

Examining the Effects of Megamalls on the Surrounding Areas (Case Study: Laleh Park, Setareh Baran and Ipak Palace in Tabriz)

Javad Imani Shamloo*¹, Mohammad Reza Ezzati Mehr²

1- Assistant Professor, Department of Architecture and Urbanism, Islamic Art University of Tabriz, Iran

2- MA. Student, Department of Architecture and Urbanism, Islamic Art University of Tabriz, Iran

ARTICLE INFO

Article History

Received: 2022-10-13

Accepted: 2023-01-10

Keywords

Changes in Land Prices

Impact Assessment

Megamall

Surrounding Area

Tabriz

ABSTRACT

Introduction

Since the late 50s, the construction of megamalls has become popular in cities. Megamalls in different cities respond to the material and social needs of citizens, and in addition to meeting the needs of citizens, they also affect the area around them and cause changes in the price of land, the pattern of activities, and uses. The intensity of these effects can be different in different parts of the city according to their characteristics. In recent years, in the metropolis of Tabriz, various steps have been made in different parts of the city. For this purpose, in the present research, to investigate the aforementioned issue, three megamalls in different parts of Tabriz city have been selected and their effects have been measured. Therefore, the main question of the research is "how do the megamalls of Tabriz city affect their surroundings?" To answer the main question of the research, first, by using the techniques of a linear trend, Moran and Kriging, different parts of Tabriz city were categorized in terms of land price (valuable, relatively valuable, relatively low valuable, and low valuable). Then the location of each of the megaprojects is determined on the Moran and Kriging maps. Finally, to assess the effects of each of the samples on their surrounding area we applied the residential land price variable, control-intervention techniques, and trend analysis.

Materials and Methods

This research is quantitative and has a comparative-hypothetical approach. Megamalls have a significant impact on the spatial evolution of the surrounding area. In this research, the land price variable has been used to measure the effect of these properties on the surrounding area in different spatial value areas. According to the general trend

* Corresponding author: j.imani@tabriziau.ac.ir

of the research, first by using the techniques of linear trend analysis, Moran and Kriging in GIS software, the change in the trend of land prices in the city of Tabriz and the classification of different parts of Tabriz in terms of spatial value (valuable, relatively valuable, relatively low value and low value) were identified. In the second part of the article, the location of each of the goods was precisely determined on the Kriging and Moran maps. Moreover, to assess the effects of each of the samples on their surrounding area regarding the variable price of residential land during the years 2004 to 2021, control intervention and trend analysis techniques were applied.

Findings

According to the analysis, the price of land in the east of Tabriz city has the highest value and, it has the lowest value in the west and northwest. Further, according to the analysis of the linear trend of land prices for the intervention and control areas of megamalls, it was proved that the construction of three megamalls had a positive effect on the increase in land prices. However, the intensity of these effects was different in the surrounding areas as Laleh Park has made its surrounding lands relatively valuable and has an effective role in the price growth compared to Star Baran and Ipak Palace. On the other hand, Setareh Baran, which is built on more valuable land than Ipak Palace, has a greater impact on the value of its surrounding land than Ipak Palace. It should be noted that the slope of land value increase in the intervention areas is higher than in the

control areas.

Conclusion

The main goal of the research was to investigate the effect of megamalls on their surrounding area. For this purpose, first, the price of land in Tabriz city was investigated from the years 2004 to 2021. Then, according to the techniques of a linear trend, Moran, and Kriging, price classification was analyzed in the city of Tabriz. According to the analysis, the price of land in the east of Tabriz city has the highest value and, in the west and northwest,

it has the lowest value. According to the analysis of the linear trend of land prices for the intervention and control areas of megamalls, it was proved that the construction of three megamalls had a positive effect on the increase in land prices, but the intensity of these effects was different on the surrounding areas so that Laleh Park on the lands It is made relatively valuable and has an effective role in the price growth of its range compared to Star Baran and Ipak Palace. On the other hand, Setareh Baran, which is built on more valuable land than Ipak Palace, has a greater impact on the value of its surrounding land than Ipak Palace. It should be noted that the slope of land value increase in the intervention areas is higher than in the control areas. As a result, it can be acknowledged that the megamalls built in the valuable parts of the city have a greater impact on their surrounding area than the megamalls built in the less valuable parts of the city.

COPYRIGHTS

©2022 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.



HOW TO CITE THIS ARTICL

Imani Shamloo J. Ezzati Mehr M. Examining the Effects of Megamalls on the Surrounding Areas (Case Study: Laleh Park, Setareh Baran and Ipak Palace in Tabriz). Urban Economics and Planning Vol 4(3):98-113 [In Persian]

DOI: 10.22034/UEP.2022.365581.1289

بررسی تأثیرات مگامال‌ها بر محدوده‌های پیرامونی (نمونه موردی: لاله پارک، ستاره باران و ایک پالاس شهر تبریز)

جواد ایمانی شاملو^{۱*}، محمدرضا عزتی مهر^۲

۱- استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، ایران
۲- دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، ایران

اطلاعات مقاله

تاریخ‌های مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۷/۲۱
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۰/۰۲

چکیده

از اواخر دهه ۱۹۵۰ ساخت مگامال‌ها در شهرها رواج یافته است. مگامال‌ها در شهرهای مختلف پاسخ‌گوی نیازهای مادی و اجتماعی شهروندان هستند و علاوه بر تأمین نیازهای شهروندان، حوزه پیرامونشان را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهند و باعث ایجاد تغییر در قیمت اراضی، الگوی فعالیت‌ها و کاربری‌ها می‌شوند. شدت این تأثیرات در بخش‌های مختلف شهر با توجه به ویژگی‌های آن‌ها می‌تواند متفاوت باشد. به همین منظور، در پژوهش حاضر برای بررسی موضوع پیش گفته، سه مگامال در بخش‌های متفاوت شهر تبریز انتخاب شده و آثار آن مورد سنجش قرار گرفته است. بنابراین، سؤال اصلی پژوهش آن است که «مگامال‌های شهر تبریز چگونه محدوده پیرامون خود را تحت تأثیر قرار می‌دهند؟» روش پژوهش از نوع کمی است و رویکرد قیاسی-فرضیه‌ای دارد. در این پژوهش قیمت اراضی مسکونی به عنوان متغیر وابسته تحقیق در نظر گرفته شده است. با توجه به متغیر پژوهش روش گردآوری داده‌ها از نوع کتابخانه‌ای و میدانی است. در پژوهش حاضر ابتدا روند تغییرات قیمت اراضی مسکونی شهر تبریز با استفاده از تکنیک‌های تحلیل روند خطی، موران و کریجینگ مورد مطالعه و سپس به کمک تکنیک‌های کنترل-مداخله و تحلیل روند خطی، اثرات اقتصادی هر یک از نمونه‌ها بر محدوده پیرامون، مورد سنجش قرار گرفت. نتایج بیانگر آن است که مگامال‌ها به لحاظ اقتصادی، بر محدوده پیرامونشان تأثیر مثبت دارند؛ و شدت تأثیر آن‌ها در مناطق با ارزش شهری نسبت به مناطق کم‌ارزش بیشتر است.

کلمات کلیدی

ارزیابی تأثیرات
تبریز
تغییرات قیمت زمین
مگامال
محدوده پیرامون

مقدمه

مختلف از جمله اندازه، محل قرارگیری و ویژگی‌های زمینهای، آثار متفاوتی روی محدوده پیرامونی خود دارند [۱۴ و ۱۵]، به گونه‌ای که ممکن است این پروژه‌ها در محدوده‌های با ارزش‌تر شهر موجب اثرات مثبت اقتصادی و ارزش افزوده بیشتری در محدوده بلافاصله آن‌ها شوند. در سال‌های اخیر، در کلان‌شهر تبریز نیز مگامال‌های گوناگونی در بخش‌های مختلف شهر تأسیس شده‌اند که پژوهش حاضر بر آن است میزان تأثیرات اقتصادی سه نمونه از مگامال‌ها - که در بخش‌های متفاوتی به لحاظ ارزش زمین قرار گرفته‌اند - را بر محدوده پیرامونی‌شان مورد بررسی قرار دهد. سؤال اصلی پژوهش آن است: «مگامال‌های شهر تبریز چگونه محدوده پیرامون خود را تحت تأثیر قرار می‌دهند؟» به منظور پاسخ به سؤال اصلی پژوهش ابتدا با استفاده از تکنیک‌های روند خطی، موران و کریجینگ بخش‌های مختلف شهر تبریز به لحاظ قیمت زمین (با ارزش، نسبتاً با ارزش، نسبتاً کم‌ارزش و کم‌ارزش) دسته‌بندی شده؛ سپس مکان قرارگیری هر یک از مگاپروژه‌ها بر نقشه‌های موران و کریجینگ مشخص می‌شوند. در نهایت، به منظور سنجش اثرات هر یک از نمونه‌ها بر محدوده پیرامونی‌شان با بهره‌گیری از متغیر قیمت اراضی مسکونی طی سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۰، از تکنیک‌های کنترل-مداخله و تحلیل روند استفاده شده است.

مگاپروژه‌ها دارای کارکردها و گونه‌های مختلفی از جمله مگاپروژه‌های تجاری، ورزشی، زیرساختی و... بوده‌اند [۱ و ۲]. در دهه‌های اخیر، ساخت پروژه‌های بزرگ مقیاس با هدف جهانی شدن شهرها و جذب سرمایه‌های جهانی افزایش یافته است [۳-۵]. در گذشته، مردم در بخش‌های مختلف شهر برای داد و ستد، آگاهی از اخبار و اطلاعات جدید و برقراری تعاملات اجتماعی دور هم جمع می‌شدند که با گذشت زمان به شکل گرفتن فضاهای جدید برای فعالیت‌های تجاری منجر می‌شد [۶]. امروزه، مگامال‌ها پدیده‌های جدیدی هستند که پاسخ‌گوی نیازهای مادی و اجتماعی شهروندان هستند [۷]. بنابراین، خرید یک فعالیت فراغتی محسوب می‌شود [۸ و ۹] و مگامال‌ها می‌توانند در زمینه‌های فرهنگی و اجتماعی زندگی مردم مؤثر باشند [۱۰-۱۲]. درخور یادآوری است که این مال‌های تجاری بر ارزش اراضی شهر تأثیرگذارند و با کاهش یا افزایش فاصله قطعات مسکونی از مال‌های تجاری، قیمت زمین ممکن است بیشتر یا کمتر، افزایش یا کاهش پیدا کند [۵ و ۱۳]. افزایش قیمت زمین نیز خود یک عامل بسیار مهم در افزایش تولید و توسعه فضای شهری، تغییر الگوی فعالیت‌ها و کاربری‌ها محسوب می‌شود. اما این پروژه‌ها در مناطق مختلف شهر به دلایل

مرور ادبیات نظری

مگاپروژه

می‌شود [۱۷]. برای مفهوم واژه مال تعاریف مختلفی ذکر شده است. مال‌ها مجموعه‌ای از مغازه‌های خرده‌فروشی، بخش‌های خدماتی و مکانی برای پارک اتومبیل هستند که توسط یک مدیریت واحد اداره می‌شود [۱۲]. امروزه مردم از مراکز خرید و مال‌ها انتظاراتی فراتر از تجربه خریدهای روزانه دارند و مال‌ها می‌توانند در زمینه‌های اجتماعی و فرهنگی نیز بسیار مؤثر واقع شوند و حتی در مقیاس بین‌المللی تأثیرگذار باشند [۵ و ۱۰]. بنابراین، مال‌ها به مکان‌هایی تبدیل شده‌اند که مردم در کنار خرید، برای تجربیات جدید، ملاقات با دوستان و گذراندن اوقات فراغت به این فضاها مراجعه می‌کنند [۷ و ۸]. مال‌ها اغلب به لحاظ مقیاس اندازه، عملکرد و پیچیدگی و تنوع فضاها در قالب نوعی از مراکز منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دسته‌بندی می‌شوند.

گونه‌شناسی مراکز تجاری به لحاظ عملکرد

مراکز تجاری در ایران به چهار دسته به لحاظ عملکرد تقسیم می‌شوند. این مراکز شامل پاساژ، مرکز خرید، مال، مگامال (مال چندمنظوره) هستند [۹]. پاساژها اولین مراکز خرید در ایران به حساب می‌آیند که از مراکز خرید فرانسوی الگو گرفته شده‌اند. با گذشت زمان و پیشرفت علم نیازهای متنوعی در زندگی بشر به وجود آمد، به طوری که مراکز تجاری نظیر پاساژها به منظور پوشش نیازهای مردم بزرگ‌تر و متنوع‌تر شدند و فضاهای جدیدی مثل مجتمع‌های تجاری، مال‌ها و مگامال‌ها به وجود آمدند. در جدول ۱ به بررسی هریک از این مراکز به لحاظ عملکرد و فضاهای موجود پرداخته شده است.

جدول ۱. گونه‌شناسی مراکز تجاری به لحاظ عملکرد [۹]

گونه‌شناسی	فضای خرید	فضای مصرف خوراک / غذاخوری	خرید روزمره هایپر مارکت / سوپر مارکت	فضای فراغتی	پارکینگ
پاساژ	دارد	-	-	-	-
مرکز خرید	دارد	دارد	-	-	-
مال	دارد	دارد	دارد	-	دارد
مگامال	دارد	دارد	دارد	دارد	دارد

تأثیرات مگاپروژه‌ها

با توجه به مفاهیم یادشده، مگاپروژه‌ها را نمی‌توان با سایر پروژه‌های معمولی مقایسه کرد. مگاپروژه‌ها بر مؤلفه‌های مختلف شهری نظیر مؤلفه‌های زیست‌محیطی، اقتصادی، سیاسی، اجتماعی- فرهنگی، کاربری و فعالیت تأثیرگذار هستند. مگاپروژه‌ها برای ساخت و اجرا نیاز به زمین دارند؛ به همین منظور باید در ساخت آن‌ها به مسائل زیست‌محیطی توجه شود، اما متأسفانه در اغلب موارد در ساخت مگاپروژه‌ها مسائل زیست‌محیطی نادیده گرفته می‌شود [۳]. به همین منظور، بر اثر ساخت و گسترش مگاپروژه‌ها و بی‌توجهی به مسائل زیست‌محیطی زمین‌های کشاورزی و مناطق باارزش به لحاظ زیست‌محیطی تخریب می‌شوند و از بین می‌روند. ساخت مگاپروژه‌ها در محدوده بلافاصله محله‌ای تأثیرگذار است. این امر یکی از دغدغه‌های اصلی مدیران شهری محسوب می‌شود تا بتوانند حداقل اثرات ممکن بر شیوه زندگی اجتماعات محله‌ای شهروندان را تضمین کنند. مگاپروژه‌ها ماهیت سیاسی نیز دارند، به طوری که مدیران شهری بر این باور هستند که با تصویب ساخت و اجرای مگاپروژه‌ها می‌توانند حسن نیت خودشان را به

شهروندان ثابت کنند. از اثرات اقتصادی ساخت مگاپروژه‌ها می‌توان تغییرات قیمت زمین، توسعه مشاغل و کسب‌وکارها و افزایش نرخ قرارداد پیمانکاران اشاره کرد. ساخت مگاپروژه‌ها در شهرها، کاربری‌های پیرامون مگاپروژه‌ها را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد و باعث ایجاد تغییرات در چینش و قرارگیری کاربری‌ها می‌شود.

ارزیابی اثرات اقتصادی

ارزیابی اثرات اقتصادی به بررسی اثرات یک پروژه یا تغییرات بر سیاست‌های پیشنه‌های می‌پردازد [۱۸]. ارزیابی‌های اثرات اقتصادی معیاری شفاف از اهمیت اقتصادی پروژه‌ها ارائه می‌دهد، این تجزیه و تحلیل غالباً برای ارزیابی تأثیرات بالقوه یک پروژه (ساخت مگامال، ساخت یک ساختمان جدید یا ساخت معدن جدید) استفاده می‌شود [۱۸]. ارزیابی اثرات اقتصادی (ECLA) باید اثرات اقتصادی پروژه‌ها را تخمین زده و اقداماتی را برای مدیریت هرگونه اثرات منفی و ایجاد شرایط برای بهره‌گیری از فرصت‌های اقتصادی ایجادشده پروژه‌ها را فراهم کند [۱۹]. سه گام اصلی در ارزیابی اثرات اقتصادی عبارتند از: شناسایی عامل اصلی محرک اقتصادی، تخصیص مدل مناسب برای سنجش اثرات

شناسایی ضریب توسعه نسبت به قبل [۲۰].

■ اثرات مگا پروژه‌ها بر لحاظ اقتصاد زمین

همان‌طور که در قسمت قبل گفته شد، مگا پروژه‌ها تأثیرات مختلف بر محدوده پیرامونشان دارند. در این بخش از پژوهش به بررسی تأثیرات ساخت و اجرای مگا پروژه از جنبه اقتصاد زمین پرداخته شده است:

خیرالدین و امیدیه بهره‌مند (۱۳۹۵) در پژوهش خود به منظور سنجش چگونگی تأثیر ابرپروژه‌های شهری بر قیمت مسکن از متغیر قیمت زمین استفاده کرده‌اند و قیمت زمین در سه دوره قبل، حین و بعد از احداث را در فاصله‌های صفر تا ۶۰ متر، ۶۰ تا ۱۲۰ متر و ۱۲۰ تا ۱۰۰۰ متر مطالعه کرده‌اند. نتایج این مطالعه بیانگر آن است که نرخ رشد قیمت زمین در فاصله صفر تا ۶۰ متر کم، در فاصله ۶۰ تا ۱۲۰ متر بیشتر و در فاصله ۱۲۰ تا ۱۰۰۰ متر تفاوت محسوسی نسبت به مناطق بالادست مشاهده نمی‌شود [۲]. فروهر و حسنخانی (۲۰۱۸) در پژوهشی با هدف بررسی اثرات سیستم ریلی مترو بر محلات پردرآمد و کم‌درآمد شهری در تحلیل داده‌ها از مدل هدائیک بهره گرفته‌اند و در ادامه نیز از تکنیک قبل-بعد استفاده شده است. نتایج این پژوهش نیز بیانگر آن است که ایستگاه‌های مترو بر محلات کم‌درآمد تأثیر مثبتی داشته و باعث افزایش ارزش این مناطق شده است. اما به عکس در محلات پردرآمد ایستگاه‌های مترو بر ارزش آن‌ها تأثیر منفی گذاشته است [۱۵]. فروهر (۲۰۱۶) با مطالعه چند نمونه از ایستگاه‌های متروی تهران، از روند خطی و مدل DID برای تحلیل داده‌ها به منظور سنجش اثرات ایستگاه‌های مترو بر ارزش زمین استفاده کرده و در ادامه برای بررسی دقیق‌تر موضوع به تحلیل اثرات مؤلفه‌های کیفی ایستگاه‌های انتخاب شده، پرداخته است. نتایج پژوهش یادشده بیانگر تأثیر مثبت تأسیس ایستگاه‌های مترو بر محلات کم‌درآمد بوده و این اثرات در محلات پردرآمد باعث کاهش ارزش معاملاتی شده است [۲۱]. بوز و ایهلاند (۲۰۰۱) با استفاده از مدل هدائیک به بررسی اثرات ایستگاه‌های مترو روی قیمت اراضی مسکونی پیرامونشان پرداخته‌اند و نتایج بیانگر آن است که تأثیر ایستگاه‌های مترو بر قیمت زمین در محلات ثروتمند بیشتر از دیگر محلات است [۲۲]. در پژوهش دیگری فروهر و وینلیروپ (۲۰۲۱) به منظور سنجش آثار تأسیس ایستگاه‌های مترو بر ارزش پیرامون محلات، دو گروه کنترل و مداخله را با استفاده از تکنیک DID مورد تحلیل قرار داده‌اند و نتایج نشان‌دهنده آن است که ایستگاه‌های حمل‌ونقل ریلی علاوه بر اثرگذاری بر قیمت اراضی، بر تحولات محلات اطراف نیز تأثیرگذار هستند [۲۳]. هاسیولیوگیل و همکاران (۲۰۲۲) در مقاله خود برای تخمین ارزش مسکن در اقتصاد ترکیه از روش DMA استفاده کرده‌اند، به طوری که ۱۲ متغیر مستقل با شاخص قیمت مسکن از بازه زمانی ژانویه ۲۰۱۰ تا دسامبر ۲۰۱۹ مورد سنجش قرار داده‌اند؛ در نهایت مشخص شد که متغیرهای اوراق بهادار، میزان وام، سرمایه‌گذاری‌های خارجی، بیکاری، تولیدات صنعتی، نرخ ارز و شاخص‌های ترندهای گوگل در تعیین نرخ قیمت مسکن بسیار مؤثرند [۲۵]. هایدنر و میلر (۲۰۰۰) در پژوهشی به منظور سنجش اثرات مکان‌یابی تجهیزات حمل‌ونقل بر قیمت زمین از مدل "SAR" استفاده کرده‌اند که نتایج بیانگر آن است که مدل "SAR" نسبت به سایر مدل‌های غیر مکانی مؤثرتر بوده است [۲۶]. محمد و همکاران (۲۰۱۷) در پژوهش خود به منظور تحلیل اثرات خط متروی تازه احداث‌شده در دبی بر ارزش مناطق مسکونی و تجاری از دو تکنیک «هدائیک» و "DID" استفاده کرده‌اند. نتایج به‌دست‌آمده نشان می‌دهد خط مترو به طور کلی بر ارزش املاک مسکونی مؤثر بوده، اما تأثیر در بخش‌های خیلی نزدیک به مناطق مسکونی منفی است. از طرفی، بررسی‌های انجام‌شده بیانگر آن است که تأثیر مترو برای مناطق تجاری به طور قابل توجهی بیشتر از املاک مسکونی است [۲۷].

هس و آلمیدا (۲۰۰۷) در پژوهش خود که با هدف سنجش اثرات نزدیکی ایستگاه‌های حمل‌ونقل ریلی بر ارزش مناطق مسکونی صورت گرفته است. نتایج پژوهش یادشده بیانگر آن است که مجاورت مناطق مرفه به لحاظ اقتصادی با ایستگاه‌های حمل‌ونقل مثبت بوده، ولی مجاورت ایستگاه‌ها با مناطق کم‌درآمد منفی است [۲۸]. مارتینز و ویگاس (۲۰۰۹) در پژوهشی که با

هدف سنجش رابطه بین دسترسی به تجهیزات و خدمات حمل‌ونقل و الگوی قیمت مسکن در مناطق شهری و همچنین، ارزیابی سرمایه‌گذاری‌های عمومی در حوزه حمل‌ونقل بر ارزش املاک صورت گرفته است، از مدل تغییر یافته هدائیک استفاده کرده‌اند. میزان دسترسی به زیرساخت‌های حمل‌ونقل در سه سیستم مترو، تراموا و سیستم‌های جاده‌ای نیز مورد مطالعه قرار گرفته است. نتایج پژوهش یادشده بیانگر آن است که با کاهش فاصله مناطق مسکونی از مسیرهای دسترسی به ویژه خط مترو ارزش املاک افزایش می‌یابد [۲۹]. لادنگ و ویهلمسون (۲۰۲۰) برای سنجش اثرات مراکز خرید بر قیمت مسکن در استکهلم سوئد، ۳۹ مرکز خرید را با استفاده از مدل هدائیک مورد ارزیابی قرار داده‌اند که نتایج به‌دست‌آمده بر این است که بین قیمت مسکن و فاصله از مراکز خرید رابطه معکوسی وجود دارد، به طوری که با کاهش فاصله مناطق مسکونی از مراکز خرید قیمت مسکن افزایش یافته و با افزایش فاصله از مرکز خرید قیمت مسکن کاهش می‌یابد [۸]. کندی (۲۰۱۴) در مقاله خود به منظور سنجش اثرات مال‌ها بر توسعه شهری، چهار شهر را مطالعه کرده و بر این باور است که مال‌ها باعث توسعه شهرها شده و عامل ایجاد پویایی محلی است [۴]. در یکی دیگر از مطالعات عوامل و مکانیسم‌های پویایی شهری، شهر استانبول و تأثیر مال‌ها بر توسعه این شهر شناسایی و تحلیل شده است. نتایج بیانگر آن است که مال‌ها نماد مهمی از توسعه فشرده فضایی و اقتصادی هستند و این پروژه‌ها به عنوان محرک‌هایی برای رشد بخش ساخت‌وساز و سرمایه‌گذاری محسوب می‌شوند [۳۰]. در یکی دیگر از پژوهش‌ها، ژنگ و همکاران (۲۰۱۹) به منظور سنجش اثرات مال‌های تجاری بر ارزش مسکن از نظریه هدائیک و تحلیل شیب نمودار خطی بر قیمت زمین استفاده کرده‌اند، به طوری که نتایج حاصل از این آزمایش بیانگر آن است که یک پروژه تجاری تأثیر مستقیمی بر افزایش قیمت مسکن دارد [۱۳]. اوبی و لی سیم (۲۰۰۷) در پژوهش خود که با هدف سنجش میزان اثرگذاری اندازه فیزیکی پروژه‌های تجاری بر جذب افراد صورت گرفته است، مشخص شد که وجود یک مرکز خرید بزرگ‌تر می‌تواند تنوع بیشتری از مغازه‌ها را داشته باشد و این نیز در جذب افراد بسیار مؤثر است [۳۱]. ژنگ و همکاران (۲۰۲۰) در پژوهش خود با هدف مطالعه گونه‌های مال‌های تجاری و اثرات آن‌ها بر قیمت مسکن، تمامی اطلاعات مربوط به املاک جمع‌آوری شده را مورد تجزیه و تحلیل قرار داده‌اند. سپس، مال‌ها نیز بر اساس مقیاس عملکردی و تعداد مغازه‌داران تقسیم شده و در نهایت دسترسی به مراکز خرید بر اساس دو مدل گرانثی مشخص شده‌اند، نتایج به‌دست‌آمده از این پژوهش بیانگر آن است که دسترسی به مراکز خرید تأثیر مثبت قابل توجهی در سطح کل شهر داشته، اما این تأثیر با نوع مرکز خرید و محل قرارگیری آن تغییر می‌یابد [۳۲]. در پژوهشی دیگر به منظور سنجش اثرات مراکز خرید بر قیمت مناطق مسکونی از بافرهای مختلف بر اساس زمان رانندگی در محیط پیرامون مراکز خرید استفاده شده و نیز برای سنجش هرچه بهتر داده‌ها از مدل هدائیک بهره گرفته شده است. نتایج نشان‌دهنده آن است که کاهش فاصله مناطق مسکونی از مراکز خرید، تأثیرات مثبتی بر قیمت املاک مسکونی دارد و ارزش املاک افزایش پیدا می‌کند [۳۳]. در یکی دیگر از پژوهش‌ها نتایج بیانگر آن است که مگامال‌ها بر هویت محله‌ای اطراف خود تأثیر داشته‌اند که شش مؤلفه کلیدی متأثر از احداث مال که شامل مصرف‌گرایی، حضور برندهای خارجی، معماری مدرن، ترافیک و حمل‌ونقل، ازدحام و شلوغی بازدیدکنندگان، قیمت زمین و املاک است، بر هویت محله‌ای تأثیرگذار بوده‌اند [۳۴].

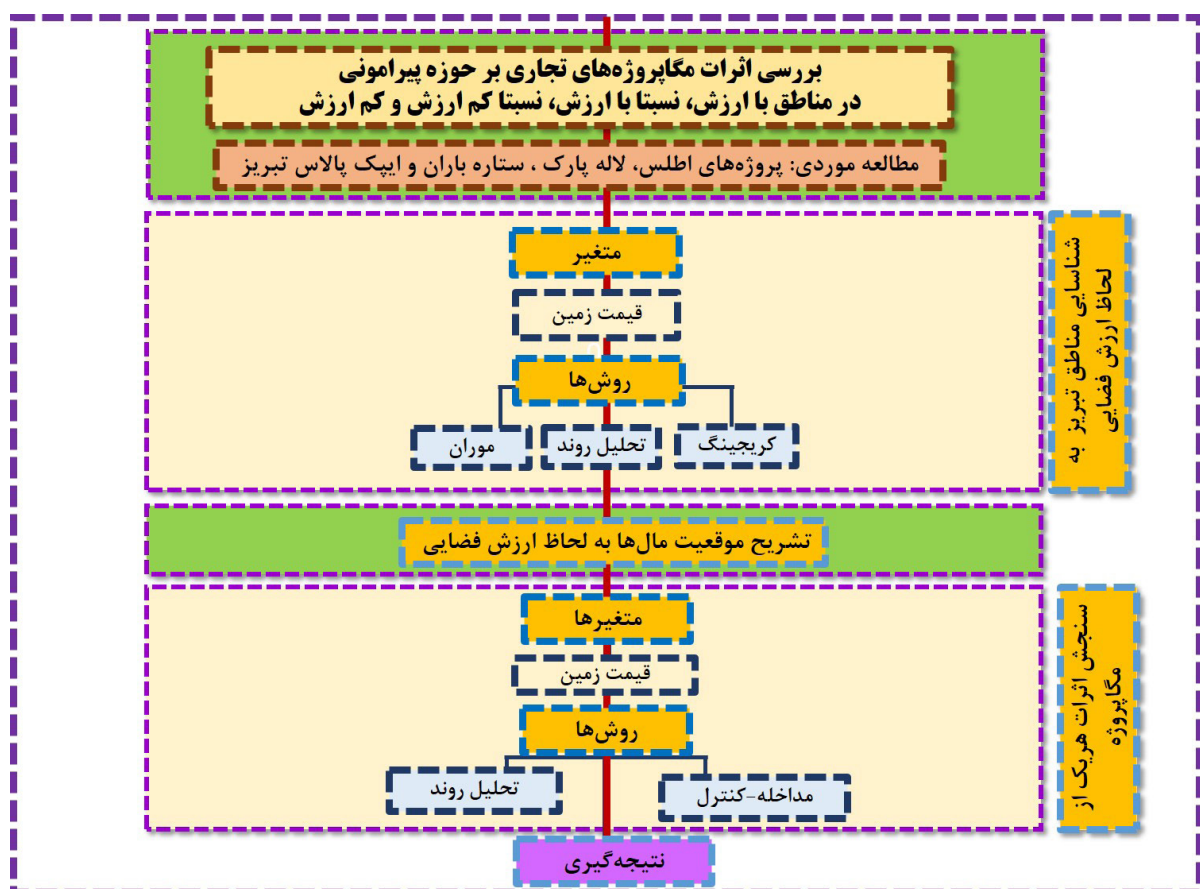
بر اساس مرور پیشینه، در اغلب پژوهش‌ها به منظور بررسی اثرات مال‌ها بر حوزه پیرامونشان، مؤلفه قیمت زمین مورد ارزیابی قرار گرفته است، اما آثار آن‌ها در مناطق مختلف شهر به تفکیک رده‌های اقتصادی و قیمتی مدنظر نبوده است. بنابراین، در این پژوهش ابتدا خوشه‌ها و رده‌های قیمت اراضی کل شهر تبریز با استفاده از تکنیک‌های موران و کریجینگ استخراج شده و با گزینش نمونه مال‌هایی از هر خوشه قیمتی، شامل مگامال‌های تجاری لاله پارک، ستاره باران و ایپک پالاس، آثار هریک از آن‌ها بر قیمت محدوده‌های پیرامونی بررسی شده است تا میزان تأثیرات در رده‌ها و خوشه‌های مختلف

قیمتی برآورد شود.

روش تحقیق

روند خطی، موران و کریجینگ در نرم افزار جی آی اس، تغییر روند قیمت اراضی در شهر تبریز و دسته بندی بخش های مختلف تبریز به لحاظ ارزش فضایی (بخش های با ارزش، نسبتاً با ارزش، نسبتاً کم ارزش و کم ارزش) شناسایی شدند. در بخش دوم مقاله مکان قرارگیری هر یک از مالها بر نقشه های کریجینگ و موران دقیقاً مشخص شدند. در ادامه نیز به منظور سنجش اثرات هریک از نمونه ها بر محدوده پیرامونی شان با توجه متغیر قیمت اراضی مسکونی طی سال های ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۰ از تکنیک های کنترل-مداخله و تحلیل روند استفاده شد.

این پژوهش از نوع کمی بوده و دارای رویکرد قیاسی- فرضیه ای است. مگامالها تأثیر بسزایی بر تحولات فضایی محدوده پیرامون دارند. در این پژوهش از متغیر قیمت زمین برای سنجش میزان اثرگذاری این مالها بر حوزه پیرامونی در مناطق ارزش فضایی مختلف استفاده شده است. با توجه به روند کلی پژوهش که در شکل ۱ ذکر شده ابتدا با استفاده از تکنیک های تحلیل

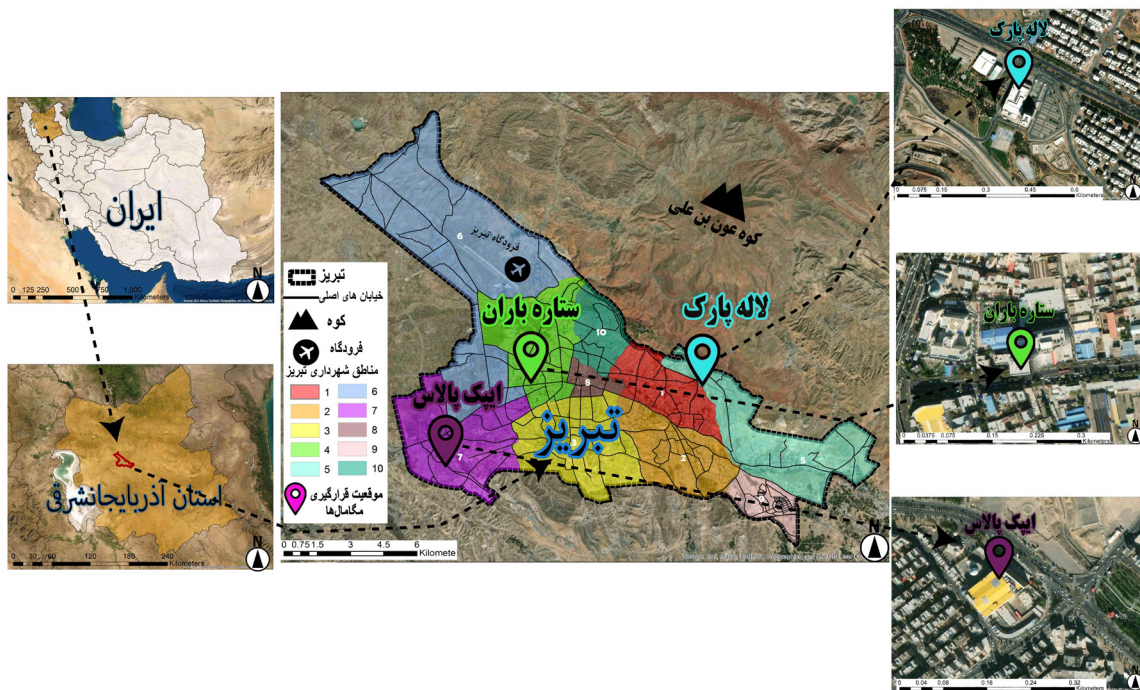


شکل ۱. روند پژوهش

لحاظ ارزش زمین (شکل های ۱۲، ۱۴ و ۱۵) سه نمونه مطالعاتی پژوهش، در بخش های مختلف تبریز به لحاظ ارزش زمین انتخاب شدند. این ۳ مگامال شامل لاله پارک، ستاره باران و ایپیک پالاس است (شکل ۲). که علاوه بر بخش های تجاری دارای بخش های خدماتی و تفریحی نیز هستند؛ در ادامه به معرفی هریک از مگامالها پرداخته می شود.

معرفی محدوده

مگامال های تجاری در کنار تأمین نیازهای مادی شهروندان، نیازهای اجتماعی شهروندان را نیز تأمین می کنند. در این بخش از پژوهش با توجه به ویژگی های عملکردی مگامالها (مرور ادبیات نظری) و دسته بندی اراضی شهر تبریز به



شکل ۲. معرفی محدوده

پنج ستاره تشکیل شده است. هتل لاله پارک یا هتل کایا، دهمین شعبه از شعبه‌های گروه هتل‌های زنجیره‌ای کایا در ترکیه است. بخش تجاری لاله پارک دارای ۶ طبقه بوده که دارای کاربری‌های تجاری-رفاهی و خدماتی است (شکل‌های ۳ و ۴).

الف) لاله پارک

لاله پارک در سال ۱۳۹۱ در بخش شمال شرقی تبریز در حوزه استحفاظی شهرداری منطقه ۵ تبریز ساخته شده است. سکنه این محدوده غالباً قشر مرفه و نسبتاً مرفه هستند. این مجموعه از دو بخش اصلی، شامل مرکز خرید و هتل



شکل ۴. لاله پارک

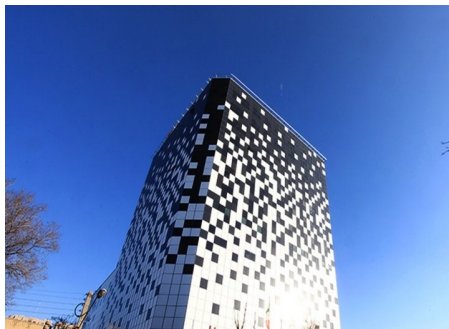


شکل ۳. لاله پارک

است. مجتمع ستاره باران دارای بخش‌های مختلف تجاری-اداری-تفریحی و خدماتی است (شکل‌های ۵ و ۶)، این پروژه نقش عمده‌ای در تأمین رفاه و شادی و خدمات‌رسانی به شهروندان ایفا می‌کند. اغلب ساکنان محدوده این پروژه به لحاظ اقتصادی در سطح متوسط قرار دارند.

ب) ستاره باران

ستاره باران یکی از پروژه‌های مهم تجاری شهر محسوب می‌شود که در سال ۱۳۹۵ در بخش غربی شهر تبریز در منطقه ۴ شهر تبریز شروع به فعالیت کرده



شکل ۶. ستاره باران



شکل ۵. ستاره باران

محدوده ایپک پالاس از قشر متوسط و متوسط به پایین هستند. اما در ساخت ایپک پالاس از برترین و به روزترین فناوری‌های ساخت جهان استفاده شده است. این مجموعه یکی از پروژه‌های مهم تجاری شهر تبریز محسوب می‌شود که دارای کاربری‌های مختلف از جمله کاربری‌های تجاری - رفاهی - تفریحی و خدماتی است (شکل‌های ۷ و ۸).

ج) ایپک پالاس

ایپک پالاس در سال ۱۳۹۸ در بخش جنوب غربی تبریز در حوزه استحقاقی منطقه ۷ تبریز شروع به فعالیت کرده است. در ساخت ساختمان‌های این محدوده نسبت به محله‌های شرق تبریز سرمایه‌گذاری کمتری صورت گرفته شده است و اغلب ساکنان



شکل ۸. ایپک پالاس



شکل ۷. ایپک پالاس

با توجه به فرمول ذیل اطلاعات به دست آمده مورد تحلیل قرار گرفتند.

$$I = \frac{n}{S_0} \frac{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{ij} z_i z_j}{\sum_{i=1}^n z_i^2}, S_0 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{ij}$$

در رابطه یادشده w وزن فضایی بین دو متغیر i و j و S_0 میانگین وزن فضایی است [۳۶]. سپس، قیمت اراضی شهر تبریز در سال ۱۴۰۰ با استفاده از تکنیک کریجینگ با توجه به فرمول زیر مورد سنجش قرار گرفتند.

$$Z(s_0) = \sum_{i=1}^n \lambda_i z(s_i)$$

در رابطه یادشده $Z(s_i)$ میزان ارزش فضایی منطقه مورد نظر، λ_i میزان وزن فضایی در منطقه مورد نظر و S_0 محل پیش‌بینی است [۳۷ و ۳۸]. در مرحله دوم پژوهش، مکان قرارگیری هر یک از مگامال‌ها در شهر تبریز با استفاده از نتایج تحلیل‌های روند خطی، موران و کریجینگ شناسایی شده‌اند. در ادامه در بخش دوم به منظور سنجش تغییرات ارزش فضایی در محدوده پیرامونی هر یک از مگامال‌ها از تکنیک مداخله - کنترل طی سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۰ استفاده شد. در خور یادآوری است محدوده مداخله محدوددهای است به شعاع ۰/۴ کیلومتر به مرکز مال و محدوده کنترل محدوددهای است به شعاع ۱ کیلومتر به مرکز محل قرارگیری مگامال (شکل‌های ۹-۱۱).

روش‌های جمع‌آوری اطلاعات

روش گردآوری اطلاعات در این پژوهش به صورت کتابخانه‌ای و میدانی صورت گرفته و با توجه به ماهیت تحقیق و متغیر پژوهش، قیمت اراضی مسکونی طی سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۰ برای شهر تبریز از طرح‌های بالادست و گزارش‌ها استخراج شده است. در خور یادآوری است برخی از داده‌های مربوط به قیمت زمین در برخی از سال‌ها به دلیل کمبود اطلاعات به روش میدانی از طریق پرسش از کارگزاران و بنگاه‌های املاک به دست آمده است. همچنین، در این پژوهش، اراضی بخش‌های غیرمسکونی، اراضی ملی، اراضی با کاربری دانشگاهی نظیر دانشگاه تبریز، اراضی با کاربری نظامی و فضای سبز لحاظ نشده است.

متغیرها و روش‌های تحلیل اطلاعات

با توجه به هدف پژوهش و مطالعات انجام شده، قیمت زمین به عنوان متغیر پژوهش (جدول ۲) مورد مطالعه قرار گرفته است. ابتدا برای شناسایی مکان‌های با ارزش‌های متفاوت شهری، روند تغییرات ارزش اراضی در بخش‌های مختلف شهر تبریز در سال ۱۴۰۰ با استفاده از تکنیک «تحلیل روند خطی» با توجه به فرمول ذیل شناسایی شده است.

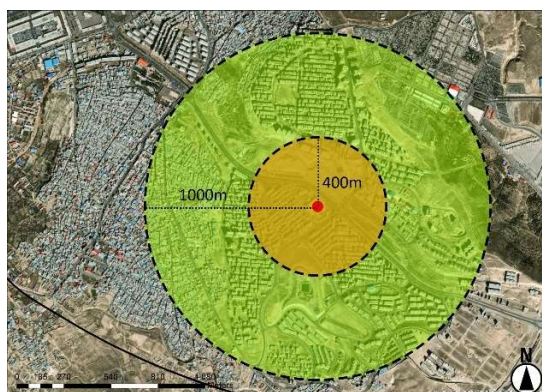
$$F(x) = mx + b$$

به طوری که در فرمول یادشده مقدار m شیب خط و مقدار b عرض از مبدأ خط $F(x)$ را تعیین می‌کنند [۳۵]. همچنین، در ادامه با استفاده از تکنیک موران



شکل ۱۰. محدودهٔ مداخله و کنترل ستاره باران

شکل ۹. محدودهٔ مداخله و کنترل لاله پارک



شکل ۱۱. محدودهٔ مداخله و کنترل ایپک پالاس

شده است. نتایج حاصل از مدل تحلیل روند خطی در جدول ۳ مشخص شده است.
 $F(x) = mx + b$

سپس با استفاده از تکنیک تحلیل روند خطی شیب تغییرات قیمت اراضی مسکونی برای هریک از نمونه‌ها در محدوده‌های مداخله و کنترل با استفاده از رابطهٔ زیر تحلیل

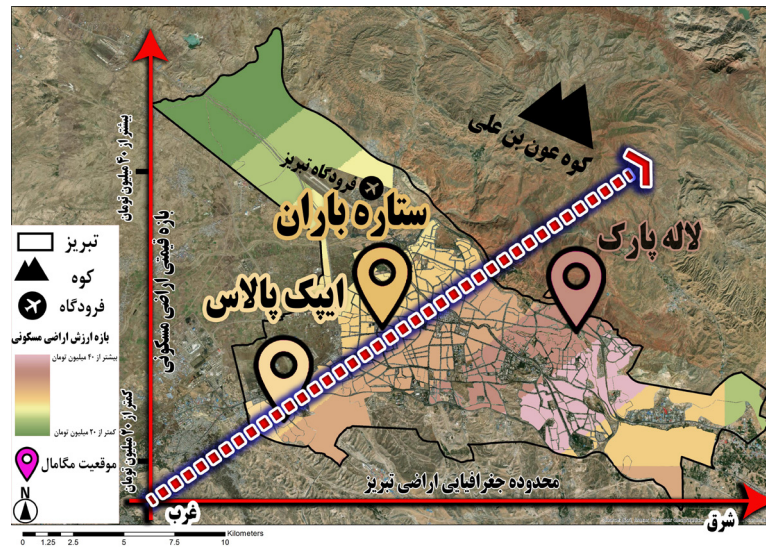
جدول ۲. متغیر و تکنیکها

منابع	نحوه محاسبه	تکنیک	تعریف	متغیر
[۲۳], [۱۵], [۲۱]	$I = \frac{n}{S_o} \frac{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{ij} z_i z_j}{\sum_{i=1}^n z_i^2}$	Moran	ارزش معاملاتی املاک و اراضی که غالباً به دلیل ویژگی‌های مختلف مناطق، متفاوت است.	قیمت اراضی مسکونی (به ازای هر متر مربع)
	$S_o = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{i,j}$			
	$Z(s_o) = \sum_{i=1}^n \lambda_i z(s_i)$	Kriging		
	$F(x) = mx + b$	Linear trend analysis		

قسمت شمال غربی شهر به دلیل سرمایه‌گذاری حداقلی، دارای کمترین مقدار بوده و با حرکت به سمت شرق به دلیل افزایش سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها مقدار ارزش اراضی افزایش یافته و سیر صعودی به خود می‌گیرد. به بیانی، ارزش اراضی در غرب شهر تبریز دارای کمترین مقدار و در شرق تبریز دارای بیشترین مقدار است.

یافته‌ها

شناسایی بخش‌های مختلف تبریز به لحاظ ارزش زمین
 • روند تغییرات قیمت زمین در بخش‌های مختلف شهر تبریز
 با توجه به شکل ۱۲ قیمت اراضی در بخش غربی شهر تبریز به‌خصوص در

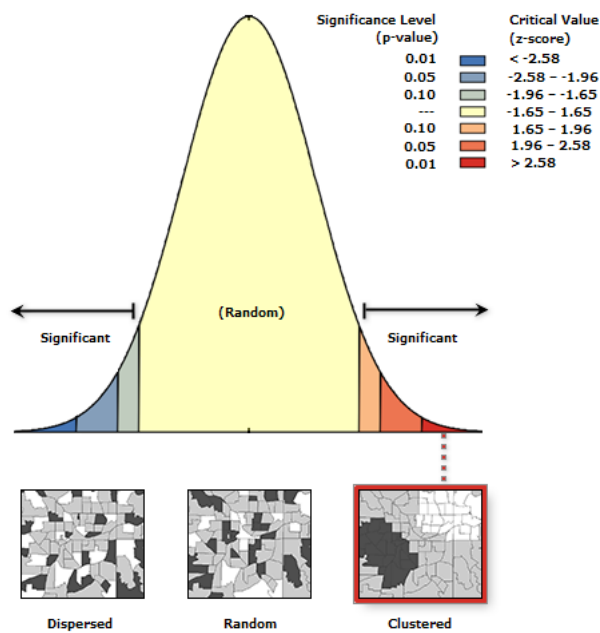


شکل ۱۲. روند تغییرات ارزش زمین در پهنه جغرافیایی شهر تبریز

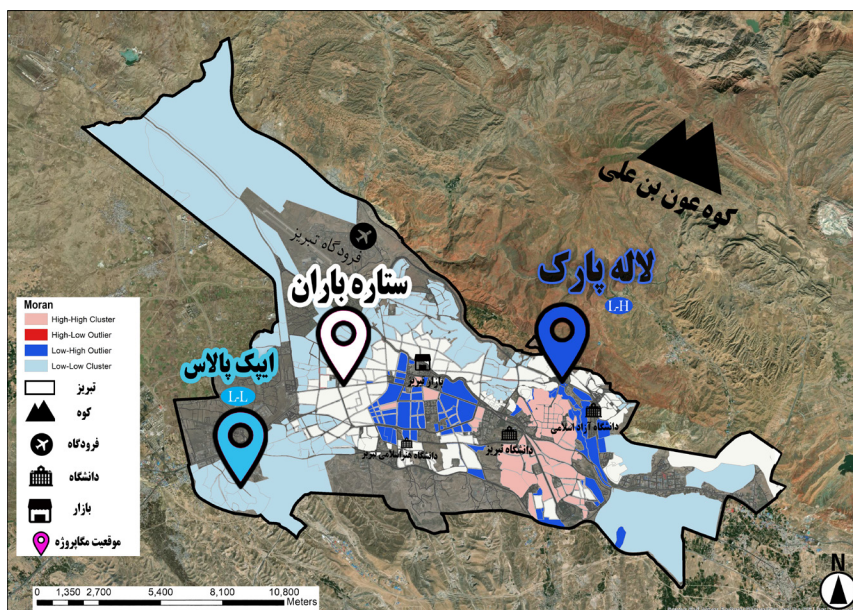
شامل خوشه‌های با ارزش فضایی پایین با ضریب اطمینان ۹۹ درصد است. بخش‌های شرقی تبریز شامل خوشه‌های با ارزش فضایی بالا با ضریب اطمینان ۹۹ درصد هستند. اغلب بخش‌های غربی، شمال غربی، جنوب غربی و بخشی از جنوب شرقی شهر تبریز در دسته خوشه‌های با ارزش فضایی پایین با ضریب اطمینان ۹۹ درصد قرار گرفته‌اند. اغلب بخش‌های مرکزی و قسمتی از بخش‌های شرقی تبریز جزء بخش‌های هستند که ارزش فضایی آن‌ها نسبت به خوشه‌های با ارزش فضایی بالا با ضریب اطمینان ۹۹ درصد پایین بوده و در مجاورت آن‌ها قرار دارند.

• تحلیل موران

تحلیل‌های صورت‌گرفته به روش موران برای ارزش اراضی در سال ۱۴۰۰ در شهر تبریز و شکل ۱۳ بیانگر آن است که قیمت اراضی در شهر تبریز به ایجاد خوشه‌هایی منجر شده است. با توجه به شکل ۱۴ می‌توان اذعان داشت که ارزش اراضی شهر تبریز به سه دسته اصلی تقسیم شده‌اند، به طوری که دسته اول، شامل خوشه‌های با ارزش فضایی بالا است. دسته دوم بخش‌هایی را شامل می‌شود که نسبت به خوشه‌های با ارزش، از ارزش فضایی نسبتاً پایین برخوردار بوده و در مجاورت خوشه‌های با ارزش فضایی بالا قرار گرفته‌اند. دسته سوم



شکل ۱۳. آنالیز تحلیل موران قیمت اراضی شهر تبریز ۱۴۰۰ - برگرفته از یافته‌های پژوهش

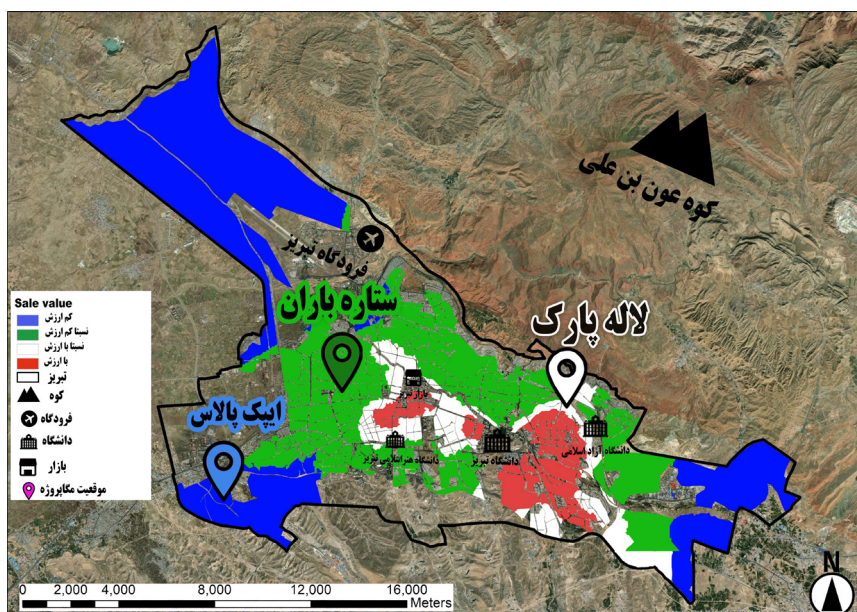


شکل ۱۴. تحلیل موران قیمت اراضی شهر تبریز در سال ۱۴۰۰

دسته چهارم شامل اراضی است که ارزش آن‌ها از ۴۶ میلیون تومان بیشتر است و جزء اراضی باارزش شهر محسوب می‌شوند. اراضی شرق تبریز جزء اراضی باارزش محسوب شده و بخش‌های شمال شرقی و قسمتی از شرق و قسمتی از بخش مرکزی در بخش اراضی نسبتاً باارزش قرار گرفته‌اند. بخش‌های شمال و غرب شهر تبریز جزء مناطق نسبتاً کم‌ارزش است. ارزش اراضی در بخش‌های جنوب غربی، شمال غربی و قسمتی از جنوب شرق شهر تبریز به حداقل میزان خود می‌رسند و جزء مناطق کم‌ارزش به حساب می‌آیند.

• تحلیل کریجینگ

قیمت اراضی در شرق شهر تبریز بالا بوده و با حرکت به سمت مرکز و غرب شهر میزان قیمت اراضی کاهش پیدا می‌کند. با توجه به شکل ۱۵ ارزش اراضی شهر تبریز را می‌توان به چهار دسته کلی، اراضی با ارزش، اراضی نسبتاً با ارزش، اراضی نسبتاً کم‌ارزش و اراضی کم‌ارزش که تقسیم کرد. به طوری که ارزش اراضی در بازه ۱/۶ تا ۱۷ میلیون تومان جزء اراضی کم‌ارزش و بازه قیمتی ۱۷ تا ۲۲ میلیون تومان جز اراضی نسبتاً کم‌ارزش، اراضی در بازه قیمتی ۲۲ تا ۴۶ تومان میلیون در دسته اراضی نسبتاً باارزش قرار می‌گیرند.



شکل ۱۵. تحلیل کریجینگ قیمت اراضی شهر تبریز برحسب سال ۱۴۰۰

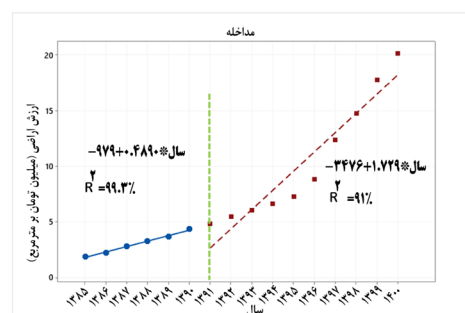
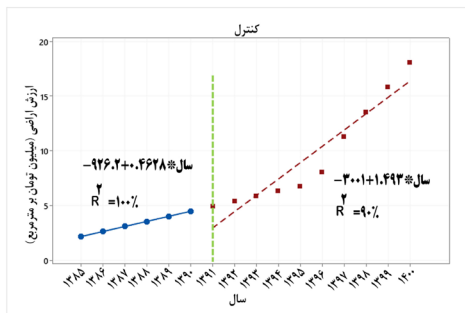
تبیین مکان پروژه‌ها به لحاظ ارزش فضایی

هریک از مگامال‌های مورد مطالعه در این پژوهش در بخش‌هایی با ارزش فضایی مختلف جای گرفته‌اند. با توجه به شکل‌های ۱۲، ۱۴ و ۱۵ ایپک پالاس در اراضی با خوشه قیمتی پایین با ضریب اطمینان ۹۹ درصد که جزء اراضی کم‌ارزش محسوب می‌شود، واقع شده است. ستاره باران در اراضی نسبتاً کم‌ارزش قرار گرفته است. درخور یادآوری است که خوشه قیمتی در حوزه این مگا پروژه تشکیل نشده، اما اراضی پیرامون این مگا پروژه شامل اراضی با خوشه قیمتی پایین با ضریب اطمینان ۹۹ درصد هستند- همچنین لاله پارک در دسته اراضی نسبتاً با ارزش و در مجاورت اراضی با خوشه قیمتی بالا جای گرفته است.

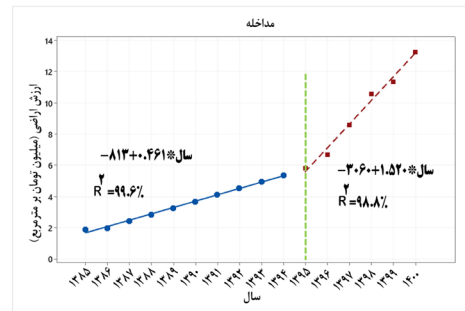
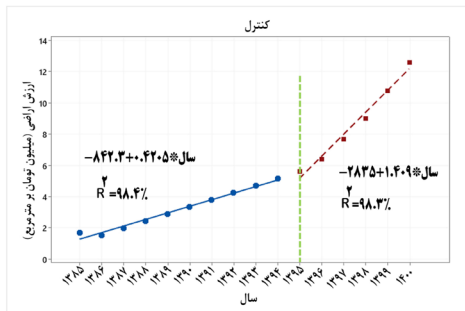
تحلیل نمودار محدوده مداخله و کنترل

با توجه به شکل ۱۶، نتایج حاصل از تحلیل روند خطی برای محدوده‌های مداخله و کنترل در جدول ۳ مورد بررسی و نمایش قرار گرفته است. تحلیل‌های انجام گرفته تغییرات قابل ملاحظه‌ای در محدوده مورد مداخله پس از احداث مال‌ها را نشان می‌دهد. از این نظر می‌توان اظهار داشت که احداث مال‌ها تأثیر مثبتی بر روند افزایش قیمت مسکن داشته است، اما شدت این تأثیرات در محله‌های ثروتمند تبریز بیشتر است. درخور یادآوری است که افزایش نرخ قیمت زمین در شهر تبریز بین سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۰ فقط ناشی از احداث مال‌ها نبوده و تورم نیز بر افزایش قیمت زمین مؤثر بوده است، اما تأکید این پژوهش بر تأثیرات مگامال‌ها است و بهره‌گیری از گروه کنترل و مداخله توانسته است، تأثیر مشخص ساخت مگامال‌ها را ارائه دهد.

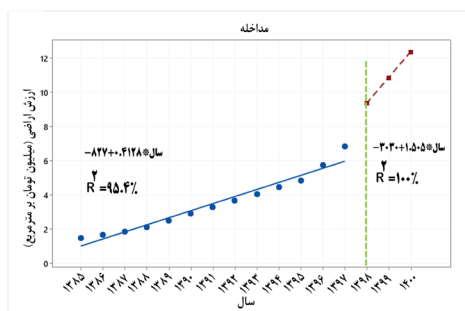
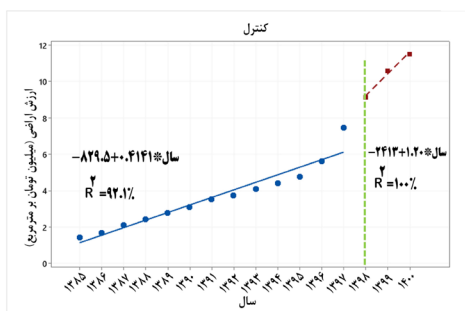
لاله پارک



ستاره باران



ایپک پالاس

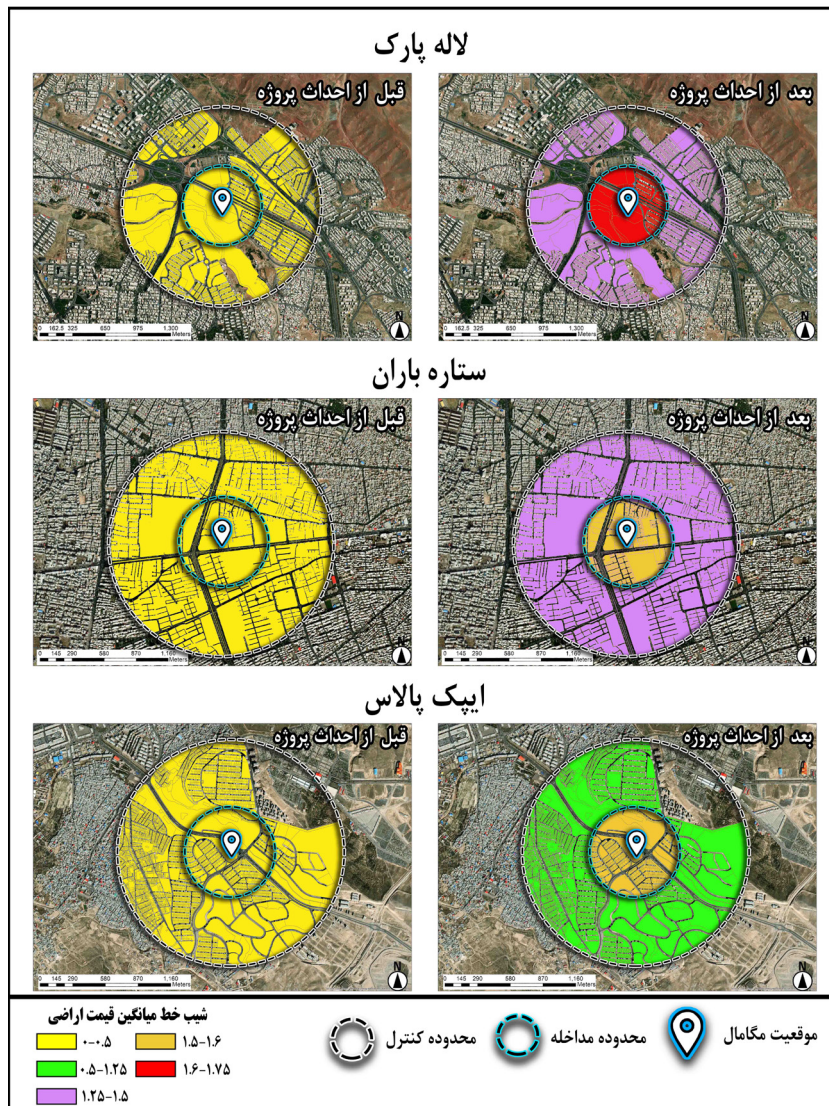


● روند خطی قیمت زمین قبل از تاسیس مگامال
■ روند خطی قیمت زمین بعد از تاسیس مگامال
..... تاسیس مگامال

شکل ۱۶. تحلیل روند خطی بر اساس ارزش اراضی در قبل و بعد از احداث مگامال‌ها در محدوده‌های مداخله و کنترل

اراضی در محدوده‌های کنترل لاله پارک، ستاره باران و ایپک پالاس قبل از احداث به‌ترتیب برابر ۰/۴۱۴۱ و ۴۲۰۵ و ۰/۴۶۲۸ است. همچنین، شیب افزایش ارزش اراضی در محدوده‌های کنترل لاله پارک، ستاره باران و ایپک پالاس بعد از احداث به‌ترتیب برابر ۱/۴۹۳، ۱/۴۰۹ و ۱/۲۰ است. به این‌منظور، شدت افزایش ارزش زمین در محدوده کنترل لاله پارک بیشتر از محدوده کنترل ستاره باران و ایپک پالاس است. از طرفی، شدت افزایش ارزش زمین در محدوده کنترل ستاره باران بیشتر از محدوده کنترل ایپک پالاس است.

با توجه به شکل ۱۷ شیب افزایش ارزش اراضی در محدوده مداخله لاله پارک قبل از احداث برابر ۰/۴۸۹۰ و بعد احداث مگامال برابر ۱/۷۲۹ است. به طوری که شیب ارزش زمین در محدوده مداخله ستاره باران و ایپک قبل از احداث به‌ترتیب برابر ۰/۴۶۱ و ۰/۴۱۲۸ و بعد از احداث به‌ترتیب برابر ۱/۵۲۰ و ۱/۵۰۵ است. بنابراین، شدت افزایش ارزش اراضی در محدوده مداخله لاله پارک نسبت به ستاره باران و ایپک پالاس بیشتر است. همچنین، شدت افزایش ارزش اراضی محدوده مداخله ستاره باران نسبت به محدوده مداخله ایپک پالاس بیشتر است. شیب افزایش ارزش



شکل ۱۷. شیب خط میانگین ارزش اراضی قبل و بعد از احداث مگامال در محدوده‌های مداخله و کنترل لاله پارک، ستاره باران و ایپک پالاس

کمتر است. تغییرات شیب افزایش ارزش اراضی در محدوده مداخله لاله پارک نسبت به محدوده مداخله ستاره باران و ایپک پالاس بیشتر است. همچنین، تغییرات شیب افزایش ارزش اراضی در محدوده کنترل لاله پارک نسبت به محدوده کنترل ستاره باران و ایپک پالاس بیشتر است و تغییرات شیب در محدوده مداخله و کنترل ستاره باران نسبت به محدوده مداخله و کنترل ایپک پالاس بیشتر است.

شیب فروش مسکن در محدوده‌های مداخله لاله پارک، ستاره باران و ایپک پالاس بیشتر از شیب فروش مسکن در محدوده کنترلی آن‌ها است که این نیز به دلیل فاصله کمتر محدوده‌های مداخله از مال‌ها نسبت به محدوده‌های کنترلی است. همچنین، شیب افزایش قیمت زمین بعد از احداث مگامال نسبت به قبل از احداث آن در محدوده‌های مداخله و کنترل هر یک از مگامال‌ها بیشتر است. از طرفی، بعد از احداث مگامال شیب افزایش قیمت اراضی در محدوده کنترل ستاره باران و لاله پارک نسبت به محدوده‌های مداخله ایپک پالاس

جدول ۳. تحلیل روند خطی براساس ارزش اراضی در قبل و بعد از احداث مال‌ها در محدوده‌های مداخله و کنترل

میانگین ارزش اراضی محدوده مداخله به مرکز مال به مقدار ۰/۴ کیلومتر = T محدوده کنترل به مرکز مال به مقدار ۱ کیلومتر = C							
مال	موقعیت مکانی	محدوده زمانی	معادله	شیب خط	عرض از مبدأ	R ²	تغییرات شیب
لاله پارک	مداخله	قبل از احداث	سال * ۰.۴۸۹۰ + ۹۷۹۰ -	۰.۴۸۹۰	-۹۷۹	٪۹۹.۳	۱.۲۴
		بعد از احداث	سال * ۱.۷۲۹ + ۳۴۷۶ -	۱.۷۲۹	-۳۴۷۶	٪۹۱	
کنترل	کنترل	قبل از احداث	سال * ۰.۴۶۲۸ + ۹۲۶.۹ -	۰.۴۶۲۸	-۹۲۶.۹	٪۱۰۰	۱.۰۳
		بعد از احداث	سال * ۱.۴۹۳ + ۳۰۰.۱ -	۱.۴۹۳	-۳۰۰.۱	٪۹۰	
ستاره باران	مداخله	قبل از احداث	سال * ۰.۴۶۱ + ۸۱۳ -	۰.۴۶۱	-۸۱۳	٪۹۹.۶	۱.۱۱
		بعد از احداث	سال * ۱.۵۲۰ + ۳۰۶ -	۱.۵۲۰	-۳۰۶	٪۹۸.۸	
کنترل	کنترل	قبل از احداث	سال * ۰.۴۲۰۵ + ۸۴۲.۳ -	۰.۴۲۰۵	-۸۴۲.۳	٪۹۸.۴	۰.۹۸
		بعد از احداث	سال * ۱.۴۰۹ + ۲۸۳۵ -	۱.۴۰۹	-۲۸۳۵	٪۹۸.۳	
مداخله	مداخله	قبل از احداث	سال * ۰.۴۱۲۸ + ۸۲۷ -	۰.۴۱۲۸	-۸۲۷	٪۹۵.۴	۱.۰۹
		بعد از احداث	سال * ۱.۵۰۵ + ۳۰۳۰ -	۱.۵۰۵	-۳۰۳۰	٪۱۰۰	
کنترل	کنترل	قبل از احداث	سال * ۰.۴۱۴۱ + ۸۲۹.۵ -	۰.۴۱۴۱	-۸۲۹.۵	٪۹۲.۱	۰.۷۸۵۹
		بعد از احداث	سال * ۱.۲۰ + ۲۴۱۳ -	۱.۲۰	-۲۴۱۳	٪۱۰۰	

می‌شوند. نتایج تحلیل‌های انجام‌شده با نتایج برخی مطالعات قبلی مطابقت داشته و بر اثرات مثبت مگا پروژه‌ها در مناطق مختلف شهر تأکید دارند [۴، ۱۱، ۲۲، ۲۳، ۲۴ و ۲۷]. اما این نتایج با شواهد برخی مطالعات که اعتقاد بر تأثیر مثبت تأسیس مگا پروژه‌ها در محلات فقیرنشین دارد، مطابقت ندارد [۱۵، ۲۱ و ۳۹]. از محدودیت‌های این پژوهش می‌توان به گردآوری اطلاعات ارزش اراضی و برداشت‌های میدانی به منظور تحلیل اطلاعات اشاره کرد. به منظور جلوگیری از بروز عدم توازن و شکاف فضایی در بخش‌های مختلف شهر، بورس بازی زمین، خسارت‌های اقتصادی ناشی از کاهش ارزش اراضی، بروز مشکلات زیست‌محیطی و کالبدی در بخش‌های مختلف شهر و کاهش رغبت سرمایه‌گذاران در مناطق فرسوده و کم‌ارزش، می‌توان با نظارت دقیق بر روند تغییرات ارزش اراضی و با استفاده از برنامه‌ریزی استراتژیک و هدفمند برای جای‌نمایی صحیح کاربری‌های بزرگ مقیاس نظیر مال‌ها و سیاست‌های تشویقی استفاده کرد. در نهایت، بررسی الگوی تأثیرگذاری مگا پروژه‌های غیرتجاری در شهر تبریز را می‌توان به عنوان پیشنهاد به منظور انجام پژوهش‌های آتی مطرح کرد.

مشارکت نویسندگان

در این مقاله سهم مشارکت هر نویسنده ۵۰ درصد بوده است.

تشکر و قدردانی

موردی از سوی نویسندگان گزارش داده نشده است.

تعارض منافع

این مقاله فاقد تعارض منافع است.

جمع بندی و نتیجه گیری

مگا پروژه‌ها پروژه‌هایی هستند که سرمایه‌گذاری کلانی روی آن‌ها صورت گرفته است [۳] و دارای گونه‌های مختلفی همچون پروژه‌های تجاری (مگامال)، ورزشی، زیرساختی و... هستند. مگامال‌ها فضاهایی هستند که علاوه بر بخش خرید دارای فودکورت، هایپرمارکت، فضای فراغت‌ی و پارکینگ نیز هستند [۹] و علاوه بر تأمین نیازهای مادی شهروندان [۱۱]، نیازهای اجتماعی و فرهنگی آن‌ها را نیز برطرف می‌کنند. با توجه به اینکه در ساخت مگامال‌ها مبالغ کلانی سرمایه‌گذاری می‌شود، ساخت مگامال‌ها باعث توسعه و ایجاد تحولات در محدوده پیرامونشان می‌شود [۴ و ۵، ۱۱، ۱۳، ۱۴، ۲۴، ۲۷، ۲۹، ۳۳]. این تغییر و تحولات می‌تواند اثرات مثبت یا منفی بر محدوده پیرامون مگامال‌ها داشته باشند [۱۵ و ۲۱]. بنابراین، هدف اصلی پژوهش بررسی شیوه اثرگذاری مگامال‌ها بر محدوده پیرامونشان بوده است که به این منظور، ابتدا قیمت زمین در شهر تبریز طی سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۰ بررسی شد. سپس، با توجه به تکنیک‌های روند خطی، موران و کریجینگ دسته‌بندی قیمتی در سطح شهر تبریز مورد تحلیل قرار گرفت. با توجه به تحلیل‌های صورت‌گرفته قیمت اراضی در شرق شهر تبریز دارای بیشترین مقدار و در غرب و شمال غرب دارای کمترین مقدار است. در ادامه، با توجه به تحلیل روند خطی قیمت زمین برای محدوده‌های مداخله و کنترل مگامال‌ها، ثابت شد که احداث سه مگامال، تأثیر مثبتی بر روند افزایش قیمت زمین داشته است، اما شدت این اثرات بر محدوده‌های پیرامون متفاوت بوده است، به طوری که لاله پارک بر اراضی نسبتاً باارزش ساخته شده و نقش مؤثری نسبت به ستاره باران و ایپک پالاس بر رشد قیمتی محدوده خود دارد. از طرفی، ستاره باران که نسبت به ایپک پالاس بر اراضی باارزش‌تری بنا شده تأثیر بیشتری نسبت به ایپک پالاس بر ارزش اراضی پیرامونی خود دارد. درخور یادآوری است که شیب افزایش ارزش اراضی در محدوده‌های مداخله نسبت به محدوده‌های کنترل بیشتر است. در نتیجه، می‌توان گفت که مگامال‌هایی که در بخش‌های باارزش ساخته شده‌اند نسبت به مگامال‌هایی که در بخش کم‌ارزش شهر بنا شده‌اند. تأثیر بیشتری بر حوزه پیرامونی خود داشته و باعث ارزش افزوده بیشتری بر حوزه پیرامونی خود

منابع

- [1] Gholami Gohra M, Noori M, Bakhtiar Nasrabadi A. Comparative assessment of the spatial qualities of megamalls from the point of view of space users (case study: City Center Megaproject and Jahanname Citadel in Isfahan metropolis). *Haft Hesar environmental studies* 2020; 10(36): 97-116. [in persian]. <https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?id=202889>
- [2] Kheyroddin R, Omidi Bahremand M. The Impact of Urban Mega-Project on Housing Price in Adjacent Neighborhoods (Case Study: Sadr Multi-layered Highway, Tehran). *IUESA* 2017; 5 (17):13-29. [in persian]. URL: <http://iueam.ir/article-1-608-fa.html>
- [3] Nouri S, Rafiyan M. Measuring the qualitative effects of the implementation of urban megaprojects on the promotion of the local economy (case study: Martyrs Lake of the Persian Gulf located in the 22nd district of Tehran). *Soffeh* 2015; 26(2): 105-122. [in persian] http://soffeh.sbu.ac.ir/article_100310.html
- [4] Kennedy L. The politics and changing paradigm of megaproject development in metropolitan cities. *Habitat International*. 2014. 45;163-168. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1016/j.habitatint.2014.07.001>.
- [5] Wilhelmsson M, Long R. Impacts of shopping malls on apartment prices: the case of Stockholm. *Nordic Journal of Surveying and Real Estate Research*.2020;5:29-48. <http://dx.doi.org/10.30672/njsr.95437>
- [6] Hameli K. The role of shopping malls in consumer's life: A pilot study with Kosovar consumer. *Istanbul University, Social Sciences Institute*. 2017. 503-522
- [7] Kunc J, Tonev P, Szczyrba Z, Frantál B. Shopping centres and selected aspects of shopping behaviour (brno, the czech republic). *Geographia technica*. 2012;16(2): 39-51. https://www.researchgate.net/publication/259332506_Shopping_centres_and_selected_aspects_of_shopping_behaviour_Brno_the_Czech_Republic.
- [8] Fasli M, Riza M, Erbilin M. The assessment and impact of shopping centers: case study lemar. *Open House International*. 2016. <https://doi.org/https://doi.org/10.1108/OHI-04-2016-B0013>.
- [9] Kazemi A, Amir Ebrahimi M. Typology of commercial complexes in Tehran. *Cultural Studies and Communication*, 2018; 15(56): 11-43. [in persian]. doi:10.22034/jcsc.2019.37352.
- [10] Dridea CR, Sztruten GG, Antonovici CŞ. Mega Mall Experience—Major Trend in Tourism and Leisure. *Romanian Economic and Business Review*. 2016. <https://ideas.repec.org/a/rau/journal/v11y2016i4.1p74-79.html>.
- [11] Zheng L. Research on the impact of mega-projects on carrying capacity of cities taking the first-line project of the West-East gas pipeline as an example. *Journal of Management Science and Engineering*. 2020;5(3):195-211. <https://doi.org/10.1016/j.jmse.2020.08.001>.
- [12] Moradi Birgani N, Khanizadeh A. "The effect of commercial goods on social interactions (case example: Shiraz Persian Gulf business-entertainment complex)". *Memarishenasi*. 2020; 15:1-9. [in persian]. <https://www.sid.ir/paper/526323/fa>.
- [13] Zhang L, Zhou J, Hui EC, Wen H. The effects of a shopping mall on housing prices: A case study in Hangzhou. *International Journal of Strategic Property Management*. 2019;23(1):65-80. <http://dx.doi.org/10.3846/ijspm.2019.6360>.
- [14] Sirpal R. Empirical modeling of the relative impacts of various sizes of shopping centers on the values of surrounding residential properties. *Journal of Real Estate Research*. 1994;9(4):487-505. <https://doi.org/10.1080/10835547.1994.12090766>.
- [15] Forouhar A, Hasankhani M. The effect of Tehran metro rail system on residential property values: A comparative analysis between high-income and low-income neighbourhoods. *Urban studies*. 2018;55(16):3503-24. <https://doi.org/10.1177%2F0042098017753089>.
- [16] Merriamwebster online dictionary.2022. <https://www.merriam-webster.com/>.
- [17] Ahour I, Mousavi S, Mousavi S. Investigating the role of cable transportation as a means of urban public transportation in reducing traffic in big cities. *Geographical study of the environment*.2014; 26: 0-131. [in persian]. <https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?id=202889>.
- [18] Adepteconomic. Economic Impact Assessment.2019. <https://adepteconomics.com.au/>.
- [19] DSD. "Economic Impact Assessment Guideline, State of Queensland", Department of State Development.2017. StateDevelopment, Infrastructure, Local Government and Planning.
- [20] SGSEconomic&Planning. Economic Impact Assessment of Land Use Opportunities at Manchester Road, Auburn. 2017. <http://www.sgsep.com.au/>.
- [21] Forouhar A. Estimating the impact of metro rail stations on residential property values: evidence from Tehran. *Public transport*. 2016;8(3):427-51. <https://doi.org/10.1007/s12469-016-0144-9>.
- [22] Bowes DR, Ihlantfeldt KR. Identifying the impacts of rail transit stations on residential property values. *Journal of urban Economics*. 2001;50(1):1-25. <https://doi.org/10.1006/juec.2001.2214>.
- [23] Forouhar A, Van Lierop D. If you build it, they will change. *Journal of Transport and Land Use*. 2021;14(1):949-73. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2021.1795>.
- [24] Agostini CA, Palmucci GA. The anticipated capitalisation effect of a new metro line on housing prices. *Fiscal studies*. 2008;29(2):233-56. <https://doi.org/10.1111/j.1475-5890.2008.00074.x>
- [25] Hacıevliyagil N, Drachal K, Eksi IH. Predicting house prices using DMA method: evidence from Turkey. *Economies*. 2022;10(3):64. <http://dx.doi.org/10.3390/economies10030064>
- [26] Haider M, Miller EJ. Effects of transportation infrastructure and location on residential real estate values: application of spatial autoregressive techniques. *Transportation Research Record*. 2000;1722(1):1-8. <https://doi.org/10.3141%2F1722-01>.
- [27] Mohammad SI, Graham DJ, Melo PC. The effect of the Dubai Metro on the value of residential and commercial properties. *Journal of Transport and Land Use*. 2017;10(1):263-90. <http://dx.doi.org/10.5198/jtlu.2015.750>.
- [28] Hess DB, Almeida TM. Impact of proximity to light rail rapid transit on station-area property values in Buffalo, New York. *Urban studies*. 2007;44(5-6):1041-68. <https://doi.org/10.1080%2F00420980701256005>.
- [29] Martínez LM, Viegas JM. Effects of transportation accessibility on residential property values: Hedonic Price Model in the Lisbon, Portugal, metropolitan area. *Transportation Research Record*. 2009;2115(1):127-37. <http://dx.doi.org/10.3141/2115-16>.
- [30] Dogan E, Stupar A. The limits of growth: A case study of three mega-projects in Istanbul. *Cities*. 2017; 60:281-8. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.09.013>.

- [31] Ooi JT, Sim LL. The magnetism of suburban shopping centers: do size and Cineplex matter? *Journal of Property Investment & Finance*. 2007; 25(2): 111-135. <http://dx.doi.org/10.1108/14635780710733816>.
- [32] Zhang L, Zhou J, Hui EC-m. Which types of shopping malls affect housing prices? From the perspective of spatial accessibility. *Habitat International*. 2020; 96:102118. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2020.102118>.
- [33] Yu T-H, Cho S-H, Kim SG. Assessing the residential property tax revenue impact of a shopping center. *The Journal of Real Estate Finance and Economics*. 2012;45(3):604-21. <http://dx.doi.org/10.1007/s11146-010-9292-x>.
- [34] Shieh E, Hajjani M. The Impact of Megamalls on the Neighborhood Identity in Tehran Case study: Atlas Mall. *Journal of studies on Iranian Islamic city*. 2019; 9(36): 69-79. [in persian] <https://www.sid.ir/paper/361328/en>.
- [35] Study.com.Trend line. 2022. <https://study.com/learn/lesson/trend-line-formula-examples.html>.
- [36] Peer. Calculating Local Moran. *community.esri.com*. 2021. <https://community.esri.com/t5/spatial-statistics-questions/calculating-local-moran-s-i/td-p/1060890>
- [37] Arc map. How kriging work. *desktop.arcgis.com*. <https://desktop.arcgis.com/en/arcmap/10.3/tools/3d-analyst-toolbox/how-kriging-works.htm#:~:text=Kriging%20is%20a%20multistep%20process,directional%20bias%20in%20the%20data>.
- [38] Imani Shamloo J, Rafeian M. Spatial Segregation in Tehran: A Curse of an Oil-Led Economy in the Context of Globalization. *Journal of Urban Planning and Development*. 2022;148(2):05022012. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000827](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000827).
- [39] Bohman H, Nilsson D. The impact of regional commuter trains on property values: Price segments and income. *Journal of transport geography*. 2016 1; 56:102-9. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.09.003>.