست داد؛ هم‌چنین بسیاری از حرفه‌مندان آموزش دیده نیز شهر را ترک کردند. برخلاف این روند، بانک‌ها و مؤسسات مالی اغلب در شهر باقی ماندند. این اتفاق به این دلیل رخ می‌دهد که بانک‌ها به شدت در حوزه‌ی املاک درون شهری درگیر بوده و سودبر اصلی در برنامه‌های جدید تأمین مالی شهرداری محسوب می‌شوند و اغلب به دلیل شرایط بحران از نرخ سود بالاتری نسبت به حالت متعارف برخوردار می‌شوند. بانک‌ها در طول بحران مالی عملکرد خوبی دارند، زیرا بیشتر شهرداری‌ها ترجیح می‌دهند تا کسری بودجه خود را با نرخ سود بالاتری تأمین کنند تا اینکه خود را ورشکسته ببینند.

وقوع بحران‌های مالی، نشانه‌ی انحطاط عمومی اقتصاد شهری است. این الگو از دهه‌ی ۱۹۵۰ به عنوان پیامد تراکم‌زدایی کلانشهری و حرکت مردم و صنایع به نواحی حومه‌ای و کمربند آفتاب وجود داشته است. از آنجا که این نواحی به نوبه‌ی خود رشد سریع‌تری داشته‌اند، بحران مالی شدیدتری نیز تجربه کرده و نتوانستند منابع مالی کافی را برای تأمین زیرساخت‌ها و خدمات عمومی فراهم سازند. این گذار جمعیتی انبوه در دهه‌ی ۱۹۵۰ آغاز شد و ۲۰ سال نیز به طول انجامید و به وسیله‌ی برنامه‌های فدرال و ایالتی حمایت شد. اما در دهه‌ی ۱۹۷۰، ناتوانی شهرها و حومه‌ها در ارائه‌ی خدمات و تأمین کیفیت زندگی مطلوب آمریکایی‌ها روشن شد. بعد از دهه‌ی ۱۹۷۰، کمبود منابع و کاهش درآمد به روند غالب تبدیل گردید و مردم مجبور شدند تا در اجتماعات محلی زندگی کنند این در حالی بود که کیفیت زندگی در آنها پیوسته کاهش می‌یافت؛ اگرچه اجتماعات محلی ثروتمندتر همیشه به واسطه‌ی داشته‌هایشان از چنین شرایطی در امان بودند. تا زمانی که یک سامانه‌ی اقتصادی وجود دارد که در آن کنترل سرمایه و درآمدهای مالیاتی با محدودیت همراه است، تمام مکان‌های واقع در مناطق کلانشهری در شبج دام بحران مالی به سر خواهند برد. بنابراین بحران‌های مالی حتی در سده‌ی بیست و یکم نیز تهدیدی برای کیفیت زندگی شهری به شمار می‌روند.

اگرچه در اروپا شرایط بسیار پیچیده‌تر است، اما با وجود این، رابطه‌ی میان رشد حومه‌ها و درآمد مالیاتی نواحی شهری در طول دهه‌ی ۱۹۵۰ تا ۱۹۷۰ مسائل شهری همانندی را در زمینه‌ی کیفیت زندگی شهری به دنبال داشت. شگفت اینکه در آغاز سده‌ی ۲۱ باروهای حومه‌ی لندن با تمرکز یافتن متولدین دوران شکوفایی اقتصادی و حرفه‌مندان جوان در نواحی درون شهری و حرکت خانواده‌های طبقه‌ی متوسط به نوار بیرونی نواحی روستایی در حال تجربه‌ی انحطاط تازه‌ای هستند. دلیل این گذار جمعیتی هزینه‌ی بالای ترابری از مکان‌های بیرونی به شهر مرکزی

لندن و برعکس است، شرایطی که در شهرهای آمریکا به دلیل یارانه‌ی بالایی که به ساخت و ساز بزرگراهی و ترابری خصوصی تخصیص یافته بود در گذشته دیده نمی‌شود.

مأخذ: Gottdiener.M and Leslie. B, (2005), *Key Concepts in Urban Studies*, Sage Publication

ترجمه: ایرج اسدی

• تجمع^۲

مردم و فعالیت‌های گوناگون، همواره به تمرکز و تراکم در یک مکان خاص گرایش دارند تا از این راه به منافع دوسویه‌ی برآمده از تسهیم [هزینه‌های] خدمات و تسهیلات دست یابند. «تجمع» مفهومی است که برای مکان‌گزینی متمرکز فعالیت‌ها و تمرکز کسب و کار و صنایع کارگاهی استفاده می‌شود. خوشه‌ای شدن مردم و فعالیت‌ها در این شکل افزایش فرصت‌ها را، برای تسهیم در تسهیلات و خدمات و انتقال آسان کالاها، قطعات و اجزای تولیدی در فرایند ساخت، اطلاعات با ارزش و مهم دوسویه و تأمین نیروی کار، به دنبال دارد.

برتری تجمع برای فعالیت‌های تولید کارگاهی، به ویژه در حوزه‌ی هزینه‌های ترابری، بسیار مهم است. صنعتی که برای تداوم فرایند ساخت، نیازمند تأمین قطعات و اجزای تولیدی است، تلاش خواهد کرد تا هزینه‌های ترابری را با بیشترین توان کاهش دهد. بنابراین، مکان‌گزینی تأمین‌کنندگان قطعات در هم‌جواری شرکت‌های تولیدی اصلی مزیت اقتصادی خواهد داشت. اهمیت مکان‌گزینی فعالیت‌های صنعتی، با هدف به حداقل رساندن هزینه‌های ترابری، موضوعی است که در اوایل سده‌ی بیستم از سوی آلفرد وبر اقتصاددان، واضع تئوری حداقل هزینه وبر^۲، به شدت حمایت شد.

کارخانجات اتومبیل‌سازی ایالات متحده آمریکا، یکی از بهترین نمونه‌های تجمع در یک صنعت واحد، به شمار می‌روند. دیترویت و میشیگان، جایگاه برجسته‌ی خود را در تولید اتومبیل، درگذر سده‌ی بیستم، حفظ کرده‌اند. سازندگان اصلی (فورد، کرایسلر و جنرال موتورز) و دیگر کارخانجات مرتبط در این ناحیه کلانشهری به شکل یک خوشه متشکل شدند. افزون بر این،

هزاران تأمین‌کننده‌ی قطعات مونتاژ اتومبیل، برای تضمین کارآمدترین و کم هزینه‌ترین شکل انتقال این قطعات به کارخانجات مونتاژ، در دیترویت و یا نزدیکی آن جای گرفتند. در سال‌های اخیر، میزان تمرکز که در طول سال‌های اوج و شکوفایی تولید اتومبیل در دیترویت وجود داشت، کاهش یافته است. با وجود این، ناحیه‌ی کلانشهری دیترویت هنوز مهمترین مرکز صنایع و کارخانجات تولید اتومبیل ایالات متحده به شمار می‌رود. از نمونه‌ی دیگر تجمع در صنایع تولیدی، می‌توان از تمرکز مؤسسات و شرکت‌های تولید جنگ‌افزار در اسن^۴ آلمان نام برد. شرکت‌ها و مؤسسات خرده‌فروش نیز به تجمع در مکان‌هایی خاص گرایش دارند، زیرا در این شرایط، با استقرار فروشگاه‌های همانند و رقیب در یک فاصله پیاده‌روی و در هم‌جواری هم، امکان سنجش محصولات و قیمت‌ها برای مشتریان فراهم می‌شود. در این گونه نگرش، مراکز خرید مدرن با تعداد بالای فروشندگان و نیز عرضه‌کنندگان اغذیه همه در زیر یک سقف، نمونه‌ای از تجمع بالا به شمار می‌آیند.

مکان مجموعه دفاتر و ادارات در نواحی کلانشهری، نمونه‌ی دیگری از تجمع به شمار می‌آید. این واقعیت همچنان پا برجاست که بخش عمده‌ای از انواع کسب و کار هنوز به شکل چهره به چهره صورت می‌گیرد. آسمان خراش‌های بلند که در مرکز هر کلانشهر بزرگی وجود دارد، نمونه‌ی روشن شناخت مزیت تمرکز کارکنان اداری و دفتری در نزدیک‌ترین هم‌جواری ممکن به یکدیگر است.

صنایع بسیار پیشرفته که با سرعت بسیار بالایی در پایان سده‌ی بیستم شکل گرفتند، از همان آغاز، تجمع پیدا کردند. دره سیلیکون^۵ در سن‌خوزه‌ی آمریکا و ایالت کالیفرنیا، خیابان ۱۲۸ کمربندی بوستون، مثلث پژوهش در رالی و دارام کالیفرنیا^۶ شمالی تنها بخش اندکی از خوشه‌های صنایع بسیار پیشرفته‌ی ایالات متحده هستند. از دلایل عمده‌ی مکان‌گزینی متمرکز در این دسته از صنایع می‌توان نزدیکی و هم‌جواری با مراکز تحقیقات دانشگاهی عمده و در دسترس بودن نیروی کار ماهر و آموزش دیده را نام برد.

تمرکز یافتن و متراکم شدن فعالیت‌های صنعتی و تولیدی، بروز نابرابری‌هایی فضایی را در مقیاس منطقه‌ای و جهانی به دنبال دارد. فعالیت‌های بیان شده با حجم تولید بالا، که با عنوان قطب‌های رشد نیز خوانده می‌شوند، مراکز انباشت ثروت بیکران بوده و موجب افزایش محرومیت‌های اقتصادی در نواحی پیرامونی می‌گردند.

مأخذ: Gerald, R. Pitzl, (2004), *Encyclopedia of Human Geography*, Greenwood Publishing

ترجمه: ایرج اسدی

• صرفه‌های مقیاس^۷

صرفه‌های مقیاس به بیان دلایل اساسی رشد بی‌وقفه‌ی شهرها و تمرکز مردم و فعالیت‌های اقتصادی در داخل آنها می‌پردازد. صرفه‌ها هنگامی وجود دارند که هزینه‌های متوسط با افزایش تولید، کاهش می‌یابند. صرفه‌های مقیاس در صحنه‌ی شهرها در مقیاس داخلی، بنگاه‌ها یا صنایع و هم چنین در مقیاس خارجی، شهرها و کلانشهرها وجود دارند. صرفه‌های مقیاس داخلی با صرفه‌جویی در هزینه‌های بنگاه‌ها یا صنعت ارتباط می‌یابند که ناشی از افزایش تولید در یک مکان تولیدی واحد است. هنگامی که در یک بنگاه فرایند تولید بهبود می‌یابد و کاهش هزینه و افزایش سطح تولید را به دنبال دارد، صرفه‌های مقیاس ناشی از کوشش بنگاه به دست می‌آید. این صرفه‌های داخلی اثراتی بر محل استقرار بنگاه در داخل شهر می‌گذارند. بنگاهی که صرفه‌ی مقیاس داخلی قابل ملاحظه‌ای را تجربه می‌کند، تولید خود را در چند مکان محدود گزینشی متمرکز می‌سازد. وجود چند تولیدکننده‌ی بزرگ به نوبه‌ی خود جذب تمرکز فعالیت‌های مرتبط در نزدیکی محل استقرار آنها را به همراه دارد. یک منبع دیگر صرفه‌های مقیاس داخلی در شهرها، عرضه‌ی تولید کالاهای عمومی محلی است. در شهرها ساختمان‌های اداری، بناهای یادبود و زیرساخت‌های شهری ایجاد می‌شود؛ که سرمایه‌گذاری‌های بزرگ انتقال و تقسیم نشدنی در داخل شهر می‌باشند و مزایای شهری را آفریده و به صورت مجموعه‌هایی عمل می‌کنند که بر گرد آنها دیگر فعالیت‌های مربوط به شکل خوشه‌ای ایجاد می‌شوند.

صرفه‌های مقیاس خارجی به آن گروه از مزایای تولید اشاره دارد که از برهم‌کنش میان بنگاه‌ها و صنایع با پیوندهای مکانی ناشی می‌شود. آنها از هم‌جواری فضایی به دست آمده و صرفه‌های مقیاس تجمع نیز خوانده می‌شوند. اغلب دو زیرمجموعه از صرفه‌های تجمع از یکدیگر متمایز می‌شوند: صرفه‌های مکان‌گزینی^۸ و صرفه‌های شهرنشینی^۹. صرفه‌های مکان‌گزینی هنگامی به وجود می‌آید که بنگاه از هم‌جواری فضایی با بنگاه‌های همانند سود می‌برد. این تراکم بنگاه‌های همانند در شهر امکان استفاده‌ی مشترک از نیروی کار موجود را برای بنگاه‌های نزدیک به هم امکان‌پذیر کرده^{۱۰} و مزایایی را برای آنها به خاطر پیوندهای تولیدی، توسعه‌ی نهاده‌های محلی تولید و جریان اطلاعات (میان رقبیان، عرضه‌کنندگان کالا و مشتریان) ایجاد می‌کند. صرفه‌های مکان‌گزینی اغلب توسعه‌ی اقتصادهای تخصصی را تشویق می‌کند. صرفه‌های شهرنشینی، نتیجه‌ی مزایای مکانی استقرار در مناطق بزرگ شهری بی‌توجه به ترکیب هم‌جواری فعالیت‌های اقتصادی است. این صرفه‌ها شامل دسترسی به بازار بزرگ، وجود خدمات تخصصی در شهر و توان نوآوری از راه جریان اطلاعات و دانش می‌باشد که به شکلی تصادفی در مناطق شهری و میان فضاها و با گذر زمان انتشار می‌یابند. این گونه صرفه‌ی مقیاس افزایش تنوع اقتصاد شهر را به همراه خواهد داشت. در مطالعات تجربی اغلب نتیجه‌گیری شده است که صرفه‌های محلی،

پی‌نوشت‌ها:

- 1- Fiscal Crisis
- 2- Agglomeration
- 3- Weber's Least Cost Theory.
- 4- Essen
- 5- Silicon Valley
- 6- The Research Triangle in Raleigh and Durham, North Carolina
- 7- Economies of Scale
- 8- Localization Economy
- 9- Urbanization Economy
- 10- Labour-Pooling Across Proximate Firms

نیرومندتر از صرفه‌های شهرنشینی هستند. با وجود این، این گونه صرفه‌ها اغلب تنها در بخش فعالیت‌های تولید کارگاهی متمرکز شده‌اند که بازتاب درستی از گستره‌ی فعالیت‌ها در شهرهای مدرن به دست نمی‌دهد. از آن جا که مزایای شهری در حوزه‌هایی مانند تسهیلات شهری، آب و هوا و آموزش کمتر داد و ستد شده، اغلب به فراموشی سپرده می‌شوند. شناسایی صرفه‌های شهری، به دلیل مزایای بهره‌وری ناشی از استقرار در شهرهای بزرگ نبوده بلکه ناشی از صرفه‌جویی در هزینه‌های ترابری بوده است.

مأخذ: Caves, W.Roger, (2005), *Encyclopedia of the City*, Rutledge

ترجمه: دکتر مهدی تقوی



رشد و پویای شهری:
پیشرفت‌های اقتصاد شهری

**Urban Dynamics and Growth:
Advances in Urban Economics**

ویراستاران: روبرتا کاپلو و پتر نیکمپ

Roberta Capello & Peter Nijkamp

ناشر: Elsevier

چاپ اول: ۲۰۰۴

تعداد صفحات: ۲۰ + ۸۸۰

این کتاب شامل مجموعه‌ای از مباحث مربوط به اقتصاد شهری، در ۸۸۰ صفحه و به وسیله‌ی نویسندگان متعدد نگاشته شده است. تأکید کتاب بر پیشرفت‌های نظری و روش‌شناختی در علوم شهری از دیدگاه علم اقتصاد است تا بدین وسیله روشن سازد تاکنون چه دستاوردهای علمی در این زمینه به دست آمده و چه کمبودهای نظری و روش‌شناختی وجود دارد که باید برطرف شود. این کتاب دویست و شصت و ششمین جلد از سری کتاب‌هایی است که با عنوان «کمک‌های فکری به تحلیل اقتصادی»^۱ از سوی انتشارات الزویر و با ویراستاری افتخاری یورگنسن و تینبرگن به چاپ رسیده است. ویراستاران کتاب نامبرده، کاپلو و نیکمپ، از جمله

صاحب‌نظران توانای عرصه‌ی اقتصاد شهری به شمار آمده، دارای تألیفات گوناگونی در این زمینه بوده و ویراستاری آثار متعددی را برعهده داشته‌اند. کاپلو، استاد دانشکده مدیریت، اقتصاد و مهندسی صنایع دانشگاه پلی تکنیک میلان ایتالیا و نیکمپ نیز در دانشکده اقتصاد فضایی دانشگاه آمستردام هلند به تدریس و تحقیق می‌پردازند.

از نظر ویراستاران کتاب، مطالعات اقتصاد شهری از چند جهت اهمیت دارد. اول آنکه اقتصاد شهری در مرکز علوم منطقه‌ای قرار دارد و رشته‌ای راهبردی است که روندهای کنونی و توسعه‌ی آن در آینده در زمینه‌های نظری و روش شناختی تأثیر بسیاری بر علوم منطقه‌ای داشته و خواهد داشت. دلیل دوم به این حقیقت مربوط است که شهر - یا منطقه‌ی شهری - بیش از پیش، به زیستگاه بخش عمده‌ی جمعیت جهان تبدیل شده است؛ بنابراین تمام اثرات مثبت و منفی ناشی از تراکم بالای جمعیت، در مادرشهرها و نواحی شهری مشاهده شدنی است و این امر تحلیل‌های اقتصادی ویژه‌ای را برای کمک به سیاستگذاران می‌طلبد و در نهایت، روندها و تغییرات عمیق اقتصاد جهانی در سطح شهری شدت بیشتری دارد. با این وصف هدف این کتاب ارائه‌ی طیف وسیعی از مطالعات شهری و منطقه‌ای ارزشمندی است که در مرزهای علم اقتصاد جای می‌گیرد تا گواهی باشد بر چندگانگی رویکردهای علمی رشته‌ی اقتصاد و تأکید بر نقش مهم این رشته در حل مسائل عملی که زندگی شهری با آن روبروست.

ساختار کتاب بر پایه‌ی اصولی شکل گرفته است که از جنبه‌ی نظری، سازمان‌یابی فعالیت‌ها را در فضا توضیح می‌دهد و در شش بخش اصلی و بیست و پنج فصل تنظیم شده است. بخش‌های کتاب عبارتند از:

- ۱- تجمع؟
- ۲- قابلیت دسترسی؟
- ۳- برهم‌کنش فضایی، مهاجرت و سفرهای آونگی؟
- ۴- سلسله مراتب شهری؟
- ۵- رقابت‌پذیری شهری^۶ و
- ۶- سیاست‌گذاری شهری^۷.

فصل اول در هر بخش به نظریه‌های مهم، مدل‌ها و تکنیک‌هایی اختصاص دارد که در ادبیات موضوع مربوط به آن تاکنون توسعه یافته است؛ بخش‌های دیگر نیز نمایانگر گرایش‌هایی است که در اقتصاد شهری پیشرو، ظهور یافته است. این نوشته‌های نوین بازتاب دهنده‌ی تلاش‌هایی هستند که برای رسیدن به واقع‌گرایی بیشتر در نظریه‌ها و حرکت به سمت چهارچوب‌های مفهومی و روش شناختی پویاتر گام برمی‌دارند. کتاب نامبرده سعی دارد افزون بر ارائه‌ی تصویری از پژوهش‌های انجام شده در اقتصاد شهری از گذشته تاکنون، ارتباط بین حوزه‌های نظری و مباحث عملی را نیز روشن سازد.

بخش نخست که به اصل تجمع می‌پردازد، نشان‌دهنده‌ی گام‌هایی است که در مفهوم‌سازی

صرفه‌های برآمده از تجمع، از دید ایستا و هم‌چنین پویا، برداشته شده است (McCann, 31-57). در این زمینه، آثار ارائه شده درباره ایده‌ی اندازه‌ی شهر کارا در برابر اندازه‌ی بهینه (Capello, 57-87)، اهمیت توجه به عناصر محیطی برای حل مسئله‌ی تعادل (Nijkamp and Verhoef, 87-121) و رویکردهای پویا در تبیین اثرات تجمع (Camagni, 121-153)، بیانگر ظرفیت واقع‌گرایی بیشتر در رویکردهای نظری است.

ادبیات جهانی درباره‌ی اصل دسترسی (بخش دوم) نیز دربردارنده‌ی آثاری غنی است که هدف خود را واقع‌گرایی بیشتر در مدل‌های نظری قرار داده است و پس از فصل‌های یادآوری ادبیات که به پیوندهای مهم و راهبردی بین کاربری زمین، ترابری و توسعه‌ی شهری می‌پردازد (Button et al; Lundqvist, 181-, 153-181) و (209)، به مباحث شهرهای چند هسته‌ای در برابر شهرهای تک هسته‌ای (Hewings et al, 213-249)، انتخاب مکان زندگی در صورت وجود خانوارهای با دو حقوق‌بگیر (Rouwendal and Van der Straaten, 249-285) و هم‌چنین پیوستگی میان مقررات کاربری زمین و رفاه اجتماعی (Sheppard, 285-319) پرداخته شده است. در بخش سوم که به اصل کنش متقابل فضایی اختصاص دارد، آخرین نوشته‌ها در زمینه‌ی مدل‌ها و تکنیک‌های اندازه‌گیری بر همکنش فضایی جریان‌های جمعیتی ارائه شده است که مدل‌های شناخته شده و نوین را در بر می‌گیرد؛ از مدل‌های جاذبه گرفته تا مدل‌های افزایش آنتروپی و افزایش بهره‌ی تصادفی و در نهایت تا مدل‌هایی که بر اساس اصول محاسبات عصبی^۱ تازه‌ترین نوآوری در طراحی مدل‌های بر همکنش فضایی به شمار می‌روند. افزون بر این، این بخش از کتاب آثاری را ارائه می‌دهد که بیانگر تلاش‌هایی است برای واقع‌گرایی بیشتر در نظریه‌ها و مدل‌های برهم‌کنش فضایی؛ مانند مبحث رفتار افراد در مکان‌یابی با در نظر گرفتن هزینه‌های مختلف سفر (Van Ommeren, 343-381) و پیامد خارجی جریان‌های مهاجرت، مانند تمرکز قومی و شکل‌گیری سرمایه‌ی انسانی.

در زمینه‌ی اصل سلسله مراتب شهری (بخش چهارم)، فصل مرور ادبیات به مدل‌های سنتی در نظریه‌ی مکان مرکزی، قاعده‌ی رتبه-اندازه، سیستم‌های شهری و رشد شهری اختصاص دارد (Peng, 413-443). در زمینه‌ی نظریه‌ها و مدل‌های تازه‌تر، پویایی‌های نظام سلسله مراتب شهری در درون مدل تعادل عمومی ارائه شده است (Abdel- Rahman, 443-495)، افزون بر این، مباحثی در این بخش مطرح شده است که بیان می‌کند با دور شدن از رویکردهای سنتی و مرسوم در مطالعه‌ی سیستم‌های شهری که بر پایه‌ی آثار کریستالر و لوش قرار دارد و هم‌چنین با منطبق‌سازمان فضایی، می‌توان سیستم‌های شهری را تبیین کرد (Camagni and Capello, 495-533).

در زمینه‌ی اصل رقابت شهری (بخش پنجم)، کتاب نامبرده، گذری بر توسعه‌ی مباحث علمی دارد که با توجه به درک عوامل درونی تعیین‌کننده‌ی رشد شهری به دست آمده است. در اینجا رشد شهری براساس پویای شهری غیرخطی و مدل‌های درونی تبیین می‌شود (Berliant and Wang, 533- 583). در ادامه مدل‌های رابطه‌ی متقابل میان هزینه‌ی ترابری صرفه‌های ناشی از مقیاس در تولید (Donaghs, 583-609)، رابطه‌ی متقابل میان صرفه‌های مقیاس و درجات مختلف انتشار دانش و حرکت نیروی کار و سرمایه (Brocker, 609-635) و هم‌چنین دگرگونی در شهرنشینی و فرم شهری و گرایش به

پی‌نوشت‌ها:

1- Contributions to Economic Analysis

2- Agglomeration

3- Accessibility

4- Spatial Interaction , Migration and Com-muting

5- Urban Hierarchy

6- Competitiveness

7- Urban Policy

۸- Neurocomputing مدل‌سازی رایانه‌ای بر اساس شبیه‌سازی

عملکرد مغز انسان و رشته‌های عصبی آن.

سکونتگاه‌های پراکنده‌تر (پراکنده رویی) بررسی شده است که از جنبه‌ی کیفی و کمی تغییرات بنیادی در ماهیت و عملکردهای شهری سنتی را در بردارد (Stough and Kulkarn, 659-691). پژوهشگران شهری به مسائلی توجه ویژه‌ای دارند که یک بنیان عملی استوار و قوی داشته باشند؛ گواه این امر آثاری است که در بخش آخر (بخش ششم) ارائه شده است که به موضوع سیاست شهری اختصاص دارد. در این بخش مباحث مالی عمومی محلی (Friedrich et al, 691-729)، مسائل محیطی شهر (Mulligan et al, 729-803)، تقسیم‌بندی شمال - جنوب (Geyer, 803-837) و در پایان، مباحث سیاست‌گذاری شهری در فرایند جهانی شدن اقتصاد، مطرح شده است (Andersson et al, 837-865).

آمار شهر

تحلیل اقتصادی شهر و مسائل آن مستلزم دسترسی به آمار تفصیلی اقتصادی و اجتماعی با تفکیک جزئی مکانی است. خوشبختانه مرکز آمار ایران در سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵، آمارهای مکانی را در محیط سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS)، تولید و ارائه کرده است. بدین ترتیب، می‌توان آمار مربوط به جمعیت، تعداد خانوارها، واحدهای مسکونی و مانند آن را به تفکیک شهرها و در هر شهر به تفکیک بلوک‌های شهری به دست آورد.

شهرداری تهران نیز اطلاعات آماری را به تفکیک مناطق و نواحی شهرداری تهیه و منتشر می‌کند که برای تحلیل اقتصادی شهر اهمیت دارد؛ از آن جمله آمار پروانه‌های ساختمانی و هزینه و درآمد شهرداری‌های مناطق را می‌توان نام برد.

آمارگیری نمونه‌ای قیمت زمین و مسکن که به سفارش وزارت مسکن و شهرسازی و به وسیله مرکز آمار ایران انجام و نتایج آن به طور منظم انتشار می‌یابد و هم‌چنین آمارگیری نمونه‌ای بانک مرکزی از فعالیت‌های ساختمانی بخش خصوصی در تهران و شهرهای بزرگ و کوچک، منبع اطلاعات ارزشمندی در اختیار تحلیل‌گران اقتصاد شهر قرار می‌دهد.

با این همه، اطلاعات آماری مهم دیگری هستند که هنوز در مقیاس شهر تولید نشده، بلکه در سطح ملی یا استانی تولید می‌شوند؛ از آن جمله، آمارگیری نمونه‌ای بودجه‌ی خانوارهای شهری را می‌توان نام برد که حجم نمونه‌ی آن در سطح استان بهینه است و هم‌چنین آمار حساب‌های منطقه‌ای که از سال ۱۳۷۶ به طور منظم به وسیله مرکز آمار ایران تولید می‌شود.

با وجود پیشرفت‌هایی که در چند دهه‌ی اخیر در کشور ما در زمینه‌ی جمع‌آوری و انتشار آمارهای اقتصادی و اجتماعی صورت گرفته، به جرئت می‌توان گفت، هنوز کمبودهای آماری بسیاری در سطح شهرها و کلانشهر تهران وجود دارد. همین مسئله ضرورت ایجاد سیستم اطلاعات جغرافیایی در تهران را یک‌بار دیگر به ما نشان می‌دهد. اما این بار به شیوه‌ای نو و به گونه‌ای که این سامانه بتواند در خدمات تحلیل‌گران اقتصاد شهری، برنامه‌ریزان شهری و برنامه‌ریزان ترابری شهری سودمند واقع شود.

با توجه به اهمیت آمارهای اقتصادی و اجتماعی در تحلیل مسائل اقتصادی شهری، فصلنامه‌ی اقتصاد شهری تلاش خواهد کرد تا گزیده‌ای از مهمترین آمارهای اقتصادی و اجتماعی شهر تهران را در هر شماره، در اختیار علاقمندان قرار دهد.

به همین منظور، در این شماره اطلاعات مربوط به جمعیت، بازار کار و تولید داخلی شهر تهران در سال‌های اخیر و افق زمانی دوردست ارائه می‌شود. بخشی از این اطلاعات بر اساس داوری کارشناسی و اطلاعات موجود در سطح استان تولید شده است؛ از این رو بدون خطا نخواهد بود. اما از این راه می‌توان تصویری کمی از فعالیت‌های اقتصادی شهر به دست داد.

اطلاعات اقتصادی و اجتماعی شهر تهران

● سحر منصف
دانشجوی کارشناسی ارشد اقتصاد
دانشگاه علامه طباطبائی

۱- جمعیت شهر تهران

تحول جمعیت شهر تهران در دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۸۷ در جدول شماره ۱ (۱) آمده است. در این جدول، نرخ رشد جمعیت استان تهران، در سال‌های ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ بر اساس رشد روندی دوره ۸۵-۱۳۷۵ یعنی ۲/۶ درصد در سال محاسبه شده، هم‌چنین نرخ رشد جمعیت شهر تهران بر اساس رشد روندی ۱۳۸۵-۱۳۷۵ یعنی ۱/۴۴ درصد در سال محاسبه گردیده است. آمارهای موجود گویای آن است که رشد شهر تهران در دهه‌ی ۱۳۷۵-۱۳۸۵ کمتر از رشد جمعیت استان بوده است.

جدول شماره ۱- جمعیت شهر تهران طی سال‌های ۸۳-۱۳۸۷ (هزارنفر)
مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵

سال	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷
جمعیت استان تهران	۱۲۷۷۶٫۹	۱۳۰۹۱٫۳	۱۳۴۱۳٫۳	۱۳۷۴۳٫۳	۱۴۰۸۱٫۴
جمعیت شهر تهران	۷۵۷۷٫۷	۷۶۸۶٫۸	۷۷۹۷٫۵	۷۹۰۹٫۸	۸۰۱۹٫۷
نسبت سهم (درصد)	۵۹٫۳	۵۸٫۷	۵۸٫۱	۵۷٫۶	۵۷٫۰

جمعیت شهر تهران ۷۷۹۷٫۵ (هزار نفر)
جمعیت استان تهران ۱۳۳۱۳٫۳ (هزار نفر)



نمودار ۱- مقایسه‌ی جمعیت شهر

۲- ترکیب سنی جمعیت در شهر تهران

ترکیب سنی جمعیت شهر تهران در سال ۱۳۸۵ در جدول شماره‌ی (۲) آمده است. نتایج سرشماری نفوس و مسکن در سال ۱۳۸۵، گویای آن است که بیش از دو سوم جمعیت شهر تهران یعنی ۷۲/۶ درصد در سن کار قرار دارند و سهم جمعیت زیر ۱۵ سال تنها ۱۸/۸ درصد است.

جدول ۲- ترکیب سنی جمعیت شهر تهران در سال ۱۳۸۵ (نفر)
مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵

ترکیب سنی	جمعیت (نفر)	سهم در کل جمعیت
کمتر از ۱۵ سال	۱,۴۶۲,۵۸۶	۱۸/۸
میان ۱۵ تا ۶۰ سال	۵,۶۶۲,۰۲۱	۷۲/۶
بیشتر از ۶۰ سال	۶۷۹,۲۷۶	۸/۷
جمعیت در سال ۱۳۸۵	۷,۷۹۷,۵۲۰	۱۰۰

۳- تولید ناخالص داخلی شهر تهران

در جدول شماره‌ی (۳) برآوردی مقدماتی از تولید ناخالص داخلی شهر تهران، به قیمت‌های جاری و ثابت ارائه و برای این منظور به شرح زیر عمل شده است:

- تولید ناخالص داخلی استان به قیمت‌های جاری، برای سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۸۵ به وسیله‌ی مرکز آمار ایران محاسبه و منتشر شده است.
- تولید ناخالص داخلی استان به قیمت ثابت در سه سال بالا، با استفاده از شاخص ضمنی قیمت‌ها در زیر بخش‌های اقتصاد ملی برآورد شده است.
- برای محاسبه‌ی تولید ناخالص داخلی شهر تهران در سال ۱۳۸۵، بهره‌وری نیروی کار در هر یک از زیربخش‌های اقتصاد استان و شهر تهران یکسان فرض شده است. بنابراین، با در دست داشتن تعداد شاغلان شهر تهران و بهره‌وری سرانه‌ی نیروی کار در استان، تولید ناخالص داخلی شهر تهران برای سال ۱۳۸۵ برآورد شده است.
- سطرهای دیگر جدول مبتنی بر برآورد کارشناسی است.

جدول شماره‌ی ۳- تولید ناخالص داخلی استان و شهر تهران به قیمت بازاری سال‌های ۸۳-۱۳۸۷ (میلیارد ریال)

۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	
۹۸۹,۱۰۵	۷۴۸,۹۸۱	۵۸۴,۴۰۹	۴۷۵,۳۲۶	۳۹۴,۰۶۶	تولید ناخالص استان به قیمت‌های جاری
۱۷۰,۸۷۹	۱۶۰,۴۵۰	۱۴۹,۹۵۳	۱۳۹,۶۷۳	۱۲۸,۶۰۵	تولید ناخالص استان به قیمت‌های ثابت
۶۲۴,۵۲۵	۴۸۰,۵۸۹	۳۷۹,۵۰۹	۳۱۱,۳۳۹	۲۶۱,۲۶۶	تولید ناخالص شهر به قیمت‌های جاری
۱۰۷,۸۹۶	۱۰۲,۹۵۴	۹۷,۳۱۰	۹۱,۵۷۰	۸۵,۳۸۱	تولید ناخالص شهر به قیمت‌های ثابت
۲,۷۰۲	۲,۶۶۵	۲,۶۲۷	۲,۵۸۹	۲,۵۵۳	اشتغال شهر تهران (هزار نفر)
۳۹,۹۳۷	۳۸,۶۳۷	۳۷,۰۴۴	۳۵,۳۶۲	۳۳,۴۴۶	بهره‌وری سرانه‌ی نیروی کار (هزار ریال)
۳/۴٪	۴/۳٪	۴/۸٪	۵/۷٪		رشد بهره‌وری
۶۳/۱٪	۶۴/۳٪	۶۴/۹٪	۶۵/۶٪	۶۶/۴٪	سهم شهر تهران از GRP استان

نمودار ۲- مقایسه‌ی تولید ناخالص داخلی



۴- پیش‌بینی تولید ناخالص داخلی و تورم در شهر تهران

- برای پیش‌بینی تولید ناخالص داخلی، به چندین نکته به شرح زیر توجه شده است:
- در نیمه‌ی دوم سال ۱۳۸۸، ممکن است اقتصاد کشور از رکود فعالیت‌های ساختمان‌رهایی یابد.
 - در دوره‌ی ۹۱-۱۳۸۸، انتظار می‌رود کشاورزی ایران با خشکسالی سال‌های اخیر روبرو نشود.
 - همچنین در دوره‌ی نامبرده، اقتصاد جهانی از رکود اقتصادی موجود رهایی خواهد یافت؛ در نتیجه صادرات نفتی ایران به قیمت‌های ۶۰ تا ۷۰ دلار به فروش خواهد رسید.
 - انتظار می‌رود در گذر سال ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸، اقتصاد کشور همچنان گرفتار تحریم‌های اقتصادی سازمان ملل باشد؛ اما امید است از سال ۱۳۸۹، مسئله‌ی تحریم‌ها حل شده باشد.
 - رشد جمعیت و نیروی کار استان در دوره‌ی ۹۱-۱۳۸۸ کمتر از گذشته و ۲ درصد در سال خواهد بود.
 - رشد جمعیت و نیروی کار شهر تهران در دوره‌ی ۹۱-۱۳۸۸ کمتر از گذشته و نزدیک به ۱/۲ درصد در سال خواهد بود.
 - تورم در سال ۱۳۸۷، نزدیک به ۲۵/۵ درصد بوده است و در سال ۱۳۸۸، به دلیل افزایش کسری بودجه‌ی دولت و اجرای طرح افزایش قیمت حامل‌های انرژی، اقتصاد کشور و استان، تورم بالاتری را تجربه خواهند کرد.

جدول شماره‌ی ۴- پیش‌بینی تولید ناخالص داخلی و تورم شهر تهران طی سال‌های ۸۸-۱۳۹۱ (میلیارد ریال)
مأخذ: محاسبات تحقیقی

سال	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	
تولید ناخالص شهر به قیمت‌های جاری	۱,۶۴۴,۵۱۰	۱,۳۳۸,۶۲۸	۱,۰۷۰,۳۰۴	۸۲۹,۸۱۹	۶۲۴,۵۳۵	
تولید ناخالص شهر به قیمت‌های ثابت	۱۲۹,۴۸۹	۱۲۴,۳۵۰	۱۱۹,۲۹۶	۱۱۳,۷۸۳	۱۰۷,۸۹۶	
شاخص قیمت (۱۳۷۶=۱۰۰)	۱۲۷,۰/۰	۱۰۷,۶/۵	۸۹,۷/۱	۷۲,۹/۳	۵۷,۸/۸	

۵- تعداد جمعیت فعال، شاغل و بیکار در شهر تهران

در جدول شماره ۵ (شماره جمعیت، جمعیت فعال، جمعیت شاغل و تعداد بیکاران شهر تهران برآورد و برای انجام این محاسبات، به شرح زیر عمل شده است:

• اطلاعات مربوط به جمعیت شهر تهران و جمعیت ۱۵ تا ۶۰ سال برای سال ۸۵، بر اساس نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن می‌باشد.

• جمعیت شاغل شهر تهران و نرخ بیکاری در این شهر، پس از کسر آمار شهر بومهن، برای سال ۸۵ محاسبه شده است.

• ترکیب سنی جمعیت برای سال‌های دیگر همانند سال ۸۵ در نظر گرفته شده است.

• نرخ بیکاری در استان تهران، در دوره ۷۵-۱۳۸۵ از ۶ درصد به ۸/۴ درصد افزایش یافته است. همین نرخ در تابستان ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ بر اساس نمونه‌گیری مرکز آمار ایران برای استان به ترتیب ۱۰/۴ و ۱۲/۳ درصد بوده است. با توجه به شواهد آماری داده شده، نرخ بیکاری در شهر تهران فزاینده در نظر گرفته شده و باید توجه داشت که نرخ بیکاری، بر اساس استانداردهای سازمان بین‌المللی کار محاسبه شده است.

اطلاعات جدول زیر گویای آن است که نرخ بیکاری در شهر تهران هر چند فزاینده بوده، اما کمتر از سطح ملی است.

جدول شماره ۵- تعداد جمعیت فعال، شاغل و بیکار (هزار نفر)
مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵

۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	
۸۰۱۹/۷	۷۹۰۹/۸	۷۷۹۷/۵	۷۶۸۶/۸	۷۵۷۷/۷	جمعیت شهر تهران
۵,۸۲۲	۵,۷۴۴	۵,۶۶۲	۵,۵۸۲	۵,۵۰۲	جمعیت ۱۵ تا ۶۰ سال
۲,۹۲۹	۲,۸۸۳	۲,۸۴۳	۲,۷۹۶	۲,۷۵۱	جمعیت فعال (عرضه نیروی کار)
۲,۷۰۲	۲,۶۶۵	۲,۶۲۷	۲,۵۸۹	۲,۵۵۳	جمعیت شاغل (تقاضای نیروی کار)
۲۲۷	۲۱۹	۲۱۶	۲۰۷	۱۹۸	جمعیت بیکار
۷/۸	۷/۶	۷/۶	۷/۴	۷/۲	نرخ بیکاری (درصد)

۶- سهم بخش‌های اقتصادی در اشتغال و تولید ناخالص داخلی شهر تهران

با توجه به اطلاعات جدول شماره ۶ (۶)، به آسانی می‌توان دریافت که فعالیت‌های اصلی اقتصادی شهر تهران - بر اساس اشتغال - فعالیت‌های صنعتی، بازرگانی و اداره‌ی عمومی می‌باشد؛ زیرا نقش عمده‌ای در اشتغال‌زایی شهر تهران بر عهده دارند. همچنین از فعالیت‌های اصلی اقتصادی

در شهر تهران، بر اساس ارزش افزوده‌ی بخش‌ها و با توجه به سهم آنها در تولید ناخالص داخلی شهر تهران، می‌توان از واسطه‌گری‌های مالی، بازرگانی و صنعت نام برد.

جدول شماره ۶- سهم بخش‌های اقتصادی بر حسب تولید و درآمد- اشتغال در سال ۱۳۸۵

فعالیت‌های اقتصادی	اشتغال شهر تهران، سال ۱۳۸۵		تولید ناخالص داخلی شهر تهران، سال ۱۳۸۵	
	تعداد (نفر)	سهم (درصد)	مبلغ (میلیون ریال)	سهم (درصد)
کشاورزی، شکار و جنگل‌داری	۱۳,۶۹۵	۰/۵۲	۱,۶۷۸,۰۴۱	۰/۴۴
ماهیگیری	۴۰۹	۰/۰۲	۲۴,۶۰۸	۰/۰۱
معادن	۱۷,۷۶۲	۰/۶۸	۴۳۷,۷۵۷	۰/۱۱
صنعت	۵۲۱,۸۶۶	۱۹/۸۷	۴۳,۶۵۱,۷۳۰	۱۱/۴۶
نأمین آب، برق و گاز طبیعی	۲۳,۱۳۳	۰/۸۸	۴,۶۸۰,۶۳۵	۱/۲۳
ساختمان	۱۸۵,۸۱۲	۷/۰۷	۱۰,۵۶۴,۰۷۱	۲/۷۷
عمده‌فروشی، خرده‌فروشی، تعمیر وسایل نقلیه و کالاها	۵۱۰,۸۰۸	۱۹/۴۵	۷۷,۴۸۷,۸۱۲	۲۰/۳۲
هتل و رستوران	۳۳,۸۴۹	۱/۳۵	۳,۷۸۷,۷۷۸	۰/۹۹
ترابری، اتباداری و ارتباطات	۲۸۷,۴۳۷	۱۰/۹۴	۴۲,۰۳۶,۹۹۱	۱۱/۰۴
واسطه‌گری‌های مالی	۷۴,۶۱۲	۲/۸۴	۳۲,۸۶۷,۰۸۶	۸/۶۳
مستغلات، کرایه و خدمات کسب و کار	۱۳۹,۳۹۰	۵/۳۱	۸۸,۷۸۶,۴۱۹	۲۳/۳۱
اداره‌ی امور عمومی، و خدمات شهری	۳۱۴,۳۳۲	۱۱/۹۶	۳۳,۳۳۵,۳۵۴	۸/۷۵
آموزش	۱۸۸,۴۷۹	۷/۱۷	۱۵,۷۸۵,۲۹۱	۴/۱۴
بهداشت و مددکاری اجتماعی	۱۰۴,۳۳۲	۳/۹۷	۱۵,۱۲۹,۲۵۹	۳/۹۷
خدمات عمومی دیگر، اجتماعی، شخصی و خانگی	۲۱۲,۱۶۵	۸/۰۸	۱۰,۶۳۷,۰۴۹	۲/۷۹
جمع	۲,۶۲۶,۸۸۵	۱۰۰	۳۸۰,۸۸۹,۸۸۴	۱۰۰

مأخذ:

۱. اشتغال بر حسب فعالیت‌های اقتصادی، با در دست داشتن اشتغال سال ۱۳۸۵، برای شهر تهران و بومهن محاسبه شده است.
۲. تولید ناخالص داخلی شهر تهران به فعالیت پایه برای سال ۱۳۸۵، با فرض بهره‌وری سرانه‌ی نیروی کار یکسان در شهر تهران و استان بر اساس داده‌های حساب‌های منطقه‌ای سال ۱۳۸۵ مرکز آمار ایران، برآورد شده است.

گزارش تحلیلی از بودجه سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران

● رشید اصلانی

دکتری مدیریت استراتژیک و

مشاور شورای اسلامی شهر تهران

مقدمه

بودجه، یک برنامه‌ی مالی سالانه‌ی دولت‌ها (ملی یا محلی) است که افزون بر پیش‌بینی درآمدها و سایر منابع تأمین اعتبار، به پیش‌بینی هزینه‌های انجام عملیاتی می‌پردازد که منجر به رسیدن به سیاست‌ها و هدف‌های قانونی دولت می‌شود.

برای بودجه می‌توان نقش‌های متعددی برشمرد. کمترین نقشی که می‌توان به بودجه داد، «کنترل نقل و انتقالات مالی» است. برخی نیز بودجه را یک پدیده‌ی مقطعی می‌دانند که در قالب عناوین و ارقامی تهیه شده و به تصویب می‌رسد و در عمل توجه زیادی به آن نمی‌شود؛ در حالی که می‌توان از بودجه به عنوان یک ابزار مدیریت بسیار مؤثر بهره برد. به وسیله‌ی بودجه می‌توان حجم عملیات و اهداف خدمات را نشان داد، به انتظار شهروندان و پرداخت‌کنندگان مالیات (عوارض) پاسخ داد، قیمت تمام شده‌ی کالاها و خدمات را محاسبه و کنترل کرد و بر کیفیت و زمان انجام کار نظارت کرد. افزون بر این، بودجه که یک ابزار مؤثر مدیریتی است، می‌تواند در شرایط بحران و تنگناهای مالی، امکان صرفه‌جویی و کنترل بهینه‌ی هزینه‌ها را فراهم آورد.

در چهارچوب نقش مدیریتی بودجه است که می‌توان با به کارگیری شاخص‌ها و معیارهای علمی، به انتخاب میان گزینه‌های ممکن دست یافت و اولویت‌ها را در تحقق اهداف شناسایی کرد.

در این بخش، در هر شماره‌ی فصلنامه، دو دسته از مطالب برای بهره‌مندی خوانندگان محترم ارائه می‌شود: ۱- معرفی نتایج و مقالات همایش‌های برگزار شده‌ی داخلی و خارجی، در حوزه‌ی مدیریت شهری و ۲- ارائه‌ی گزارش تحلیلی از آخرین تحولات و رخدادهای مهم در حوزه‌ی اقتصاد شهری. در این شماره از فصلنامه، همایش بین‌المللی املاک و مستغلات شهری معرفی می‌شود که به وسیله‌ی انجمن املاک و مستغلات آمریکا در هتل سیلان استانبول برگزار گردیده است. هم‌چنین دو گزارش تحلیلی از بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران و تأثیر قانون مالیات بر ارزش افزوده بر منابع درآمدی شهرداری‌ها نیز ارائه می‌شود.

برنامه، پیش نیاز بودجه‌ای مؤثر و هدفمند است که در قوانین و مقررات شهر و شهرداری نیز به آن توجه شده است.

قانونگذار، بر ضرورت تنظیم برنامه‌های ۵ ساله‌ی توسعه‌ی شهر، در ماده پانزدهم قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷/۹/۷، تأکید کرده است. به موجب این قانون، شهرداری موظف است وظایف قانونی خود را در چهارچوب برنامه‌های اساسی و نقشه‌های جامعی انجام دهد که تهیه کرده و به تصویب شورای اسلامی شهر می‌رساند.

هم‌چنین ماده ۲۳ آئین‌نامه‌ی مالی شهرداری، بودجه‌ی سالانه‌ی شهرداری را یک برنامه‌ی جامع مالی تعریف کرده است که در آن تمام خدمات، فعالیت‌ها و اقداماتی که باید طی سال مالی انجام شود، همراه با برآورد مبلغ و میزان مخارج و درآمدهای لازم برای تأمین هزینه‌ی آنها پیش بینی شده و به تصویب شورای اسلامی شهر می‌رسد و ماده ۲۵ همان آئین‌نامه نیز شهرداری را مکلف کرده است که بودجه‌ی خود را بر اساس برنامه‌ها، وظایف و فعالیت‌های مختلف و هزینه‌ی آنها تنظیم کند.

بنابراین می‌توان گفت، بودجه نقشی به مراتب فراتر از یک فهرست مالی فعالیت‌ها دارد و اگر به درستی درک شده و اصول حاکم بر آن رعایت گردد، مدیران هر سازمان می‌توانند از آن به عنوان یک ابزار مدیریت مؤثر استفاده کنند. از این رو، از ابعاد یاد شده، بودجه‌ی شهرداری، نیازمند یک بازنگری اساسی، در قوانین و مقررات و چرخه‌ی بودجه (یعنی فرایند تهیه و تنظیم، تصویب، اجرا، و نظارت) است. بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران در شرایطی تهیه شده و به تصویب رسیده است که با وجود تلاش‌های پیوسته‌ی شهرداری و شورا برای تهیه و تصویب یک برنامه‌ی ۵ ساله‌ی عملیاتی بر گرفته از طرح جامع، این برنامه و برنامه‌ی سالانه، به عنوان جزئی از آن، نهایی نشده است؛ ولی انتظار می‌رود با طی روند تکاملی برنامه، برای سال ۱۳۸۹، بودجه‌ی مبتنی بر برنامه‌ی عملیاتی تهیه و اجرا شود. همان طور که یادآوری شد، بودجه شامل بخش‌های درآمدی (منابع) و هزینه‌ای (مصارف) است. منابع و مصارف پیش‌بینی شده در بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری به شرح مطالبی که گفته خواهد شد، به تصویب رسیده است.

بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران، شامل بودجه‌ی عمومی شهرداری تهران، بودجه‌ی راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ و بودجه‌ی سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته می‌باشد.

۱- برآورد درآمدها و هزینه‌ها در بودجه‌ی عمومی شهرداری تهران

بودجه‌ی عمومی که شامل درآمدها و سایر منابع تأمین اعتبار و هزینه‌های جاری، عمرانی شهرداری تهران و راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ می‌باشد، در مجموع از نظر درآمدها و سایر منابع تأمین اعتبار و هزینه‌ها (نقدی و غیرنقدی)^۱ به (۷۲,۰۸۷) میلیارد ریال می‌رسد که به ترتیب در بخش نقدی (۴۰,۶۵۷) میلیارد ریال و در بخش غیرنقدی (۳,۱۴۰) میلیارد ریال در نظر گرفته شده است. هم‌چنین از مجموع درآمدها و سایر منابع، (۴۹,۴۴۵) میلیارد ریال را درآمدها و (۲۲,۶۴۱) میلیارد ریال را سایر منابع تشکیل می‌دهد که به ترتیب:

سهم نقدی درآمدها، (۲۳،۷۴۷) میلیارد ریال و سهم غیرنقدی آن، (۲۵،۶۹۷) میلیارد ریال می‌باشد. هم‌چنین سهم نقدی منابع، در مجموع (۱۶،۹۰۹) میلیارد ریال و سهم غیرنقدی منابع، (۵،۷۳۲) میلیارد ریال پیش‌بینی شده است.

هزینه‌های سال ۱۳۸۸ نیز برای بخش جاری به مبلغ ۱۳،۳۲۵ میلیون ریال و عمرانی به مبلغ ۵۸،۷۶۱ میلیارد ریال در نظر گرفته شده است.

۱-۱- (درآمدها و سایر منابع تأمین اعتبار) به تفکیک اجزاء:

درآمدها و سایر منابع تأمین اعتبار سال ۱۳۸۸ به شرح جدول‌های شماره ۱ و ۲ پیش‌بینی شده است:

جدول شماره ۱- درآمدها در بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران

مبالغ به میلیون ریال

ردیف	شرح	جمع	سهم نقدی	سهم غیرنقدی
۱	درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر)	۳۹,۷۱۴,۷۸۹	۱۸,۵۴۸,۸۴۱	۲۱,۱۶۵,۹۴۸
۲	درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی	۱,۶۷۰,۰۰۰	۱,۱۷۰,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰
۳	بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات اختصاصی شهرداری	۷۷۷,۴۷۸	۶۳۵,۴۷۸	۱۴۲,۰۰۰
۴	درآمد حاصل از وجود و اموال شهرداری	۲,۰۵۵,۶۰۴	۱,۰۵۵,۶۰۴	۱,۰۰۰,۰۰۰
۵	کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی	۶۵۰,۰۰۰	۶۵۰,۰۰۰	—
۶	اعانات و هدایا و دارایی‌ها	۴,۴۹۲,۳۸۷	۱,۶۰۲,۷۸۷	۲,۸۸۹,۶۰۰
۷	عوارض و درآمدهای وصولی از حریم استحفاظی	۸۵,۰۰۰	۸۵,۰۰۰	—
	جمع درآمدها	۴۹,۴۴۵,۳۶۰	۳۲,۷۴۷,۷۱۲	۲۵,۶۹۷,۵۴۸

جدول شماره ۲- سهم سایر منابع در بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران

مبالغ به میلیون ریال

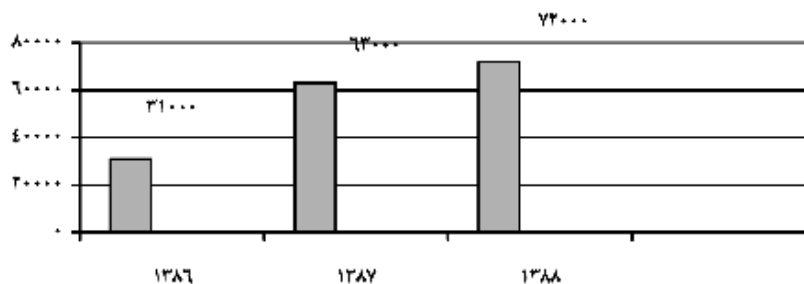
ردیف	شرح	جمع	سهم نقدی	سهم غیرنقدی
۱	وام‌های دریافتی	۷,۰۰۰,۰۰۰	۷,۰۰۰,۰۰۰	—
۲	فروش اموال شهرداری	۹,۲۹۱,۷۴۰	۳,۷۰۹,۲۸۸	۵,۵۸۲,۴۵۲
۳	درآمدهای دیگر، شامل درآمد مازاد بر هزینه‌ی دوره‌های پیش از اسناد دریافتی مطالبات معوق	۵,۸۵۰,۰۰۰	۵,۷۰۰,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰
	جمع سایر منابع تأمین اعتبار	۲۲,۶۴۱,۷۴۰	۱۶,۹۰۹,۲۸۸	۵,۷۳۲,۴۵۲

۲-۱- روند رشد درآمدها و سایر منابع تأمین اعتبار شهرداری تهران طی سه سال گذشته

بر اساس گزارش‌ها، درآمدهای وصولی شهرداری تهران در سال ۱۳۸۶، اندکی بیش از ۳۱،۰۰۰ میلیارد ریال بوده است. در بودجه‌ی سال ۱۳۸۷ این رقم به ۶۳،۰۰۰ میلیارد ریال، بیش از دو برابر

سال پیش خود محاسبه گردیده و به عبارتی ۱۰۳ درصد نسبت به سال پیش افزایش داشته است. این رقم در سال ۱۳۸۸، به میزان ۱۴ درصد نسبت به سال ۸۷ افزایش نشان می‌دهد.

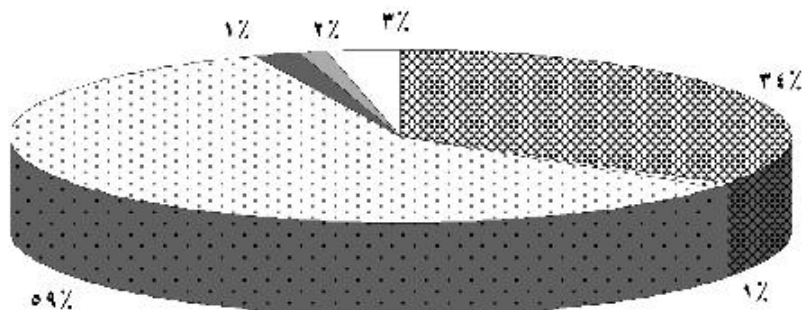
نمودار شماره ۱- سنجش درآمدها و منابع دیگر بودجه‌ی شهرداری تهران طی سه سال گذشته
مبالغ به میلیارد ریال



۳-۱- ارقام عمده‌ی درآمدها و سایر منابع تأمین اعتبار بودجه‌ی سال ۱۳۸۸

در بودجه‌ی مصوب، ۳۷,۱۱۱ میلیارد ریال، معادل بیش از ۵۱ درصد از درآمدها و سایر منابع شهرداری را درآمدهای ناشی از عوارض ساختمان‌ها و اراضی تشکیل می‌دهد که رشد آن نسبت به سال قبل (۸۷) معادل ۶۶ درصد می‌باشد. حدود ۲,۰۰۰ میلیارد ریال از درآمدها نیز، از محل عوارض بر پروانه‌های کسب و فروش و خدمات حاصل شده که ۱,۶۰۰ میلیارد ریال آن از محل عوارض بر تولید یا فروش محصولات تولیدی به دست می‌آید.

نمودار شماره ۲- اقلام درآمدی هریکس در بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران
مبالغ به میلیارد ریال



وجه و اموال شهرداری □ پهای خدمات و درآمد مؤسسات لتذاعی ■ عوارض اختصاصی □ عوارض عمومی □ کمکهای دولت □ سایر منابع □

جدول شماره ۳- سهم ردیف‌های مختلف درآمدی در بودجه سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران

مبالغ به میلیارد ریال

۳۹۷۱۵	عوارض عمومی	۱۰۰۰۰۰
۳۶۵/۵	شامل عوارض استناد رسمی، گاز، آب، تلفن، بلیت هوایی، گذرنامه، برق	۱۱۰۰۰۰
۳۷.۱۱۱	عوارض بر ساختمان‌ها و اراضی، شاس عوارض پروانه‌های ساختمان (زیربنا، پذیره، پروانه‌های غیرمجاز، عوارض سایر، خلافت‌های ساختمانی، مزاد تراکم، تکنیک اراضی و ساختمان، نقل و انتقال املاک، حق امتیاز، املاک و اراضی بدون استفاده توسازی ۱۰۰۲، ایشی، کنترل و ساخت استخرهای خصوصی و تمیید پروانه‌های ساختمانی نیمه کاره و.....	۱۲۰۰۰۰
۲۹۸	عوارض بر ارتباطات و حمل و نقل، شامل عوارض سالیانه و شماره‌گذاری موتور سیکت، بلیت مسافرتی و بزرگراهی، عوارض سالیانه خودروهای سواری	۱۳۰۰۰۰
۱,۶۳۹	عوارض بر پروانه‌های کسب و فروش خدمات، شامل عوارض سینما و نمایش، اماکن همگانی مانند هتل، کسب و پیشه و حدود محل- های تفریحی، قراردادها، تولید یا فروش محصولات تولیدی و عوارض دیگر	۱۴۰۰۰۰
۱۶۷۰	درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی	۲۰۰۰۰۰
۱۱۲۰	عوارض ناشی از کسری پارکینگ	۲۱۰۰۰۰
۵۲۰	تیسره ۱ ماده ۶ قانون تجمیع و تیسره ۲ ماده ۲ قانون تجمیع عوارض	۲۲۰۰۰۰
۷۷۷	بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری	۳۰۰۰۰۰
۷۷۱	بهای خدمات شامل حق اسفالت و لکه‌گیری و ترمیم و حفاری، فروش نقشه‌ی کارشناسی، بیمه نگاری، درآمد حاصل از فروش بسماند، مدیریت بسماند واحدهای مسکونی، نجاری و اداری	۳۱۰۰۰۰
۲۰۵۵	درآمد حاصل از وجوه و اموال شهرداری، شامل درآمد حاصل از سپرده‌ها، سود سهام سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته، مال الاجاره ساختمان‌ها و تأسیسات سود حاصل از فروش دارایی‌های ثابت	۴۰۰۰۰۰
۶۵۰	کمک‌های دولت و سازمان‌های دولتی	۵۰۰۰۰۰
۴,۴۹۲	اعانات هدایا و دارایی‌ها	۶۰۰۰۰۰
۳,۴۹۲	چوب کمیسیون‌های ماده ۱۰۰، عوارض حفظ و گسترش فضای سبز ۱۳۰ تغییر کاربری‌ها و موارد دیگر	۶۳۰۰۰۰
۲۲,۶۴۱	سایر منابع تأمین اعتبار	۷۰۰۰۰۰
۷,۰۰۰	وام‌ها	۷۱۰۰۰۰
۹,۳۹۱	فروش اموال غیر منقول شهرداری، سرقشی و مانند آن	۷۲۰۰۰۰
۶,۲۵۰	سایر منابع حزاد درآمد بر هزینه دوره قبل، وصول مطالبات موقوف، اسناد دریافتی	۷۳۰۰۰۰

* برخی از اعداد گرد شده و از اعداد خرد صرف نظر شده است.

نمودار ۳- سهم درآمدها و سایر منابع در بودجه سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران



عوارض اختصاصی در بودجه‌ی شهرداری ۱,۶۷۰ میلیارد ریال و سهم درآمد ناشی از بهای خدمات شهری، ۷۷۷ میلیارد ریال، در نظر گرفته شده است. سهم درآمدهای به دست آمده از وجوه و اموال شهرداری ۲,۰۵۵ میلیارد ریال تعیین شده که ۱,۲۰۰ میلیارد ریال آن از محل وصول اجاره بهای ساختمان‌هایی بوده که اغلب در اختیار شرکت‌ها و سازمان‌های وابسته‌ی دیگر شهرداری قرار داشته است.

رقم قابل ملاحظه‌ای معادل ۲,۷۰۰ میلیارد ریال نیز با عنوان درآمد حاصل از تغییر کاربری‌ها در نظر گرفته شده که رقم عمده‌ی این بخش از محل جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ یا جرایم تخلفات ساختمانی به دست خواهد آمد.

افزایش رقم وام‌های دریافتی از ۳,۰۰۰ میلیارد ریال در سال ۸۷ به ۷,۰۰۰ میلیارد ریال در سال ۸۸، نشانگر اعتبار شهرداری تهران در دریافت وام منابع اعتباری داخلی و خارجی می‌باشد. افزون بر این، فروش اموال غیرمنقول تا مبلغ ۸,۰۰۰ میلیارد ریال، حکایت از آن دارد که شهرداری تهران حجم قابل ملاحظه‌ای از اموال غیر منقول خود را برای فروش عرضه خواهد کرد.

نمودار ۴- سهم درآمدها و منابع نقدی و غیرنقدی در بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران



۲- مصارف در بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران

به موجب قوانین و مقررات موجود، بودجه‌ی شهرداری‌ها باید در دو بخش جاری و عمرانی به مصرف برسد. توزیع اعتبارات جاری و عمرانی به شرح زیر است:

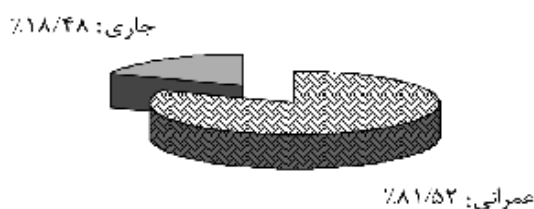
۱-۲- اعتبارات جاری شهرداری تهران و راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ که بخشی از خدمات اداری و شهری را شامل می‌شود، در سال ۱۳۸۸ به رقم (۱۳,۳۲۵) میلیارد ریال می‌رسد که ۱۸/۴۸ درصد از کل درآمدها و سایر منابع شهرداری تهران را به خود اختصاص می‌دهد.

اجزای بودجه‌ی جاری:

- فصل اول: هزینه‌های پرسنلی ۱,۵۲۴,۲۹۲ میلیون ریال
- فصل دوم: هزینه‌های اداری ۵,۸۸۸,۴۸۲ میلیون ریال
- فصل سوم: هزینه‌های سرمایه‌ای ۴۰۴,۲۰۰ میلیون ریال
- فصل چهارم: هزینه‌های انتقالی ۵,۵۰۸,۴۲۰ میلیون ریال

فصل اول هزینه‌های پرسنلی، حقوق و مزایای کارکنان ثابت، رسمی و مأمورین انتظامی را تأمین می‌کند. این دسته از کارکنان (کارگر و کارمند) به صورت مستقیم با شهرداری تهران قرارداد استخدامی دارند و یا به صورت مأمور رسمی در این سازمان خدمت می‌کنند.

نمودار ۵- سهم اعتبارات جاری و عمرانی در بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران



فصل دوم هزینه‌های اداری، افزون بر تأمین هزینه‌های اداری شهرداری که هزینه‌های روزمره و نگهداری نظام اداری را در بر می‌گیرد، به اموری از قبیل آموزش کارکنان نیز می‌پردازد. در این فصل بیشترین بخش هزینه‌ها به میزان ۴,۵۲۵ میلیارد ریال برای اموری مانند نظارت و کنترل بر ساخت و ساز، رفت و روب، حمل و دفن پسماند، نگهداری فضای سبز، تأمین نیروهای کارگری و کارمندی از طریق شرکت‌های تأمین‌کننده‌ی نیرو و برخی فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی هزینه می‌شود، در سال ۱۳۸۸ مبلغ ۲۵ میلیارد ریال برای هزینه‌ی آموزش و مبلغ ۱,۹۷۸ میلیارد ریال با عنوان هزینه‌ی تأمین نیروی انسانی در نظر گرفته شده و برای رفت و روب و نظافت شهر، حمل و دفن پسماند و برف‌روبی نیز مبلغ ۱,۶۲۷ میلیارد ریال اعتبار، به تصویب رسیده است.

فصل سوم، هزینه‌های سرمایه‌ای: اعتبار این فصل به ۶۴ میلیارد ریال می‌رسد و ارقام درج شده در این فصل، مربوط به حقوق انتفاعی، نگهداری مکان‌ها، ماشین‌آلات و تأسیسات و تأمین لوازم مصرف‌نشدنی اداری بوده و عمده‌ترین رقم این فصل معادل ۳۴۰ میلیارد ریال برای پرداخت بدهی‌های با محل و بلامحل سال‌های گذشته در نظر گرفته شده است.

فصل چهارم، هزینه‌های انتقالی، عمده‌ترین رقم درج شده در این فصل، به کمک‌ها اختصاص یافته است که شامل کمک‌های بخش عمومی و بخش خصوصی می‌گردد.

سهم کمک به بخش عمومی (ماده ۱۶) موارد زیر را در بر می‌گیرد:

- کمک به سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی (به مبلغ ۶۷۹ میلیارد ریال)؛

- کمک به سازمان فرهنگی و هنری شهرداری تهران (به مبلغ ۴۹۰ میلیارد ریال)؛

- بودجه‌ی شورای اسلامی شهر تهران (به مبلغ ۵۴ میلیارد ریال)؛

- نهاد طرح جامع و تفصیلی (به مبلغ ۱۰۰ میلیارد ریال)؛

- کمک به مترو (راه آهن شهری تهران و حومه) برای جبران کسری بخشی از مابه‌التفاوت قیمت

تمام شده‌ی بلیت مترو (به مبلغ ۴۸۰ میلیارد ریال)؛

- کمک به شرکت واحد اتوبوس‌رانی برای جبران کسری بهای بلیت (به مبلغ ۱,۸۵۰ میلیارد ریال)؛

- کمک به سازمان مدیریت بحران (به مبلغ ۵۳ میلیارد) و

- کمک به سازمان تاکسی‌رانی (به مبلغ ۴۵ میلیارد ریال).

و هم‌چنین کمک به بخش خصوصی (ماده ۱۷) را نیز در بر می‌گیرد که شامل کمک‌هایی است

که به سازمان‌های مردم‌نهاد (NGO)ها، موزه‌ها و خانه‌های هنری، همگانی کردن ورزش، جوایز خوش‌حسابی و مانند آن داده می‌شود.

کاهش نیروی انسانی مازاد شهرداری تهران و پرداخت پاداش پایان خدمت بازنشستگان نیز ارقامی را در فصل چهارم بودجه‌ی شهرداری (ماده ۱۹) به خود اختصاص داده است. سرجمع مبلغ درج شده در بخش کمک‌های بخش عمومی، ۴,۳۳۱ میلیارد ریال و کمک‌های بخش خصوصی، ۶۷۲ میلیارد ریال می‌باشد.

۲-۲- اعتبارات عمرانی

برای اعتبارات عمرانی شهرداری تهران، به عبارت دیگر، اعتبارات وظیفه‌ی عمران شهری، در سال ۱۳۸۸، مبلغ (۵۸,۷۶۱) میلیارد ریال، معادل ۸۱/۵۲ درصد منابع کل بودجه، در نظر گرفته شده است. اعتبارات این بخش در قالب هشت برنامه به مصرف می‌رسد. هریک از برنامه‌های هشت‌گانه نیز به نوبه‌ی خود، طرح‌ها و پروژه‌هایی را در خود جای داده‌اند. جزئیات تفصیلی برنامه‌ها به شرح زیر است:

جدول شماره ۴ - توزیع اعتبارات عمرانی شهرداری تهران میان برنامه‌های مختلف

ردیف	عنوان برنامه	تعداد طرح‌ها	تعداد پروژه‌های مصوب	اعتبار مصوب (به میلیون ریال)	درصد از کل عمرانی
۱	برنامه‌ریزی توسعه‌ی شهری	۳	۵۰	۶۰۳,۲۴۴	۱۱,۷۵
۲	ایجاد و توسعه‌ی تأسیسات فاضلاب شهری	۱	۸۲	۹۰۷,۱۹۶	۱,۵۴
۳	بهبود آمد و شد شهرها	۴	۶۱۲	۱۵۰,۲۶۶,۱۷۰	۲۵,۹۸
۴	ایجاد تأسیسات حفاظتی شهرها	۳	۹۵	۱,۵۷۸,۵۴۳	۲,۶۹
۵	بهبود محیط شهری	۳	۳۸۰	۳,۴۵۲,۱۲۴	۵,۸۷
۶	ایجاد تأسیسات و تسهیلات دیگر شهری	۴	۲۳۹	۳,۲۹۸,۵۶۰	۵,۶۱
۷	ایجاد امکانات و فضاهای ورزشی، تفریحی، فرهنگی، هنری	۲	۴۶۹	۴,۷۳۱,۸۷۹	۸,۰۵
۸	هزینه‌های متفرقه و پدیه‌های عمرانی	۱	۲۷	۲۲,۶۲۳,۸۹۰	۳۸,۵۱
	جمع کل اعتبارات وظیفه‌ی عمران شهری	۳۱	۱۹۴۴	۵۸,۷۶۱,۶۰۶	۱۰۰

در مجموع، اعتبارات عمرانی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران میان ۱۹۴۴ پروژه (ردیف اعتباری کوچک و بزرگ) توزیع شده است که برخی از ویژگی‌های آنها بیان می‌شود.

در برنامه‌ی برنامه‌ریزی توسعه‌ی شهری، افزون بر پیگیری طرح جامع و طرح‌های تفصیلی مناطق، حدود مبلغ ۵,۴۹۷ میلیارد ریال برای خرید املاک و اراضی، برای کاربری‌های مختلف، و طرح‌های مطالعاتی بسیاری برای بررسی نیازها و امکانات شهری و در برنامه‌ی ایجاد و توسعه‌ی تأسیسات فاضلاب شهری، پروژه‌هایی مانند بررسی، طراحی و احداث شبکه‌ی فاضلاب و جمع‌آوری آب‌های سطحی، لایروبی قنات‌ها در نظر گرفته شده، در برنامه‌ی بهبود آمد و شد شهرها، طراحی و احداث خیابان‌ها و بزرگراه‌ها، تعمیر و نگهداری پل‌های سواره‌رو، احداث رمپ و لوپ، نصب و نگهداری

پل‌های پیاده، گاردریل، چراغ راهنمایی، کنترل مکانیزه‌ی هوشمند، اصلاح هندسی معابر، احداث و تجهیز ایستگاه‌های سنجش آلودگی، طرح جامع ترابری و ترافیک و احداث پارکینگ‌های طبقاتی، دیده شده است.

در برنامه‌ی ایجاد تأسیسات حفاظتی شهرها، احداث و توسعه و تجهیز و نگهداری ایستگاه‌های آتش‌نشانی احداث، بازسازی و لای‌روبی مسیل‌ها و نهرها منظور گردیده است. برنامه‌ی بهبود محیط شهری نیز طراحی و احداث بوستان، نگهداری و ترمیم آن‌ها، تفکیک پسماند و احداث مرکز پسماند را دربرمی‌گیرد. در این برنامه، افزون بر ۱۲۷ بوستان در دست احداث، پروژه‌های متعددی نیز در راستای ایجاد فضای سبز در حاشیه‌ی بزرگراه‌ها و رفوژها و لچکی‌ها و بازسازی و ترمیم و زیباسازی بوستان‌های موجود و احداث و توسعه‌ی جنگل‌کاری دیده شده است. این برنامه‌ی اعتباری، ۲,۶۸۴ میلیارد ریال را به خود اختصاص داده است.

برای ادامه‌ی پروژه‌های بزرگراهی، ۳,۰۸۸ میلیارد ریال اعتبار اختصاص داده شده که تعداد ۲۷ پروژه بزرگراهی در دست اجرا می‌باشد

برنامه‌ی ایجاد تأسیسات و تسهیلات دیگر شهری نیز به احداث و نگهداری و بازسازی ساختمان‌های اداری و بهداشتی درمانی شهرداری اختصاص دارد. هم‌چنین این برنامه به احداث سرویس‌های بهداشتی عمومی، احداث واحدهای تجاری، اداری، توسعه‌ی پایانه‌ها، ساماندهی صنایع مزاحم و احداث تأسیسات بازیافت نیز می‌پردازد.

برنامه‌ی ایجاد مکان‌ها و فضاهای ورزشی، احداث و تجهیز اماکن ورزشی، فرهنگسراها، کتابخانه‌ها، هم‌چنین کمک به توسعه و ترویج ورزش‌های همگانی و مدارس و کمک به تجهیز و عمران مساجد را پیگیری می‌کند.

برنامه‌ی هزینه‌های متفرقه، بازپرداخت وام‌ها و بدهی‌ها را در برمی‌گیرد؛ از جمله: وام بانک جهانی به مبلغ ۱۴,۱۰۰ میلیون ریال، بازپرداخت وام‌های دیگر به مبلغ ۱,۴۰۰ میلیارد ریال، بازپرداخت بدهی‌های املاک تصرفی سال‌های پیش به مبلغ ۶,۰۰۰ میلیارد ریال، بازپرداخت وام مترو به مبلغ ۹۷۱ میلیارد ریال، کمک به سرمایه‌گذاری توسعه‌ی مترو به مبلغ ۸,۰۰۰ میلیارد ریال، اعتبارت پیش‌بینی نشده به مبلغ ۴۲۰ میلیارد ریال، پرداخت تعهدات نقدی و غیرنقدی سال‌های پیش به مبلغ ۵,۰۰۰ میلیارد ریال، کمک به سازمان مدیریت بحران به مبلغ ۳۶۳ میلیارد ریال و احداث سوله‌های مقاوم در برابر زلزله برای بهره‌برداری در شرایط بحرانی احتمالی به مبلغ ۱۴۱ میلیارد ریال. برخی از فعالیت‌های عمده‌ی عمرانی شهرداری در سال ۱۳۸۸ به ترتیب زیر است:

برای احداث و ادامه‌ی عملیات اجرایی ۵۴ خیابان بزرگ و کوچک، ۳۲۷ میلیارد ریال اعتبار منظور شده است و برای ادامه‌ی پروژه‌های بزرگراهی، ۳,۰۸۸ میلیارد ریال اعتبار اختصاص داده شده که تعداد ۲۷ پروژه بزرگراهی در دست اجرا می‌باشد.

بزرگراه‌های همت در غرب تهران، ادامه‌ی بزرگراه نیایش از سمت شرق، بهسازی بزرگراه شهید بابایی، بزرگراه سرخه‌حصار تا سه راه آزمایش، بزرگراه امام علی از رسالت تا دولت‌آباد، بزرگراه زین‌الدین از امام علی تا سه‌راه آزمایش، ادامه‌ی بزرگراه‌های یادگار امام، آزادگان، بولوار شهید باکری، آسیا، تعریض بزرگراه چمران، کمربندی شهرری، بزرگراه سعید آباد، بزرگراه باقری و مانند آنها از جمله پروژه‌های طرح احداث بزرگراه‌ها می‌باشند.

مجموع اعتبار منظور شده برای روکش آسفالت، ۱,۷۲۷ میلیارد ریال است که برای تمام مناطق اعتبار منظور شده است.

به پیاده‌روسازی - رویکرد جدید شهرداری در شهرسازی سال جاری - نیز همانند دو سال پیش توجه شده و ۵۸۶ میلیارد ریال اعتبار را به خود اختصاص داده است. احداث ۱۱ پروژه‌ی پارکینگ طبقاتی با مبلغ ۵۵۸ میلیارد ریال و ۶ پروژه‌ی پارکینگ روباز با مبلغ ۱۳۳ میلیارد ریال در برنامه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری دنبال می‌شود

برای احداث ۳۰ پل بتنی و فلزی در سطح شهر تهران، ۱,۳۹۱ میلیارد ریال منظور گردیده و هفت زیرگذر بزرگ و کوچک نیز ۱,۱۷۵ میلیارد ریال از اعتبارات عمرانی را به خود اختصاص داده‌اند که بزرگترین آنها زیرگذر (تونل) توحید با اعتبار ۸۹۳ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۸ است.

به پیاده‌روسازی - رویکرد جدید شهرداری در شهرسازی سال جاری - نیز همانند دو سال پیش توجه شده و ۵۸۶ میلیارد ریال اعتبار را به خود اختصاص داده است. احداث ۱۱ پروژه‌ی پارکینگ طبقاتی با مبلغ ۵۵۸ میلیارد ریال و ۶ پروژه‌ی پارکینگ روباز با مبلغ ۱۳۳ میلیارد ریال در برنامه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری دنبال می‌شود.

شهرداری تهران در نظر دارد برای احداث، توسعه و تجهیز ایستگاه‌های آتش‌نشانی در سال جاری و بالا بردن سطح خدمات ایمنی، بیش از ۶۰۰ میلیارد ریال هزینه نماید.

در راستای توجه به بازیافت پسماند و اقدام برای جلوگیری از منابعی که در اثر دفن پسماند از دست می‌رود و هم‌چنین جلوگیری از آلودگی‌های محیطی، پروژه‌های بسیاری دیده شده و نزدیک به ۱۰۰۰ میلیارد ریال برای رسیدن به این هدف‌ها، اعتبار منظور شده است.

خرید ماشین‌آلات و تجهیزات رفت‌وروب و خدمات شهری نیز ۲۷۵ میلیارد ریال اعتبار دارد تا افزون بر پشتیبانی خدمات مکانیزه‌ی جمع‌آوری و حمل پسماند به توسعه‌ی این خدمات نیز پردازد.

جدول شماره ۵- سنجش ارقام مصوب هر یک از برنامه‌ها و نسبت آنها به کل اعتبار عمرانی همان سال در بودجه‌ی سال‌های ۸۶ - ۸۸

مبالغ به میلیون ریال

ردیف	عنوان برنامه	اعتبار مصوب سال ۱۳۸۶	درصد به کل اعتبار	اعتبار مصوب سال ۱۳۸۷	درصد به کل اعتبار	اعتبار مصوب ۱۳۸۸	درصد به کل اعتبار
۱	برنامه‌ی برنامه‌ریزی توسعه‌ی شهری	۲,۷۳۷,۶۰۴	۱۳/۶۶	۹,۹۶۴,۰۶۰	۱۹,۴۴	۶,۹۰۳,۳۴۴	۱۱,۷۵
۲	برنامه‌ی ایجاد و توسعه‌ی تأسیسات فاضلاب شهری	۲۲۴,۶۶۲	۱/۶۲	۱,۱۹۰,۳۸۷	۲,۳۲	۹۰۷,۱۹۶	۱,۵۴
۳	برنامه‌ی بهبود آمد و شد شهرها	۶,۴۳۷,۰۵۶	۳۲/۱۱	۱۴,۳۸۵,۳۴۰	۲۸,۰۷	۱۵,۲۶۶,۱۷۰	۲۵,۹۸
۴	برنامه‌ی ایجاد تأسیسات حفاظتی شهرها	۷۷۱,۳۹۰	۳/۸۵	۱,۶۵۴,۶۲۷	۳,۲۳	۱,۵۷۸,۵۴۳	۲,۶۹
۵	برنامه‌ی بهبود محیط شهری	۱,۷۰۶,۸۷۳	۸/۵۱	۴,۳۱۷,۲۹۱	۸,۴۳	۲,۴۵۲,۱۲۴	۵,۸۸
۶	برنامه‌ی ایجاد تأسیسات و تسهیلات دیگر شهری	۲,۳۳۰,۵۱۲	۱۱/۶۲	۴,۶۳۴,۳۶۰	۹,۰۴	۳,۲۹۸,۵۶۰	۵,۶۱
۷	برنامه‌ی ایجاد مکان‌ها و فضاهای ورزشی، تفریحی و فرهنگی	۱,۵۶۹,۶۹۵	۷/۸۳	۴,۵۰۷,۰۵۶	۸,۷۹	۴,۷۳۱,۸۷۹	۸,۰۵
۸	هزینه‌های متفرقه و بدهی‌ها عمرانی	۴,۱۷۰,۰۵۹	۲۰/۸۰	۱۰,۵۹۸,۱۱۸	۲۰,۶۸	۲۲,۶۲۳,۸۹۰	۲۸/۵۰
	جمع کل	۲۰,۰۴۷,۸۴۵	۱۰۰	۵۱,۲۵۱,۲۴۲	۱۰۰	۵۸,۷۶۱,۶۰۶	۱۰۰

۳- بودجه‌ی سازمان‌ها و شرکت‌ها

در این بخش از بودجه‌ی شهرداری، بودجه‌ی ۱۶ سازمان و شرکت منظور شده است.

الف- سازمان‌ها

جمع منابع پیش‌بینی شده در بودجه‌ی سازمان‌های ۱۶ گانه، ۳۷,۹۴۱ میلیارد ریال و مصارف آن نیز ۳۷,۸۴۱ میلیارد ریال می‌باشد.

سازمان‌های وابسته، اغلب در راستای انجام وظایف قانونی شهرداری و به عنوان بازوی اجرایی آن فعالیت می‌کنند و یا به استناد یک مصوبه‌ی قانونی، به شهرداری تهران وابسته شده‌اند. بنابراین، جز در موارد استثنایی سهم عمده‌ی منابع آنها، از محل منابع شهرداری تهران تأمین می‌شود و اغلب کمک‌هایی را از بودجه‌ی جاری شهرداری دریافت می‌کنند؛ برای نمونه، سازمان‌های آتش نشانی، مدیریت بحران و فرهنگی و هنری را می‌توان نام برد که می‌توان گفت وظایف اصلی شهرداری را انجام می‌دهند. فعالیت‌های برخی دیگر از سازمان‌ها در اجرای پروژه‌های عمرانی شهرداری خلاصه می‌شود و درآمدهای آنها، از منبع اعتبارات عمرانی منظور شده در بودجه‌ی عمرانی تأمین می‌شود، سازمان پارک‌ها و فضای سبز و سازمان‌های نوسازی شهر تهران، مهندسی و عمران شهر تهران و برخی از این سازمان‌ها نیز به موجب قانون یا مصوبات تشکیل شده و در برابر انجام بخشی از وظایف شهرداری، درآمدهایی به دست می‌آورند. از این سازمان‌ها می‌توان سازمان‌های بهشت زهرا، بازنشستگی، زیباسازی، میادین میوه و تره‌بار،

سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی را نام برد که افزون بر درآمدها و منابعی که خود تأمین می‌کنند، از منابع یا کمک‌های شهرداری نیز در قالب انجام وظایف جاری یا عمرانی خود استفاده می‌کنند. برخی از این سازمان‌ها مانند سازمان نوسازی شهر تهران، در برابر فعالیت‌هایی مانند نوسازی بافت فرسوده، بخشی از منابع مورد نیاز خود را باید از بودجه‌ی دولتی تأمین کنند و برخی دیگر از سازمان‌ها، مانند سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی، در راستای مشارکت‌های بخش خصوصی یا تعاونی، بخشی از سرمایه‌های مورد نیاز خود را از منابع بخش‌های یاد شده فراهم می‌کنند. جدول شماره‌ی ۶، منابع و مصارف سازمان‌های وابسته به شهرداری تهران را در سال ۱۳۸۸ نشان می‌دهد. همان‌طور که از اعداد و ارقام جدول بر می‌آید تنها یک سازمان یعنی سازمان حمل و نقل و ترافیک در سال ۱۳۸۸ از منابع شهرداری استفاده نمی‌کند؛ اگر چه به صورت غیرمستقیم از منابع شهرداری بهره می‌برد، زیرا درآمد ناشی از صدور مجوز ترافیک برای انجام مأموریت‌های قانونی در حساب این سازمان واریز می‌شود و سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات نیز از سایر منابع بهره‌ای ندارد و تمامی نیازهای خود را از منابع شهرداری تأمین می‌کند.

ب- بودجه‌ی شرکت‌های وابسته به شهرداری تهران

شرکت‌های وابسته به شهرداری تهران نیز شرکت‌هایی هستند که یا به موجب اساسنامه‌ی قانونی مصوب مجلس شورای اسلامی، مانند شرکت واحد اتوبوس‌رانی تهران و حومه و شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) یا اساسنامه‌های مصوب شورای اسلامی شهر تهران یا وزارت کشور تشکیل شده‌اند. شورای اسلامی شهر تهران به پیوست بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری، بودجه‌ی ۱۷ شرکت را به تصویب رسانیده است، شرکت‌های وابسته نیز همانند سازمان‌ها، منابع خود را اغلب از محل منابع شهرداری تأمین می‌کنند و فعالیت‌هایی را در راستای ارائه‌ی خدمات به شهروندان یا نگهداری و بهره‌برداری از امکانات و تأسیسات ایجاد شده ارائه می‌دهند. جمع منابعی که از محل منابع شهرداری تهران برای شرکت‌های ۱۷ گانه‌ی بالا در قالب پروژه‌ها و کمک‌ها تأمین می‌شود، ۱۷,۵۲۴ میلیارد ریال و جمع سایر منابع که درآمدهای خدمات بهداشتی، درمانی برای درمانگاه‌های شهر سالم، فروش بلیت شرکت‌های مترو و واحد، انتشارات همشهری، فروش بلیت تأسیسات ورزشی شهر سالم و مانند آن برای شرکت‌های دیگر تأمین می‌شود ۶,۸۵۷ میلیارد ریال می‌باشد. بدین ترتیب منابع ۱۷ شرکت وابسته، در مجموع ۲۴,۳۸۱ میلیارد ریال است که ۱۷,۵۲۴ میلیارد ریال آن از محل منابع شهرداری و ۶,۸۵۷ میلیارد ریال آن از محل سایر منابع تأمین می‌شود. شرکت‌هایی مانند توسعه‌ی خدمات شهری (شهربان) که به تازگی برای نظارت بر فعالیت‌های ساختمانی تشکیل شده، شرکت یادمان سازه، که احداث برج میلاد را بر عهده دارد، شرکت خاکریز آب، مجری پروژه‌های جمع‌آوری آب‌های سطحی، شرکت فناوران، ارائه‌دهنده‌ی خدمات الکترونیکی و ناظر دفاتر خدمات الکترونیک، تمام اعتبارات مورد نیاز خود را از منابع شهرداری دریافت می‌کنند و شرکت‌هایی مانند خدمات کالای شهروند و همشهری نیز تمام اعتبارات مورد نیاز خود را، خود تأمین کرده و از شهرداری کمکی دریافت نمی‌کنند.

جدول شماره ۶ - بودجه‌ی سازمان‌های وابسته به شهرداری تهران

خلاصه منابع و مصارف سازمان‌های وابسته در بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران

مبالغ به میلیون ریال

ردیف	عنوان	درآمد - منابع		جمع	هزینه‌ها و مصارف
		پیش‌بینی از محل بودجه‌ی شهرداری	سایر		
۱	سازمان بازنشستگی	۵۵۵,۰۷۲	۲۱۶,۸۳۷	۷۷۱,۹۰۹	۷۷۱,۹۰۹
۲	سازمان بهشت زهرا	۱۷۵,۷۸۰	۲۹۹,۸۶۸	۴۷۵,۶۴۸	۴۱۸,۰۵۹
۳	سازمان پارک‌ها و فضای سبز	۷۷۳,۵۰۲	۹,۵۰۰	۷۸۳,۰۰۲	۷۶۸,۴۸۸
۴	سازمان بین‌گیری و مدیریت بحران شهر تهران	۴۵۷,۲۰۰	۱۲۰,۰۰۰	۵۷۷,۲۰۰	۵۷۷,۲۰۰
۵	سازمان زیبا سازی	۶۲۰,۰۲۹	۴۷۸,۸۹۰	۱,۰۹۸,۹۱۹	۱,۰۹۴,۵۶۶
۶	سازمان مهندسی و عمران شهر تهران	۶۸۹,۰۱۴۵	۱۱,۵۰۰	۶,۹۰۱,۶۴۵	۶,۹۰۱,۶۴۵
۷	سازمان میدین میوه و تره بار و فرآورده های کشاورزی	۲۸,۶۹۴	۲۹۵,۱۷۳	۳۲۳,۸۶۷	۳۲۱,۸۶۷
۸	سازمان توسازی شهر تهران	۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	۲۳,۲۰۰,۰۰۰	۲۳,۲۰۰,۰۰۰
۹	سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات	۳۱۱,۰۰۰	۰	۳۱۱,۰۰۰	۳۱۱,۰۰۰
۱۰	سازمان سرمایه گذاری و مشارکتهای مردمی	۵۱,۶۳۰	۱,۵۰۰	۵۳,۱۳۰	۳۱,۶۸۲
۱۱	سازمان پایانه ها و پارک سوارهای شهرداری	۶۵۰,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰	۸۰۰,۰۰۰	۸۰۰,۰۰۰
۱۲	سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی	۱,۴۳۱,۳۴۲	۱۴۹,۷۴۵	۱,۵۸۱,۰۸۸	۱,۵۸۱,۰۸۸
۱۳	سازمان حمل و نقل و ترافیک	۰	۳۳۰,۰۰۰	۳۳۰,۰۰۰	۳۳۰,۰۰۰
۱۴	سازمان فرهنگی هنری شهرداری تهران	۴۹۰,۰۰۰	۴۰,۰۰۰	۵۳۰,۰۰۰	۵۳۰,۰۰۰
۱۵	سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسی‌رانی	۹۵,۰۰۰	۱۸,۰۰۰	۱۱۳,۰۰۰	۱۱۳,۰۰۰
۱۶	سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران	۹۰,۰۰۰	۱,۱۶۸	۹۱,۱۶۸	۹۱,۰۷۸
	جمع	۱۹,۶۱۹,۳۹۵	۱۸,۳۲۲,۱۸۱	۳۷,۹۴۱,۵۷۷	۳۷,۸۴۱,۵۸۵

جدول شماره ۷ - بودجهی شرکت‌های وابسته به شهرداری تهران

خلاصه منابع و مصارف شرکت‌های وابسته در بودجهی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران

مبالغ به میلیون ریال

ردیف	عنوان	درآمد - منابع		مصارف و هزینه‌ها
		پیش‌بینی از محل بودجه شهرداری	سایر	
۱	پیام رسا	۴۵,۳۱۰	۵۰۰	۴۲,۲۹۴
۲	شهرسالم	۲۱۴,۰۰۰	۱۳۴,۴۹۲	۳۴۸,۴۹۲
۳	بهره‌برداری راه آهن شهری تهران	۴۸۰,۰۰۰	۹۰۰,۵۰۶	۱,۳۸۰,۵۰۶
۴	توسعه‌ی خدمات شهری (شهربان)	۱۲۰,۰۰۰	۰	۱۲۰,۰۰۰
۵	یادمان سازه	۵۱۱,۷۰۰	۰	۵۱۱,۷۰۰
۶	نوسازی عباس آباد	۳۷۲,۴۵۹	۳۰۰,۰۰۰	۴۰۳,۲۴۴
۷	توسعه‌ی فضای فرهنگی	۱,۴۲۸,۴۳۵	۱,۳۴۷,۵۲۸	۲,۷۷۴,۶۲۵
۸	خاکریز آب	۱,۱۱۱,۷۴۰	۰	۱,۱۰۱,۲۵۱
۹	خدماتی کالای شهروند	۰	۳۰۵۰,۰۰۰	۲,۹۰۱,۵۸۸
۱۰	همشهری	۰	۶۶۱,۵۹۸	۵۹۳,۵۸۲
۱۱	فانوران	۴,۶۲۵	۰	۳,۵۱۹
۱۲	خدمات اداری شهر	۱,۹۹۲,۶۴۶	۷,۰۵۲	۱,۹۹۲,۶۴۴
۱۳	برج میلاد آسمان	۱۴۸,۳۳۳	۳,۷۹۹	۱۸,۴۳۷
۱۴	ساماندهی صنایع و مشاغل شهر	۲۶,۷۲۵	۲۵,۵۷۴	۵۰,۲۳۳
۱۵	فرهنگی ورزشی شهر سالم	۱۳۰,۰۰۰	۱۴۰,۳۴۵	۲۷۰,۳۴۵
۱۶	راه آهن شهری تهران و حومه (مترو)	۸,۹۷۱,۰۰۰	۱۴۹,۹۹۴	۹,۱۲۰,۹۹۴
۱۷	واحد اتوبوس‌رانی تهران و حومه	۲,۱۰۰,۰۰۰	۴۰۶,۰۴۰	۲,۵۰۶,۰۴۰
	جمع	۱۷,۵۲۴,۴۷۴	۶,۸۵۷,۴۲۸	۲۴,۱۴۰,۴۱۷

۴ - احکام تبصره‌های ناظر بر بودجهی سال ۱۳۸۸ شهرداری تهران

شورای اسلامی شهر تهران در مصوبه‌ی سال ۱۳۸۸، یک ماده واحد و ۴۴ تبصره ذیل آن را ناظر بر اجرای بودجه قرار داده است. احکام تبصره‌های یاد شده، اغلب الزاماتی را در عرصه‌ی اجرا و عمل، برای شهرداری فراهم کرده و هدایت‌کننده‌ی فعالیت‌های آنهاست، الزام به پرداخت درآمدها به

حساب‌های بانکی تأیید شده‌ی شورا در تبصره‌ی یک، یادآوری یک الزام قانونی است. الزام به مبادله‌ی موافقتنامه و تخصیص اعتبارات جاری و عمرانی (تبصره‌های ۲ و ۳)، در راستای امکان‌پذیر شدن نظارت بر حجم، مشخصات و زمان‌بندی پروژه‌ها و مدیریت منابع به تصویب رسیده است. تبصره‌ی ۵، سقف اختیارات شهرداری را در کمک کردن به مؤسسات بخش عمومی و خصوصی تعیین می‌کند و تبصره‌ی ۱۳، میزان اختیارات انجام معاملات واگذار شده به شهردار را مشخص می‌کند. تبصره‌های ۱۸ و ۱۹، کمک‌هایی را برای ساماندهی تاکسی رانی و تأمین مینی‌بوس رانی در نظر گرفته است. حکم تبصره‌ی ۲۰، برای هماهنگی پروژه‌های مطالعاتی به تصویب رسیده و تبصره‌ی ۲۱، شرط انجام پروژه‌های وابسته به مدیریت بحران را در هماهنگی با سازمان نامبرده تعیین کرده است. در راستای هماهنگ‌سازی فعالیت‌های اداری و انجام اصلاحات در زمینه‌ی اجرا، تبصره‌ی ۴، مجوز پرداخت پاداش بازنشستگی، از کارافتادگی، درگذشتن و بازنشستگی پیش از موعد یا بازخریدی کارکنان را صادر کرده است. تبصره‌ی ۷، تأمین حقوقی و مالی کارکنان در برابر دعاوی ناشی از انجام وظایف قانونی آن را تضمین کرده است. تبصره‌ی ۱۱، به شهرداری اجازه داده است تا از کارکنان انتظامی و اجرایی در ساعات غیرموظف، برای جلوگیری از سدمعبر و ساخت و سازهای غیرمجاز، تأمین امنیت پارک‌ها و مکان‌های همگانی و موارد دیگر استفاده کند. تبصره‌ی ۲۵ مقرر داشته است، برای حفظ تعادل در پرداخت حقوق و مزایای کارکنان تمام مناطق، واحدهای ستادی، اجرایی، شرکت‌ها و سازمان‌های وابسته به شهرداری تهران، این گونه پرداخت‌ها به صورت متمرکز انجام شود. تبصره‌ی ۲۶، جابجایی اعتبار برای کارکنانی که از قراردادی به رسمی تغییر وضعیت می‌دهند را جایز شمرده است. تبصره‌ی ۳۱ برای صرفه‌جویی، بازخرید تشویقی حداقل ۱۵۰۰ نفر از کارکنان مازاد شرکت واحد را مقرر داشته است. تبصره‌ی ۳۵ شهرداری تهران را موظف کرده است، مال‌الاجاره ساختمان‌های در اختیار سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته به خود را دریافت و به خزانه پرداخت کنند. هم‌چنین پرداخت تعهدات املاک و اراضی متصرفی سال‌های پیش به ذینفعان، توجه شورای اسلامی شهر تهران را به خود جلب کرده و تبصره‌ی ۱۰ نیز در راستای تحقق این هدف به تصویب رسیده است. افزون بر این، به موجب تبصره‌ی ۱۴، شهرداری تهران موظف گردیده است نسبت به باز پرداخت بدهی‌های خود به بانک‌ها و مؤسسات اعتباری اقدام و بازپرداخت اصل وام و کارمزد خارجی خود را تسویه کند. هم‌چنین به موجب تبصره‌ی ۸ بودجه‌ی مصوب، شهرداری تهران اجازه دارد اعتبارات پیش‌بینی نشده‌ی عمرانی را در میان پروژه‌های عمرانی مورد نظر توزیع کند و به هنگام وقوع حوادث ناگهانی در راستای کنترل اوضاع بحرانی از منابع شهرداری هزینه کند.

۵ - چشم انداز تحقق بودجه در سال ۱۳۸۸

در هنگام تهیه و تدوین بودجه‌ی سال ۱۳۸۸، برخی عوامل تأثیرگذار بر ارقام درآمدی و هزینه‌ای برای تهیه‌کنندگان مشخص و آشکار نبوده، از این رو بر مبنای ملاحظات گذشته و دخالت ندادن برخی عوامل مؤثر تهیه شده است. از جمله عوامل و شرایط تأثیرگذار در بخش درآمدی بودجه، موارد زیر را می‌توان برشمرد:

- نرخ حامل‌های انرژی که بهای آنها در بودجه‌ی سال ۱۳۸۸ کل کشور، در نهایت بر عهده‌ی دولت گذاشته شده و تا این تاریخ نیز آشکار و مشخص نشده است.

- چگونگی اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده و تأثیر تغییرات احتمالی آن در درآمدها مشخص نبوده است.

- تأثیر بحران اقتصادی جهان در اقتصاد کشور، به ویژه در رکود و رونق بخش مسکن، که تأثیر مستقیمی بر بخش درآمدی حاصل از عوامل ساختمانی، از جمله عوارض زیربنا، فروش مازاد تراکم و مانند آن و همچنین منابع پیش‌بینی شده از محل فروش املاک و اراضی شهرداری خواهد داشت.

- شرایط اقتصادی و سیاسی آینده، به طور قطع، بر تأمین سایر منابع پیش‌بینی شده در بودجه‌ی سال ۸۸، مانند دریافت وام به مبلغ ۷,۰۰۰ میلیارد ریال نیز تأثیر خواهد گذاشت. بخش هزینه نیز به بازار مصالح و نیروی کار، وابستگی کامل دارد. سیاست‌های دولت در قیمت مصالح عمده‌ی مورد مصرف پروژه‌های عمرانی شهرداری تهران، مانند قیر و سیمان، هم چنین قیمت حامل‌های انرژی و بخش هزینه تأثیر خواهد گذاشت.

بدین ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که بودجه‌ی شهرداری تهران در سال جاری ممکن است با چالش‌ها و رخدادهای ناگهانی روبرو شود و در راستای جبران تحقق نیافتن بخش‌هایی از منابع پیش‌بینی شده، بهترین راهکار، بهره‌گیری از مشارکت شهروندان و ترغیب آنان به پرداخت انواع مطالبات شهرداری از طریق مکانیزم‌های تشویقی است.

پی‌نوشت:

۱- درآمدها و منابع غیرنقدی عبارتست از: تهاتر املاک و اراضی با ذینفعان، درآمدها و منابعی که به صورت اقساط در سال‌های بعد وصول می‌شود و درآمدها و منابع ناشی از واگذاری تراکم و مانند آن.

منابع:

- بودجه مصوب شهرداری تهران در سال ۸۸
- بودجه مصوب شهرداری در سال ۸۷
- گزارش تفریح بودجه شهرداری در سال‌های ۸۳-۸۴-۸۵-۸۶

گزارش تحلیلی از قانون مالیات بر ارزش افزوده و تأثیرات در آمدی آن بر شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

● سید مناف هاشمی
کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی
شهری و منطقه‌ای

مقدمه

فعالیت‌های دولت از دید اقتصادی در سه حوزه‌ی تخصیص منابع در تولید و مصرف برای دستیابی به شرایط کارآمد اقتصادی، بهبود یا تأثیر بر توزیع درآمد و ایجاد ثبات اقتصادی در جامعه مطرح می‌شود. انجام این فعالیت‌ها و وظایف، نیازمند تأمین منابع مالی بوده و مالیات نیز یکی از این منابع است که بر سه پایه‌ی درآمد، مصرف و ثروت وضع گردیده است.

مالیات بر ارزش افزوده^۱، رایج‌ترین و پذیرفته‌ترین مالیاتی است که دولت و شهرداری‌ها، برای تأمین هزینه‌ی وظایف خود دریافت می‌کنند و نوعی مالیات بر مصرف است. قانون مالیات بر ارزش افزوده که توسط مجلس شورای اسلامی تصویب شده، گامی برای حرکت شهرداری‌ها به سوی درآمدهای مالی پایدار و هم‌چنین شفاف‌سازی نظام اقتصادی کشور خواهد بود. در این گزارش تأثیر مالیات بر پویایی و پایداری نظام درآمدی دولت و شهرداری، بررسی خواهد شد.

تجربه جهانی مالیات بر ارزش افزوده

مالیات بر ارزش افزوده برای نخستین بار در سال ۱۹۱۸، توسط فون زیمنس^۲ برای رفع مشکلات مالی بعد از جنگ جهانی اول به دولت آلمان معرفی و سپس در سال ۱۹۲۱ توسط آدامز^۳ به منظور استفاده در آمریکا مطرح شد؛ اما برای نخستین بار در سال ۱۹۴۸ و پس از جنگ جهانی دوم توسط دولت فرانسه اجرا شد. در این سال فرانسه نوع مصرف مالیات بر ارزش افزوده را فقط بر کالاها و در مرحله‌ی تولید اعمال کرد و در سال ۱۹۶۸، آن را جایگزین مالیات بر فروش چند مرحله‌ای کرد.

در جدول شماره‌ی ۱، روند به کارگیری مالیات بر ارزش افزوده در دهه‌های مختلف میلادی آورده شده است. لازم به یادآوری است که اجرای این نظام مالیاتی در جهان، سابقه‌ای بیش از ۵۰ سال دارد و تا سال ۲۰۰۵ میلادی، ۱۳۶ کشور جهان این نظام مالیاتی را اجرا کرده‌اند.

جدول شماره ۱- روند به کارگیری مالیات بر ارزش افزوده در دهه‌های مختلف میلادی

زمان	تعداد کشور جدید	جمع کل کشورها
تا دهه‌ی ۱۹۵۰ میلادی	۱	۱
تا دهه‌ی ۱۹۶۰ میلادی	۷	۸
تا دهه‌ی ۱۹۷۰ میلادی	۲۰	۲۸
تا دهه‌ی ۱۹۸۰ میلادی	۱۹	۴۷
تا دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی	۷۲	۱۱۹
دهه‌ی ۲۰۰۰ میلادی (تا سال ۲۰۰۴)	۱۷	۱۳۶

امروزه عضویت در اتحادیه‌ی اروپا مشروط به پذیرش این شیوه‌ی مالیاتی است. اندونزی در سال ۱۹۸۵ و تایوان در سال ۱۹۸۶، این نظام مالیاتی را پذیرفتند.

در جدول شماره‌ی ۲، وضعیت پیاده‌سازی این قانون در برخی از کشورهای جهان آورده شده است. از نظر توانمندی اقتصادی، کشورهایی با اقتصاد بسیار قوی و توسعه یافته، مانند آلمان، فرانسه، ژاپن و انگلستان این نظام مالیاتی را به اجرا گذاشته‌اند. هم‌چنین کشورهایی مانند چین، ایتالیا، استرالیا، کانادا، برزیل، آرژانتین، ایرلند، روسیه، اسپانیا و کره جنوبی، جزء کشورهای اجرا کننده این نظام مالیاتی به شمار می‌روند. در این میان گرایش کشورهای جهان سومی و یا کشورهای در حال توسعه، مانند آلبانی، اتیوپی، تبتسوانا، پاناما، لبنان، سودان، اردن و پاکستان، نیز به این نظام مالیاتی در حال افزایش است.

جدول شماره ۲- وضعیت پیاده‌سازی قانون مالیات بر ارزش افزوده در برخی از کشورهای جهان

نام کشور	سال معرفی	نرخ اصلی	سایر نرخ‌ها	VAT/T ^f	VAT/GDP ^h
آلمان	۱۹۶۸	۱۶	۷	۱۸٫۳	۶٫۹
اتریش	۱۹۷۳	۲۰	۱۰-۱۶	۱۹٫۱	۸٫۵
اسپانیا	۱۹۸۶	۱۶	۴-۷	۱۷٫۶	۶٫۲
برزیل	۱۹۶۷	۲۰٫۵	۲۲	۳۱٫۲	۸٫۶
بنگلادش	۱۹۹۱	۱۵	—	۳۱٫۶	۲٫۴
بورکینافاسو	۱۹۹۳	۱۸	—	۲۸٫۷	۴
پاکستان	۱۹۹۰	۱۵	۲-۱۸-۲۰	۱۷٫۷	۲٫۴
نیجریه	۱۹۹۴	۵	—	۱۹٫۷	۱٫۶
ژاپن	۱۹۸۹	۵	—	۹٫۴	۳٫۶
تایلند	۱۹۹۳	۷	—	۲۰٫۸	۲٫۸
سودان	۱۹۶۹	۲۵	۶-۱۲	۱۳٫۹	۷٫۲
کانادا	۱۹۹۱	۷	—	۶٫۹	۳٫۶

منبع: دفتر طرح استقرار نظام مالیات بر ارزش افزوده

مسیر تصویب قانون مالیات بر ارزش افزوده در ایران

نخستین قانون جامع مالیات بر درآمد در ایران، در سال ۱۳۰۹، به تصویب رسیده ولی عیب‌ها و نواقصی نیز داشته است. پس از تغییر و اصلاحات بسیار در سال‌های بعد، نخستین و جامع‌ترین

قانون مالیاتی مالیات‌های مستقیم در سال ۱۳۴۵ تصویب شد.

تلاش برای اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده در ایران به سال ۱۳۶۶ باز می‌گردد. لایحه‌ی مالیات بر ارزش افزوده نخستین بار در این سال به مجلس شورای اسلامی و با احتساب ۶ ماده در شرایط خاص اقتصادی ویژه جنگ و اجرای سیاست‌های تثبیت قیمت تصویب شد که به صورت نیمه‌کاره و با تقاضای دولت از دستور کار مجلس خارج شد. در سال ۱۳۷۶، انجام مطالعات علمی بر روی استقرار نظام مالیات بر ارزش افزوده به وسیله‌ی معاونت درآمدهای مالیاتی وزارت دارایی دوباره آغاز شد.

در سال ۱۳۸۰، پیش‌نویس جدید لایحه‌ی مالیات بر ارزش افزوده توسط وزارت امور اقتصاد و دارایی ارائه و در سال ۱۳۸۱، این لایحه پس از تصویب در هیئت وزیران به مجلس شورای اسلامی تقدیم شد. در سال ۱۳۸۴، کلیات این لایحه در مجلس علنی شورای اسلامی تصویب شد و از شهریور ۱۳۸۵ تا مهر ۱۳۸۶ مواد لایحه در اجرای اصل ۸۵ قانون اساسی به تصویب کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی رسید و در نهایت در خرداد ۱۳۸۷، به تأیید نهایی شورای نگهبان رسیده و به دولت ابلاغ گردید. (که تیم کارشناسی شهرداریهای کلان‌شهرها و اینجانب حضور دائمی داشته‌ایم.) از مزایا و محاسن این قانون می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- شفاف‌سازی مبادلات اقتصادی (به علت ردیابی معاملات در زنجیره‌های واردات/ تولید/ توزیع و صادرات)؛
 - تشویق سرمایه‌گذاری، تولید و صادرات؛
 - گرفتن مالیات بیشتر از آن دسته از افراد جامعه که کالاها و خدمات لوکس و غیرضروری بیشتری را مصرف می‌کنند و
 - جلوگیری از اخذ مالیات مضاعف از محصول یا خدمات نهایی واحد.
- بنابراین تصویب و اجرای نظام مالیات بر ارزش افزوده، تحولی بزرگ در نظام مالیاتی کشور محسوب می‌شود و با اهداف اقتصادی - اجتماعی سیستم مالیات بر درآمد به وجود آمده است.

تأثیرات درآمدی بر شهرداری‌ها و دهیاری‌ها

بی‌تردید کیفیت زندگی و چگونگی خدمات‌رسانی در شهر، رابطه‌ی معناداری با پویایی اقتصادی آن دارد و این پویایی نیز در تعامل تأمین منابع مالی پایدار جریان می‌یابد. شهرداری‌ها در فرایند مدیریت توسعه‌ی شهری و ارائه‌ی خدمات مورد نیاز شهروندان، با چالش‌های متعدد در زمینه‌های مختلف روبرو هستند. یکی از مهمترین چالش‌های پیش روی مدیران شهری، ناپایداری منابع درآمدی است. اگرچه از آغاز شکل‌گیری شهرداری‌ها، هیچ‌گاه موضوع تأمین منابع مالی شهرداری‌ها در قالب نظام کلان اقتصادی کشور تعریف و تبیین نگردیده، اما از سال ۱۳۶۲ با طرح سیاست خودکفایی شهرداری‌ها در قالب بودجه‌ی سالیانه و هم‌چنین تأکید بر این موضوع در قالب قانون برنامه‌ی اول توسعه‌ی جمهوری اسلامی ایران، روند ناپایداری منابع درآمدی شهرداری شدت گرفت و به درآمدهای ناپایداری مانند

فروش تراکم به عنوان واکنش مدیریت شهری در برابر کاهش منابع و اعتبارات توجه بیشتری شد. یکی از مهمترین اقلام درآمدی ناپایدار شهرداری تهران، درآمدهای برآمده از ساخت و ساز است. برخی از این درآمدها گذشته از ناپایداری، جزء درآمدهای ناسالم نیز شمرده می‌شوند. عوارض فروش مازاد تراکم، عوارض حذف پارکینگ و جریم کمیسیون ماده‌ی صد از این گونه درآمدها هستند.

به تازگی با تصویب قانون مالیات بر ارزش افزوده در مجلس شورای اسلامی، بارقه‌ی امیدی برای حرکت شهرداری‌ها به سمت درآمدهای پایدار به وجود آمده است؛ این قانون در بخش درآمدی شهرداری جایگزین قانون موسوم به تجمیع عوارض خواهد شد. قانون تجمیع عوارض با هدف منسجم کردن مراجع تعیین عوارض در سال ۱۳۸۱ به تصویب رسید. براساس برآوردهای انجام شده، طی سال‌های ۸۲، ۸۳ و ۸۴، حدود یک هزار و پانصد میلیارد تومان از راه قانون تجمیع عوارض در اختیار شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و کلانشهرها قرار گرفت.

اگرچه تصویب قانون موسوم به تجمیع عوارض موجب پایداری درآمدی شهرداری‌ها از محل برخی منابع شد، اما این اقدام قانونی در اجرا، محدوده عمل شهرداری‌ها و شوراهای برای تبیین عوارض بسته نگاه داشت. در جدول شماره‌ی ۳، سنجش احکام منابع مالی مدیریت شهری و روستایی مقرر در قانون تجمیع عوارض با قانون مالیات بر ارزش افزوده آورده شده است.

عوارض مشخص شده در این قانون، به دو صورت مستقیم و غیرمستقیم در اختیار شهرداری‌ها قرار می‌گیرد. درآمدی که شهرداری‌ها از محل دوازده در هزار ارزش گمرکی کالاهای وارداتی، عوارض سوخت، شماره‌گذاری خودرو و فروش سیگار تولید داخل دریافت می‌کنند به صورت غیرمستقیم و متمرکز جمع‌آوری و در اختیار سازمان شهرداری‌ها قرار می‌گیرد تا براساس سیاست‌های موجود میان شهرها و روستاهای کشور تقسیم شود.

شهرداری‌ها، عوارض کالاهای تولیدی محصول نهایی، تولید نوشابه، تلفن ثابت، برق، گاز، هتل و مهمانسراها، ترابری برون شهری، نقل و انتقال خودرو، عوارض نوسازی و برخی عوارض محلی دیگر (در محدوده حریم و محدوده استحفاظی شهرها) را نیز به صورت مستقیم در محل دریافت می‌کنند.

در قانون مالیات بر ارزش افزوده، سهم شهرداری‌ها در وصول از کالا، خدمات و معاملات تجاری همانند سهم وزارت دارایی ۵۰ به ۵۰ می‌شود. پیش از این سهم شهرداری‌ها از مالیات تولید یک درصد بود که طبق قانون مالیات بر ارزش افزوده این رقم به ۱/۵ درصد افزایش می‌یابد و سهم وزارت دارایی هم ۱/۵ درصد می‌شود. واریز این مبلغ به شهرداری هر شهر یکی از مزایای این لایحه برای شهرداری‌هاست.

هم‌چنین در یکی از بندهای این لایحه تخفیف‌ها و معافیت‌هایی در نظر گرفته شده که براساس آن قیمت تمام شده‌ی کالا برای شهرداری‌ها مشمول مالیات نمی‌شود؛ به طوری که فعالیت پیمان‌کاران ارزان‌تر تمام می‌شود.

اگرچه با تصویب قانون مالیات بر ارزش افزوده و بعضی از مفاد این قانون خصوصاً در بحث واحدهای خدماتی و کسبی، امیدی برای حرکت شهرداری به سمت درآمدهای پایدار صورت گرفته است، اما بلا تکلیفی اجرای این قانون، با توجه به اینکه بخشی از منابع درآمدی تعریف شده‌ی شهرداری برابر قوانین پیشین را لغو کرده، موجب سردرگمی و آشفتگی بیشتر در نظام درآمدی شهرداری شده است.

جدول شماره ۳- سنجش احکام منابع مالی مدیریت شهری و روستایی مقرر در قانون تجمیع عوارض با قانون مالیات بر ارزش افزوده

ردیف	ماده/تبصره	موضوع مقرر در قانون تصبیح عوارض	ماده/تبصره	موضوع مقرر در قانون مالیات بر ارزش افزوده	توضیحات
۱	تبصره (۳) ماده ۲	دوازده در هزار ارزش گمرکی کالاهای وارداتی - منمرکز ۷۰ درصد شهرداری ها - ۲۰ درصد دهیاری ها	تبصره (۳) ماده ۴۱	دوازده در هزار ارزش گمرکی کالاهای وارداتی	بدون تغییر در مکانیزم - براساس نسبت ۶۰ درصد شهرداری ها، ۲۰ درصد کلاتشهرها و ۲۰ درصد دهیاری ها توزیع خواهد شد
۲	بند (الف) ماده ۳	۳ درصد نوشانه های گازدار	بند (الف) ماده ۳۸	کلیه کالا و خدمات موضوع ماده ۱۶ این قانون (۱۱۵ درصد)	۳ درصد عوارض بر فروش نوشانه با ادغام در سایر کالاها به ۱۵ درصد عوارض با نظام مالیات بر ارزش افزوده تغییر یافته است.
۳	بند (ب) ماده ۳	سیگار (۳ درصد) - منمرکز	بند (ب) ماده ۳۸	سیگار و محصولات دخانی (۳ درصد)	محصولات دخانی اضافه شده است.
۴	بند (ج) ماده ۳	بنزین (۱۰ درصد) - منمرکز	بند (ج) ماده ۳۸	بنزین و سوخت هواپیما (۱۰ درصد)	سوخت هواپیما اضافه شده است.
۵	بند (د) ماده ۳	تفت سفید و تفت گاز (۱۰ درصد) و تفت کوره (۵ درصد)	بند (د) ماده ۳۸	تفت سفید و تفت گاز (۱۰ درصد) و تفت کوره (۵ درصد)	بدون تغییر
۶	بند (ه) ماده ۳	کالاهای تولید نهایی (۱ درصد) - محلی	بند (الف) ماده ۳۸	کلیه کالاها و خدمات موضوع ماده ۱۶ این قانون (۱۱۵ درصد)	۱ درصد عوارض به ۱۵ درصد عوارض با سیستم محاسباتی مالیات بر ارزش افزوده تغییر یافته است.
۷	فصلت اخیر بند (ه) ماده ۴	محصولات صنایع آلوده کننده محیط زیست (۱ درصد) - محلی	تبصره (۱) ماده ۳۸	واحدهای تولیدی آلاینده محیط زیست و همچنین پالایشگاه های نفت و واحدهای پتروشیمی (۱ درصد)	این عوارض افزون بر عوارض بر کالا و خدمات می باشند.
۸	بند (الف) ماده ۴	خدمات مخاطراتی (۱ درصد) - محلی	بند (الف) ماده ۳۸	کلیه کالاها و خدمات موضوع ماده ۱۶ این قانون (۱۱۵ درصد)	۱ درصد عوارض به ۱۵ درصد عوارض با نظام مالیات بر ارزش افزوده تغییر یافته است.
۹	بند (ج) ماده ۴	آب، برق و گاز مصرفی مشترکین (۳ درصد) - محلی	بند (الف) ماده ۳۸	کلیه کالاها و خدمات موضوع ماده ۱۶ این قانون (۱۱۵ درصد)	۳ درصد عوارض به ۱۵ درصد عوارض با نظام مالیات بر ارزش افزوده تغییر یافته است.
۱۰	بند (د) ماده ۴	هتل ها و تالارها (۲ درصد) - محلی	بند (الف) ماده ۳۸	کلیه کالاها و خدمات موضوع ماده ۱۶ این قانون (۱۱۵ درصد)	۲ درصد عوارض به ۱۵ درصد عوارض با نظام مالیات بر ارزش افزوده تغییر یافته است.
۱۱	بند (ه) ماده ۴	حمل و نقل برون شهری مسافر با وسایل زمینی - هوایی - دریایی و ریلی (۵ درصد) - محلی	بند (الف) ماده ۴۳	حمل و نقل برون شهری مسافر با وسایل زمینی - دریایی و هوایی (۵ درصد)	حمل و نقل ریلی استثناء شده است.
۱۲	بند (و) ماده ۲	عوارض سالیانه خودروهای سواری و وانت دوکابین (یک در هزار هزار)	بند (ب) ماده ۴۲	عوارض سالیانه خودروهای سواری و وانت دوکابین (یک در هزار)	خودروهای با عمر بیش از ده سال به ازای هر سال ۱۰ درصد (تا سقف ۱۰۰ درصد) به نرخ بیان شده اضافه می شود.
۱۳	بند (ز) ماده ۴	شماره گذاری خودروهای سواری و وانت دوکابین (یک درصد)	بند (ج) ماده ۴۲	شماره گذاری خودروهای سواری و وانت دوکابین (یک درصد)	بدون تغییر
۱۴	ماده ۵	منوعیت وضع عوارض بر درآمدهای شرکتها، سود اوراق مشارکت، سود سپرده گذاری و سایر عملیات مالی اشخاص نزد بانکها و مؤسسات اعتباری غیربانکی مجاز	ماده ۵۰	ممنوعیت وضع عوارض بر درآمدهای شرکتها، سود اوراق مشارکت، سود سپرده گذاری و سایر عملیات مالی اشخاص نزد بانکها و مؤسسات اعتباری غیربانکی مجاز	بدون تغییر
۱۵	ماده ۵ و تبصره های ذیل آن	وضع عوارض محلی توسط شوراهای - افزایش نرخ عوارض نوسازی - لغو معافیتها	ماده ۵۰ و تبصره - های ذیل آن	وضع عوارض محلی توسط شوراهای - افزایش نرخ عوارض نوسازی - لغو معافیتها	عبارت «افزایش نرخ هر یک از عوارض محلی» درج نشده است
۱۶	بند (د) و تبصره (۱) ماده ۶	مکانیزم واریز (توزیع وجوه منمرکز) ۱۵ درصد کلاتشهرها - ۶۵ درصد سایر شهرها - ۲۰ درصد دهیاری ها	تبصره ۲ ماده ۳۹	مکانیزم واریز (توزیع وجوه منمرکز) ۲۰ درصد کلاتشهرها براساس شاخص جمعیت - ۶۰ درصد سایر شهرها براساس شاخص کمتر توسعه یافته و جمعیت - ۲۰ درصد دهیاری ها براساس شاخص جمعیت	۵ درصد از سهم سایر شهرداری ها کسر و به سهم کلاتشهرها اضافه شده است. در ضمن حقوق گمرکی هم با همین نسبت توزیع خواهد شد بنابراین سهم دهیاری ها ۱۰ درصد کاهش و به سهم شهرداری ها اضافه می گردد.
۱۷	تبصره (۳) ماده ۶	۲۲/۵ درصد جریمه ماهانه تأخیر در پرداخت عوارض	ماده ۲۳ و ۴۰ - بند (الف) ماده ۴۲ - بند (و) ماده ۴۶	۲ درصد جریمه ماهانه تأخیر در پرداخت عوارض	۵ درصد از نرخ جریمه کاسته شده است.

نتیجه‌گیری

یکی از عوامل اصلی انسداد در توسعه‌ی اقتصادی کشور ما، بی‌توجهی به مقوله‌ی مالیات است. در کشور ما، وابستگی بیش از اندازه به درآمدهای نفتی با توجه به نوسانات شدید و غیرقابل پیش‌بینی آن در بازارهای جهانی، بی‌ثباتی کل درآمدهای دولت را به دنبال داشته است؛ هم‌چنین تکیه بر این درآمدها گسترش بخش دولتی را به ویژه در امور تصدی‌گری به وجود آورده است.

از سوی دیگر، پایین بودن سهم درآمدهای مالیاتی در تأمین مخارج شهرداری و بهبود و رفاه اجتماعی، در سال‌های کنونی، شهرداری را با کسری بودجه‌ی پنهان مواجه کرده است. پیامد این امر گرایش شهرداری به درآمدهای ناپایدار است که بی‌تردید تکیه بر این درآمدها، خاستگاه بحران‌های مالی برای شهرداری در آینده خواهد بود.

قانون مالیات بر ارزش افزوده یکی از مترقی‌ترین قوانین در سال‌های اخیر است که اگر چالش‌های پیش روی آن برداشته شود، وابستگی دولت به منابع نفتی کاهش می‌یابد. هم‌چنین اجرای این قانون باعث شفاف‌سازی نظام اقتصادی تجاری خدماتی کشور خواهد بود. از سوی دیگر با اجرای این قانون، منابع درآمدی شهرداری بعد از سالیان طولانی از ناپایداری به سمت پایداری هدایت خواهد شد. در این راستا ضروری است که وضع موجود رابطه‌ی مالی دولت و شهرداری، به خصوص در مورد عوارض متمرکزی که در اختیار سازمان شهرداری‌های کشور قرار می‌گیرد و هم‌چنین ۱/۵ درصد سهم شهرداری‌ها که در اختیار سازمان امور مالیاتی است شفاف شود و هم‌چنین انتظار می‌رود این قانون به صورت تمام و کامل اجرا و کلیه‌ی بنگاه‌های مشمول پوشش داده شده و بندهای قانونی عیناً اجرا گردد. هم‌چنین درآمدهای وصولی به‌نگام به حساب شهرداری‌های محل واریز گردد.

پی‌نوشت‌ها:

1- Value Added Tax

2- Siemens

3- Adams

۴- نسبت مالیات بر ارزش افزوده به کل مالیات‌ها

۵- نسبت مالیات بر ارزش افزوده به تولید ناخالص داخلی

منابع برای مطالعه بیشتر:

- دکتر پرویز شهریاری، «نگرشی به مالیات بر ارزش افزوده و چگونگی اجرای آن در ایران»، ۱۳۸۳.
- دفتر طرح مالیات بر ارزش افزوده «آشنایی با کشورهای مجری نظام مالیات بر ارزش افزوده»، ۱۳۸۵.
- مهندس نادر آریا؛ فرهاد طهماسبی بلداجی، رضا کباری «فرآیند محاسبات مالیات بر ارزش افزوده در فعالیت‌های مختلف اقتصادی»، جلد اول، ۱۳۸۳.
- قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷، کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی.

کنفرانس‌های بین‌المللی انجمن املاک و مستغلات و اقتصاد شهری آمریکا: کنفرانس استانبول، جولای ۲۰۰۸

انجمن املاک و مستغلات و اقتصاد شهری آمریکا، یکی از مؤسسات شناخته شده‌ی جهانی است که همه ساله، همایش‌های متعددی در زمینه‌ی اقتصاد شهری و بازار مسکن، در سراسر دنیا برگزار می‌کند. این انجمن، در سال ۱۹۶۴ تأسیس شده و پایه و بنیان تشکیل آن، دستیابی به اطلاعات و مطالعات تحلیلی درباره‌ی برنامه‌ریزی، اقتصاد و توسعه‌ی املاک و مستغلات بود. اکنون با گذشت چند دهه از تلاش‌های پیوسته‌ی بنیانگذاران این انجمن، همکاری و مشارکت افراد متخصص دولتی و دانشگاهی با این مجموعه گسترش یافته و آسانی تبادل اطلاعات در زمینه‌ی اقتصاد شهری و املاک و مستغلات را در پی داشته است. اکنون این گردش اطلاعات متخصصین، دانشگاهیان و حرفه‌مندان، بیش از ۴۵ کشور جهان را در بر می‌گیرد. بر اساس ماده اول اساسنامه‌ی جدید مصوب این انجمن در سال ۲۰۰۶، اهداف عمده‌ی این انجمن عبارتند از:

- افزایش، پیشبرد و ارتقای تحقیقات در زمینه‌ی املاک و مستغلات، اقتصاد شهری و حوزه‌های دیگر مرتبط.
 - بهبود ارتباطات و مبادله‌ی دانش و اطلاعات میان اعضای هیئت علمی دانشگاه‌های متعدد که در زمینه‌های مورد علاقه این انجمن به تدریس و تحقیق می‌پردازند.
 - تسهیل ارتباطات میان دانشگاهیان، حرفه‌مندان و محققین در زمینه‌ی املاک و مستغلات، اقتصاد شهری و حوزه‌های دیگر مرتبط.
 - ترغیب و تشویق حرفه‌گرایی در زمینه‌ی املاک و مستغلات، اقتصاد شهری و حوزه‌های دیگر مرتبط.
- ماده ۳ این اساسنامه، اعضای انجمن را در پنج گروه به شرح زیر دسته‌بندی کرده است:
- اعضای دانشگاهی: افرادی که در دانشگاه‌ها، مؤسسات پژوهشی و ادارات دولتی، به تدریس و تحقیق در املاک و مستغلات و حوزه‌های دیگر مرتبط با آن می‌پردازند.
 - اعضای حرفه‌ای: افرادی که مانند یک حرفه‌مند در زمینه‌ی املاک و مستغلات، اقتصاد زمین شهری و مانند آن، به کار

مشغولند.

- پشتیبان‌های مالی: شرکت‌ها، سازمان‌ها و دانشگاه‌هایی که به واسطه‌ی تأمین نیازمندی‌های هیئت مدیره، می‌توانند به عضویت انجمن درآیند.
- اعضای دانشجویی: افراد تمام‌وقت و پاره‌وقت که در مؤسسات آموزشی معتبر دانشگاهی به تحصیل مشغولند.
- اعضای افتخاری: کسانی که با آرای هیئت مدیره، به عنوان اعضای افتخاری تمام مدت انجمن، انتخاب شده‌اند.

بر اساس ماده هشتم این اساسنامه، نشریه‌ی اقتصاد املاک و مستغلات^۲، که به صورت فصلنامه منتشر می‌گردد، نشریه و بولتن رسمی این انجمن به شمار می‌آید که سردبیر آن برای سه سال، از سوی هیئت مدیره انتخاب می‌شود. این نشریه، پرسابقه‌ترین فصلنامه در زمینه‌ی مباحث اقتصاد املاک و مستغلات و حوزه‌های دیگر مرتبط است که از سال ۱۹۷۳ به طور مرتب به چاپ رسیده است. هدف از نشر این فصلنامه، آسان‌سازی ارتباطات میان محققان دانشگاهی و دیگر حرفه‌مندان مرتبط و نیز بهبود تحلیل‌های مرتبط با تصمیم‌گیری‌های حوزه‌ی املاک و مستغلات است.

این انجمن، سالانه سه نوع کنفرانس و گردهمایی برگزار می‌کند که برای اعضا و غیراعضا فرصتی است تا از آخرین پژوهش‌هایی که در خصوص املاک و مستغلات و اقتصاد شهری انجام شده، آگاهی یابند. این سه نوع کنفرانس و گردهمایی عبارتند از: الف) کنفرانس‌های سالانه‌ی داخلی؛ ب) گردهمایی‌های نیمه سال و ج) کنفرانس‌های بین‌المللی. کنفرانس‌های سالانه و گردهمایی‌های نیمه سال در کشور آمریکا برگزار می‌گردد اما کنفرانس‌های بین‌المللی به تناوب در کشورهای مختلف برگزار می‌شود. سایت اینترنتی انجمن به آدرس (www.areuea.org) آرشیوی از این سه نوع کنفرانس و اتفاقات و مقاله‌های ارائه شده در آن را در اختیار مراجعین قرار می‌دهد. برای نمونه، کنفرانس‌های سالانه‌ی داخلی این آرشیو از سال ۱۹۸۴، و کنفرانس‌های بین‌المللی آن از سال ۱۹۹۴، در دسترس است. از سال ۱۹۸۴ تاکنون، افزون بر کشور آمریکا، کشورهایمانند انگلستان (۱۹۹۴)، سنگاپور (۱۹۹۵)، هلند (۱۹۹۸)، تایوان (۱۹۹۸)، سوئد (۲۰۰۰)، چین (۲۰۰۰)، ژاپن (۲۰۰۱)، لهستان (۲۰۰۳)، مکزیک (۲۰۰۵/۲۰۰۱)، کانادا (۲۰۰۴/۲۰۰۶)، ماکائو (۲۰۰۷) و ترکیه (۲۰۰۸) میزبان مجموعه کنفرانس‌های بین‌المللی انجمن املاک و مستغلات و اقتصاد شهری آمریکا بوده‌اند. کنفرانس بین‌المللی سال ۲۰۰۹ انجمن در لس‌آنجلس آمریکا برگزار خواهد شد.

در این بخش، کنفرانس بین‌المللی استانبول و محورهای مباحث آن - هفدهمین کنفرانس از مجموعه کنفرانس‌های بین‌المللی این انجمن - بررسی تفصیلی شده و در تاریخ ۴ تا ۶ جولای ۲۰۰۸، در استانبول برگزار شد. ۹۷ مقاله برای ارائه در این کنفرانس، از کشورهای مختلف، مورد پذیرش هیئت داوران قرار گرفته بود. این تعداد مقاله در ۲۱ محور به این شرح دسته‌بندی و در کارگاه‌های مختلف ارائه گردید. محورهای کنفرانس عبارت بودند از: بازارهای مسکن، سرمایه‌گذاری در املاک و مستغلات، رهن و ساختار سرمایه، ساخت و ساز سبز (پایدار)، موضوعات شهری، تراست‌های

پی‌نوشت‌ها:

1- American Real Estate and Urban Economics Association (AREUEA)

2- Real Estate Economics

3- Real Estate Investment Trusts(REIT)

4- Games

5- Subprimes

6- Hedonic: در اقتصاد، تئوری تقاضای هدانیک یا رگرسیون

هدانیک، روشی برای برآورد تقاضا یا قیمت کالاها و محصولات است. در این روش کالای مورد نظر به اجزای سازنده‌ی آن تقسیم

شده و قیمت هر یک از آن اجزای سازنده، برای تعیین قیمت نهایی

محصول، برآورد می‌شود. این روش مستلزم این است که آن کالا یا

محصول به اجزای سازنده خردتری قابل تقسیم باشد از مدل هدانیک

اغلب برای ارزشیابی املاک و مستغلات، و یا تعیین شاخص قیمت

مشتری (Consumer Price Index, CPI) استفاده می‌شود.

7- Bubbles/Price Index

سرمایه‌گذاری املاک و مستغلات^۳ (REIT)، بازی‌ها، املاک و مستغلات تجاری، امنیت بخشی سرمایه‌گذاری، مالیه مسکن، قیمت املاک، بازارهای بین‌المللی مسکن، تأثیر نقدینگی و زمان در بازار املاک، شاخص‌های قیمت‌گذاری / ارزش‌گذاری بر املاک و مستغلات، سیاست‌گذاری در بازار رهن، مبادلات پولی و مالی غیراستاندارد در زمینه‌ی املاک و مستغلات^۴ (برای نمونه، ارائه‌ی وام‌های بسیار پرخطر)، مالیات بر املاک، حقوق املاک، هدانیک^۵، توسعه و ساخت و ساز و شاخص‌های قیمت‌گذاری توهمی مسکن و اجاره بها^۶.



راهنمای نگارش و تدوین مقالات

- نوشته‌های علمی، پژوهشی، تحلیلی در زمینه اقتصاد شهری برای درج در نشریه پذیرفته شده و پس از داوری و تصویب هیئت تحریریه به چاپ می‌رسند.
- مقاله ارسال شده نباید در هیچ نشریه‌ی داخلی یا خارجی چاپ شده باشد و تا اعلام نظر این نشریه، نباید به نشریه دیگری ارائه شود.
- مقالات بهتر است به زبان فارسی روان و با رعایت کامل قواعد دستوری نوشته شوند.
- صفحه اول مقاله باید شامل نام و نشانی کامل (کد پستی، تلفن، دورنگار و پست الکترونیکی) نویسنده (نویسندگان) و منابع مالی تحقیق (در صورت لزوم) باشد.
- مقاله باید به ترتیب دارای بخش‌های چکیده، مقدمه، روش بررسی، نتیجه، پی نوشت و فهرست منابع باشد.
- کلیه مقالات پژوهشی و مروری باید دارای چکیده فارسی و انگلیسی باشند. چکیده مقاله باید شامل بیان مسئله، هدف، روش بررسی، یافته‌ها و نتیجه‌گیری باشد.
- پی نوشت‌ها باید در متن به ترتیب شماره گذاری شده و در پایان مقاله و قبل از منابع، با عنوان پی نوشت آورده شوند.
- منابع و مأخذ باید در متن و داخل پرانتز، شامل (نام خانوادگی مؤلف، سال انتشار و صفحه)، پس از نقل مطلب آورده شود.
- منابع مورد استفاده در متن مقاله، به ترتیب الفبایی نام خانوادگی نویسنده در انتهای مقاله می‌آید.
- اطلاعات کتاب‌شناسی در مورد مقاله‌ها، کتاب‌ها، گزارش‌ها و سایر مراجع به ترتیب زیر آورده شود:
- کتاب: نام خانوادگی مؤلف، نام مؤلف و تکرار آن برای مؤلفان بعدی، سال چاپ (در داخل پرانتز)، عنوان کتاب (با قلم ایتالیک)، نوبت چاپ، محل انتشار و ناشر
- مقاله: نام خانوادگی مؤلف، نام مؤلف و تکرار آن برای مؤلفان بعدی، سال چاپ (در داخل پرانتز)، عنوان مقاله (داخل گیومه)، عنوان مجله (با قلم ایتالیک)، سال انتشار مجله، شماره مجله و شماره صفحات مقاله.
- در نوشتن منابع، ابتدا منابع فارسی و سپس منابع خارجی آورده شود.
- جدول‌ها، نمودارها و تصاویر هر کدام در یک صفحه جداگانه با ذکر شماره، عنوان و زیر نویس‌ها، ضمیمه مقاله باشد. در متن به شماره جداول، نمودار و تصاویر اشاره و محل قرار گرفتن آنها مشخص گردد.
- مقالات باید در سه نسخه در قطع A4 در محیط word تایپ شده و به همراه فایل مربوط به آن به دفتر فصلنامه ارسال شود.
- ارسال الکترونیکی از طریق پست الکترونیک مجله مقدور می‌باشد.
- مقالات دریافتی توسط هیئت تحریریه با همکاری متخصصان امر داوری می‌گردد.
- مسئولیت صحت علمی مطالب هر مقاله، بر عهده نویسنده (نویسندگان) است.

creating competitive advantages that enable cities to better utilise and manage the globalisation process to their own benefit. The role of city municipalities in this process is critical. This paper examines the economic globalisation process and its impact on cities of developing countries. In particular the paper is concerned with the role of municipalities in creating and sustaining the competitive position of their cities in the global and regional urban hierarchy.

were sites of production of innovations. At the same time she identified a hierarchy of world cities with different but complementary functions in supporting the global economy. Many of these cities are rapidly developing their institutional, infrastructure and human resource capacities to maintain and improve their competitive position, not only in respect of industrial foreign direct investment (FDI), but to climb up the hierarchy and become international nodes of higher value added functions in their own right.

The prime examples are Singapore and Hong Kong shifting their economic bases in successive phases from being the sweatshops of the 1960s to becoming international centres of the high tech and information economy and regional HQ and export service centres of Asia (Macleod and McGee, 1996; Ho and So, 1997; Sim et al., 2003). Similarly we can see the recent emergence of cities on the southern shores of the Persian Gulf that have risen from empty sands of the Arabian deserts to become premier global cities in a short of space of less than 30 years. Among these Dubai in UAE and Manama in Bahrain particularly stand out as regional air and sea transportation hubs, centres of international tourism and HQ, financial, logistical and corporate service nodes for the entire Middle East and beyond (Parsa and Keivani, 2002; Stanley, 2002). The globally induced transformation of cities is spread across developing countries with major shifts in global and regional function of Chinese and Indian cities in Asia to new found lead functions for Sao Paulo and Mexico city in Latin America (Keivani and Mattingly, 2007).

Importantly however while this process is highly path dependent success is closely linked to identifying opportunities, building on existing comparative advantages and

Globalisation and Urban Competitiveness in the Cities of Developing Countries: Challenges and Opportunities for Municipal Authorities

4

Dr. Ramin Keivani ¹
Oxford Brookes University

Abstract

It is no exaggeration to state that globalisation has become the defining feature of the current debate on economic development. Here we are primarily concerned with the economic sphere particularly global economic integration and its impact on cities and urban competitiveness.

Cities it is argued are the loci where the work of globalisation gets done (Sassen, 2000). They provide the strategic nodes or central places for the concentration of technological, social and human infrastructure/networks and reflexive processes necessary for the function of global corporations and markets. At the same time the competitive pressures and induced planning and developmental responses for attracting international investment and strategic economic functions and shape the future development of cities.

The key question, therefore, is how cities enhance their competitive position?

In her seminal work 'The Global City', Sassen (2001) used producer services (advertising, accountancy, legal services) to rank global cities and showed New York, London and Tokyo to be at the apex. These cities were shown to be functioning as highly concentrated command points in the organization of the world economy. They

3

The Theoretical and Methodological Toolbox of Urban Economics: From and towards Where?

Roberta Capello
and
Peter Nijkamp

Abstract

Many attempts have been made in the past decade, with more or less success, to provide comprehensive or critical reviews on the state of the art in Regional Science. The reason behind these conceptual and methodological exercises has often been referred to as a “mid-life crisis”, reached after forty years since the establishment of regional science as a discipline; the assessment of the path that led from there to here, a comparison of the aims achieved with those expected, and the exploration of new possibilities for the future were the main aims of the various reflections and evaluations that from different perspectives were addressed to regional science. The aim of present paper is mainly to underline theoretical and methodological advances in urban science from the perspective of economics, in order to highlight the scientific achievements obtained so far and the theoretical or methodological gaps which still need to be filled out.

Cities and Economies

Yeong-Hyun Kim and
John Rennie Short

2

Abstract

The relationship between cities and economies has been examined by many disciplines at various sites using different research methods. Most of the studies revolve around these fundamental questions:

- Why do cities exist?
- How did early cities emerge?
- Why do some cities grow while others stagnate or decay?
- How can government policies help urban economies develop, or prevent their decline?
- Who benefits the most, and the least, from urban economic growth?
- What roles do cities, particularly large ones, play in regional and national economic development?
- What impact does economic globalization have on cities?

Different disciplines traditionally ask, and answer, the questions differently. Urban economists tend to look for the underlying causes of the spatial concentration of economic activities. In contrast, urban geographers tend to focus more on the outcomes of such concentration that include population growth, residential

segregation and suburbanization. Finally, urban policy-makers concentrate more on problems caused by agglomeration, such as traffic congestion and crime.

In this paper we focus on three interrelated topics, which will echo throughout the rest of the text: urban growth and decline; large cities in the national and global economies; and urban economic changes in the era of globalization.

Abstract

In this paper we have reviewed the evolution of urban economics from early 60's up to now. For this purpose, we have examined relevant literature, in particular, those related to originations and evolutions of urban economics. In the first part, main subject of the paper are as follows:

1. Analysis of spatial structure of the city, its size and growth; 2. Urban housing economics; 3. Urban transportation economics; 4. Localization of urban facilities and infrastructures; and 5. Immigration to cities and rapid growth of urban areas. In each case, theoretical achievements and progresses in modeling are explained briefly. In the second part of paper, public sector policies are addressed within these titles: 1. Urban finance; 2. Establishment of urban infrastructures and facilities; 3. Urban problems in developing countries and government approaches to cope with them; 4. Facilitating of urban economic development through local development planning; and, 5. Slum upgrading in urban areas. In final part, paper concludes that achievements in urban economics can offer a great potential and opportunity to be used in urban policy making and planning.

In The Name Of God

Quarterly Journal of **City Economics**

Research, Educational and Informative; Vol. 1; No. 1; Spring 2009

General Director:

Hossein Mohammad Pourzarandi

Editor in Chief:

Seyed Manaf Hashemi

Deputy of editor in Chief:

Habibolah Taherkhani

Arbitrators of this issue:

Mehdi Taghavi, Behrooz Hadi Zonooz,

Iradj Asadie, Ali Nozarpour,

Seyed Mousa Pourmousavi

Scientific Assistant:

Behrooz Hadi Zonooz

Coordination Assistant:

Mehdi Yahyapour

International Section:

Iradj Asadie

Public Relations, Distribution &

Subscription: Samane Asadpour

Design & Layout:

Mehdi Kamkar, Leylee Moghadas

Collaborators of this issue:

Hamidreza Rezaee, Abas Jalali, Mehdi

Abaszade, Tahereh Sadat Modares,

Fatemeh Dodele, Farzaneh Asari, Sara

Babouei, Sepideh Forozan

Circulation: 5000 issue

Phone-fax: 009802188422242

009802188422258 (internal 174)

website: www.urbaneconomy.ir

Address: 4th floor, no.25, Taghavi Alley,

Sohrevardi Shomali Street, Tehran

Special Section:

The Concept and Aspects of Urban Economics

- An Introduction to Urban Economics / Behrooz Hadi Zonooz 4

- City and Economies / Kim, Yeong-Hyun and Short, R. John / Iradj Asadie 16

- The Theoretical and Methodological Toolbox of Urban Economics: From and towards Where? / Roberta Capello and Peter Nijkamp / Mehdi Taghavi 24

Miscellaneous Article

- Globalization and Urban Competitiveness in the Cities of Developing Countries: Challenges and opportunities for Municipal Authorities / Ramin Keivani 40

City Economics Practice in the World

- Global Financial Crisis: The Impact on Local Governments and the Responses / Darioush Asfari 68

- Managing Your Budget: Making Tough Decisions in Tough Times / Robert Bland / Ali Arbani Dana 74

Encyclopedia of Urban Economics / Iradj Asadie 82

Book to Review

- Urban Dynamics and Growth: Advances in Urban Economics 90

Urban Statistics / Sahar Monsef Shemorde 94

Events

- Analytical Report of Tehran Municipality Budget 2009 / Rashid Aslani 100

- An Analytical Report on Act of Value Added Tax and its Revenue Impact on Municipal and Rural Management Organization / Seyed Manaf Hashemi 116

- AREUEA International Conference on Real Estate and Urban Economics - Istanbul, 2008 122

Abstracts in English 131

• Articles that are published here do not necessarily reflect the view point of "Urban Economics", authors are responsible for their articles.