

بررسی عوامل مؤثر بر رقابت‌پذیری شهری براساس مدل پیشنهادی Saez با تکیه بر مفهوم Coopetition (مطالعه موردی: شهر تهران)

مریم خضرای شولای فر

دانشجوی جغرافیا و برنامه ریزی شهری، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران

زینب کرکه آبادی^۱

دانشیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۶/۱۴ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۹/۱۹

چکیده

امروزه شهرهای پیشرفته برای بدست آوردن فرصتهای مناسب جهت توسعه و جذب سرمایه گذاری‌ها، با یکدیگر در رقابت هستند. رقابت از موضوعات کلیدی در تئوری‌های برنامه ریزی منطقه‌ای و شهری در دوره معاصر محسوب می‌شود. پژوهش حاضر با هدف ارزیابی توان رقابت‌پذیری کلان شهر تهران به عنوان پایتخت و مقایسه آن با کلان شهرهایی از چهار منطقه مهم و استراتژیک کشور صورت گرفته است تا ضمن تعیین موقعیت رقابتی فعلی آنها، امکان تدوین سیاستهای رقابتی موثرتر در آینده فراهم شود. روش تحقیق در این مقاله از نوع توصیفی-تحلیلی و استفاده از مدلی است که Saez برای ارزیابی توان رقابت‌پذیری ۱۵۹ شهر در ۲۶ کشور اروپایی به کار برده است. نتایج حاصل از تحقیق، کسب امتیاز ۹,۳۷ در تهران را نشان می‌دهد. امتیازی که تقریباً به کلانشهرهای طراز اول اروپا مانند لندن، پاریس و مادرید نزدیک است. همچنین یک شیب ملایم کاهش در امتیازات کلان شهرهای مشهد، تبریز و اهواز در مقایسه با تهران و یک نتیجه غیر قابل انتظار در نمره زاهدان مشاهده می‌گردد. تحلیل شاخصهای رقابت‌پذیری، حاکی از تفاوت قابل ملاحظه در ماهیت پتانسیلهایی است که کلان شهرهای مورد مطالعه با اتکا به آنها وارد این عرصه شده‌اند. بنابراین به منظور دستیابی به یک موقعیت رقابتی پایدار، تهران و دیگر کلان شهرها بایستی با تقویت بعد نوآوری و اتکا بر استراتژیهای دانش محور به تجدید نظر در الگوی فعلی رقابتی خود بپردازند

واژگان کلیدی: رقابت‌پذیری شهری، مدل Saez، مفهوم Coopetition، تهران

مقدمه

جهانی شدن اقتصاد، تغییرات گسترده‌ای در ابعاد گوناگون اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و ساختاری در شهرهای سراسر جهان ایجاد کرده است. به دنبال این تغییرات، مدیران و سیاست‌گذاران شهری ناگزیر به تدوین سند چشم‌انداز آینده و استراتژیهای توسعه‌ی شهری گردیده‌اند. در این راستا "رقابت پذیری"، واکنش خاص جوامع بین‌المللی در احیای تفکر استراتژیک توسعه اقتصادی و اجتماعی و همچنین ارتقای جایگاه ملی و فراملی شهرها و کشورها بوده است. از دهه ۱۹۹۰ رقابت پذیری به یکی از موضوعات کلیدی در تئوریهای برنامه‌ریزی منطقه‌ای و شهری تبدیل شده و به عنوان نیروی پیشران و محرک در صدر اهداف شهرهای جهان برای ایجاد محیط امن و جذاب و جلب سرمایه‌های داخلی و خارجی قرار گرفته است. (sadeghy,2015:25)

اکنون شهرهای طراز اول جهان همچون لندن، سیدنی و سنگاپور با شناخت صحیح توان رقابت پذیری خود و رقابت جهانی با تدوین سیاستهای خردمندانه و تغییرات آگاهانه به سوی یک اقتصاد پایدار با تکیه بر زیرساختهای قوی، حرکت کرده و به قطب‌های مهم و پیشرو برای جلب سرمایه‌های جهانی تبدیل شده‌اند. امروزه حتی شهرهای کوچک علی‌رغم وسعت و جمعیت اندک وارد عرصه رقابت شده‌اند. خوشبختانه در ایران نیز موضوع ارتقا رقابت پذیری از برنامه چهارم توسعه وارد ادبیات سیاست‌گذاری کشور شده و علاوه بر آن چشم‌انداز بیست ساله نظام و سیاستهای کلی برنامه پنجم نیز، دارای مضامینی در ارتباط با ارتقا سطح رقابت پذیری شهری است. (Ghadery,2013:357)

ولی تنزل رتبه رقابت پذیری ایران (بر اساس آخرین گزارش رقابت پذیری جهانی در سال ۲۰۱۷) از رتبه ۷۴ در سال ۲۰۱۶ به رتبه ۷۶ در سال ۲۰۱۷ (در میان ۱۳۸ کشور مورد بررسی)، Islamic Consultative Research Center, (The Situation of Iran in the Latest Global Competitiveness Report (2016) مدیران شهری را با چالشی مهم مواجه ساخته که لزوم مطالعه و بررسی عوامل تأثیرگذار بر فرایند رقابت پذیری را تأیید می‌نماید. از سوی دیگر با توجه به تأثیری که رقابت پذیری شهری بر رقابت پذیری ملی دارد، به منظور ارتقا جایگاه رقابتی کشور، کلان‌شهرها به ویژه تهران به عنوان پایتخت و بزرگترین مکان استقرار فعالیتهای مختلف اقتصادی کشور بایستی با پذیرش رقابت پذیری به عنوان استراتژی اجتناب‌ناپذیر توسعه در جهت تقویت و گسترش توان رقابتی خود اقدام نمایند. خوشبختانه تهران به استناد شاخصهای اولیه‌ی جهانی شدن (به لحاظ وسعت، جمعیت، نیروهای متخصص با تحصیلات عالی، حجم بودجه جاری، تولید ناخالص ملی، خطوط حمل و نقل و بالاخره طراحی جذاب شهری) گام‌های مهمی در مسیر رقابت برداشته، لیکن از آنجایی که شهرها به شیوه‌های بسیار پیچیده با یکدیگر رقابت می‌کنند، مدیریت شهری در هر کشوری بهتر است ابتدا درک صحیحی از نقاط قوت و ضعف خود و رقابت جهانی داشته و سپس با آگاهی از عوامل تأثیرگذار بر فرایند رقابت پذیری، استراتژی‌های مناسب و پایداری تدوین نماید.

در این راستا مسئله اصلی مقاله حاضر ارزیابی توان رقابت پذیری کلان‌شهر تهران به عنوان پایتخت و مرکز هدایت و اتخاذ سیاست‌های اقتصادی کشور، به دلیل نقش مهمی که در روند توسعه و رقابت‌پذیری ملی خواهد داشت و کلان‌شهرهای مشهد، تبریز، اهواز و زاهدان از چهارمنطقه جغرافیایی استراتژیک کشور (به عنوان دروازه‌های ارتباطی با مناطق رقابتی همجوار) می‌باشد. زیرا بکارگیری توان رقابتی سایر کلان‌شهرها، با توجه به هم‌افزایی‌های ایجاد شده، حتی می‌تواند به افزایش توان رقابتی کشور نیز منجر گردد. بدون شک شناسایی عوامل گوناگون مؤثر بر رقابت

پذیری، درک صحیح تری از چگونگی بهبود این فرایند در عرصه های ملی و فراملی ایجاد خواهد نمود، لذا سؤالات این تحقیق عبارتند از: امتیاز رقابت پذیری کلان شهرهای تهران، مشهد، تبریز، اهواز و زاهدان چقدر است؟ چه عواملی بر رقابت پذیری این کلان شهرها تأثیر دارد؟ و اهداف تحقیق عبارتند از: محاسبه امتیاز رقابت پذیری کلان شهرهای ایران و تعیین موقعیت رقابتی فعلی آنها، تبیین عوامل گوناگون مؤثر بر رویکرد رقابت پذیری، به منظور پیش بینی سیاستهای رقابتی اثربخش تر در آینده.

روش تحقیق این پژوهش از نوع توصیفی - تحلیلی بوده که در بخش شناخت ابعاد نظری با بررسی اسناد و مدارک، اطلاعات آماری لازم از کتابخانه ها و مراکز دولتی معتبر جمع آوری و سپس با استفاده از مدل سنز^۱ در ارزیابی رقابت پذیری شهری که بر روی ۱۵۹ شهر از ۲۶ کشور اروپایی اجرا گردیده است، امتیاز رقابت پذیری کلان شهرهای مورد نظر محاسبه و تحلیل شده است. فرایند پژوهش صورت گرفته توسط سنز بدین شرح است: در گام اول با توجه به ماهیت چند بعدی رقابت پذیری، سنز سه بعد برای رقابت پذیری شامل ۱- بعد اساسی یا بنیانی، ۲- بعد بهره وری ۳- بعد نوآوری در نظر گرفته و برای هر یک از ابعاد سه گانه نیز، سه زیر شاخص مرتبط با فاکتورهای عملکردی تعیین نموده است. در گام دوم، به منظور بررسی ارتباط شاخص های ترکیبی با هر یک از ابعاد مرتبط، از تکنیک تحلیل عاملی استفاده شده است. از آنجایی که مبنا و داده های اولیه برای تحلیل عاملی، میزان همبستگی متغیرهاست، سنز همبستگی میان متغیرها را براساس آزمون (KMO) (کایزر، مایر، اوکلین) بررسی کرده است. دومین آزمون تائیدی به کار رفته، آزمون "بارتلت" است که ارتباط متغیرها را با یکدیگر نشان می دهد به طوری که میزان همبستگی میان شاخص های معرف با بعد اساسی ۰,۶۲۱، با بعد بهره وری ۰,۷۸۸ و با بعد نوآوری ۰,۸۴۹ بدست آمده که از نظر آماری قابل اعتبار می باشند. پس از اطمینان از نتایج این دو آزمون، با استفاده از تحلیل مؤلفه ای اصلی، عواملی که بهترین بازنمایی از همبستگی متقابل بین مجموعه متغیرها را نشان می دهند از روی ماتریس همبستگی انتخاب شده اند. در گام سوم برای هر بعد و شاخص های زیر مجموعه ای آن بر حسب اهمیت، وزنی تعیین شده است و هر شهر با توجه به "نرخ برابری قدرت خرید" به ازای هر واحد تولید ناخالص داخلی در یکی از گروه های توسعه اقتصادی پایین تر از متوسط، متوسط و بالا قرار گرفته است. سنز شهرهایی که نرخ برابری قدرت خرید آنها ۷۵ درصد میانگین اروپاست را در گروه اول، ۱۰۰-۷۵ درصد میانگین اروپا را در گروه دوم و مساوی و بیشتر از ۱۰۰ درصد میانگین نرخ برابری قدرت خرید در اروپا را در گروه سوم قرار داده است. و در گام چهارم با استفاده از فرمول پیشنهادی Nash، (ریاضی دان قرن بیستم):

$$\omega = (\omega_k)_{k=1}^n; \mathcal{N}^\omega(x_1, x_2, \dots, x_n) = x_1^{\omega_1} \cdot x_2^{\omega_2} \cdot \dots \cdot x_n^{\omega_n}.$$

وزن مربوطه در داده های خام اعمال گردیده

است و امتیاز رقابت پذیری هر شهر از جمع داده های موزون هر یک از ابعاد، طبق فرمول زیر

$$U.C.I.(i) = \omega_k B \text{ Sub-indicator}_{\text{Basic}} + \omega_k E \text{ Sub-indicator}_{\text{Efficiency}} + \omega_k I \text{ Sub-indicator}_{\text{Innovation}}$$

بدست آمده

است.^۲ قابل ذکر است که به منظور بومی سازی مدل، به جای نرخ برابری قدرت خرید^۳، از نرخ ارزش سبد کالای

^۱ - Saez

^۲ UCI=B sub-indicator +E sub-indicator+I sub-indicator

^۳ Purchasing power parity

مشترک خانوار جهت تعیین سطح توسعه‌ی اقتصادی کلان‌شهرهای مورد مطالعه استفاده شده است. با توجه به آنکه پژوهش‌های انجام شده در موضوع رقابت‌پذیری در ایران تا کنون بیشتر در مقیاس کشوری و استانی بوده و یا به بررسی ابزارهای رقابت‌پذیری پرداخته است، بنابراین مدل پیشنهادی سنز (که تقریباً با الگوی مجمع جهانی اقتصاد در مطالعه‌ی رقابت‌پذیری شهرها همخوانی دارد) و قبلاً نیز در مورد شهرهای ایران اجرا نگردیده، می‌تواند از نوآوری خاصی برخوردار باشد. ضمن آنکه پذیرش نتایج حاصل از اجرای مدل مذکور، در مطالعات تکمیلی بعدی نیز برای محاسبه‌ی نمره رقابت‌پذیری تمامی کلان‌شهرهای کشور کاربرد خواهد داشت. و حتی محاسبه‌ی آن در بازه‌های متفاوت زمانی (به عنوان مثال در دوره‌های پنج ساله سرشماری عمومی نفوس و مسکن) می‌تواند، مبنایی برای اصلاح برنامه ریزی‌های استراتژیک توسعه کشور تلقی گردد. و در نهایت با توجه به عضویت کلان‌شهرهای کشور در سازمان جهانی متروپولیس، این نتایج به عنوان یک مجموعه اطلاعات اساسی و ضروری در پورتال جامع دبیرخانه کلان‌شهرهای کشور قابل ثبت خواهد بود.

پیشینه تحقیق

سیر تکاملی برنامه ریزی شهری در جهان شاهد ظهور نظریات و بحث‌های متعددی درباره‌ی عوامل و شرایط تاثیرگذار بر توسعه شهرها و همچنین شناخت محرک‌های رقابت‌پذیری در اقتصادهای پیشرفته و در حال توسعه بوده است. هر کدام از نظریه‌ها ناظر بر تعدادی از عوامل تاثیرگذار بر رقابت‌پذیری شهری بوده‌اند. بعضی از مطالعات انجام شده‌ی جهانی در این ارتباط به شرح زیر می‌باشد:

پورتر (۱۹۹۵) اشاره می‌کند که ریشه‌های مفهومی رقابت‌پذیری، در رقابت صنایع و شرکت‌ها نهفته است و به تدریج با الگو برداری از آنها وارد مقوله‌ی سیاست‌گذاری‌های شهری شده است. (Kargharsamany, 2014:126) با این تفاوت که رقابت شهرها و مناطق مانند شرکت‌های تجاری و با هدف کسب حداکثر بهره در قالب روابط برد-باخت نبوده بلکه با بکارگیری تکنیک‌های خلاقانه و جذب سرمایه‌های مالی و نیروی انسانی نخبه و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان در قالب روابط برد-برد صورت می‌گرفته است. (Karghar, samany, 2014:95) رودریگو و آنتونیو (۲۰۱۲) بر عوامل نامحسوس و غیر آشکار مؤثر بر فرایند رقابت‌پذیری اشاره کرده و یکی از راهکارهای مهم در تعیین توان رقابت‌پذیری را، شناسایی عواملی از قبیل دانش، نوآوری، خلاقیت، هویت متمایز یک شهر و نام تجاری آن (برندینگ شهری) می‌شمارند. (Rodrigo&Antuniuo, 2012:741)

جیم بری و همکاران (۲۰۱۳) در پژوهشی به منظور ارزیابی رقابت‌پذیری شهری در شهرهای انگلستان به بررسی دو مؤلفه‌ی کسب و کار و نوسازی شهری پرداخته‌اند و برای این دو مؤلفه، چهار شاخص شامل سیاست عمومی، منابع، محیط عملیاتی و حکمروایی یکپارچه را تبیین نموده‌اند. سائز (۲۰۱۵) شاخص‌های رقابت‌پذیری را در ۱۵۹ شهر از ۲۶ کشور اروپایی بررسی کرده و عوامل مؤثر بر رقابت‌پذیری را به سه گروه اساسی، بهره‌وری و نوآوری تقسیم کرده است. بعد اول فاکتورهایی را که برای عملکرد اقتصادی شهرها ضروری هستند از قبیل حمل و نقل، سلامت، تحصیلات ابتدایی و راهنمایی پوشش می‌دهد. بعد بهره‌وری شامل فاکتورهایی است که یک اقتصاد شهری توسعه یافته تر و متمایز مانند فعالیت اقتصادی، نیروی کار بازار و سرمایه انسانی با تحصیلات عالی را توصیف می‌کند. و بعد نوآوری، فاکتورهایی را که دانش و فناوری اطلاعات و ارتباطات را تولید می‌کند، پوشش می‌دهد.

هیئات (۲۰۱۵) سازمان جهانی اسکان بشر، توان رقابت پذیری شهری را ترکیبی از عوامل مختلف می‌داند که از جمله آن‌ها می‌توان به کیفیت زندگی، سخنگویی حکومت، زیر ساختها، منابع انسانی، پویایی اقتصاد محلی و هزینه‌ی معاملات تجاری اشاره کرد. (UNHabitat, Urban Economic magazine, 2015:3) ریچارد هو (۲۰۱۵) شاخص‌هایی از قبیل رشد اقتصادی، اشتغال، کیفیت سرمایه انسانی، کیفیت حکمروایی و شرایط زیست محیطی را در تعیین امتیاز رقابت پذیری شهرها مؤثر می‌داند. (Richard hou, 2015:1841) جیمز سیم مای (۲۰۱۶) معتقد است علیرغم اهمیت اقتصاد در رقابت پذیری شهری، ادبیات اخیر رقابت پذیری، رویکرد اقتصاد محور را به چالش کشیده و به سوی یک رویکرد متعادل که اقتصاد شهری، توسعه‌ی زیست محیطی و اجتماعی را (در سایه‌ی خلاقیت و نوآوری و شناخت فرصتها) منعکس می‌کند، تغییر جهت داده است.

برخی مطالعات صورت گرفته در زمینه‌ی رقابت پذیری توسط پژوهشگران ایرانی شامل موارد ذیل است:

خواجهوبی (۱۳۹۱) در مقاله تبیین راهبردی رقابت پذیری شهر تهران با استفاده از تکنیک SWOT، نقاط قوت و ضعف رقابت پذیری در شهر تهران را بررسی کرده و با توجه به شاخص تولید ناخالص داخلی رتبه ۳۱ جهانی را برای تهران محاسبه می‌کند. ایشان ضمن تاکید بر پتانسیل زیر ساختی موجود در تهران معتقد است دولت بایستی در کاهش ریسک اقتصادی و امنیتی در کلان شهر تهران وارد عرصه شده تا توان رقابت پذیری این شهر افزایش یابد.

بصیرت (۱۳۹۱) در رساله دکتری با عنوان "تأثیرات جهانی شدن بر حکمروایی کلان شهری" در چارچوبی که برای حکمروایی کلان شهری خوب پیشنهاد کرده است، چهار اصل هنجاری شامل ۱- ارتقای سطح رقابت پذیری شهری، ۲- نقش آفرینی در حوزه دیپلماسی شهری و حکمروایی جهانی، ۳- ارتقای سطح زیست پذیری و عدالت فضایی و ۴- حکمروایی کلان شهری خوب و یکپارچه را به منظور توفیق حکمروایی کلان شهری در عصر جهانی شدن ضروری می‌شمارد. کارگر سامانی (۱۳۹۳) در رساله دکتری با عنوان "طراحی مدل رقابت پذیری شهری با تکیه بر شاخصهای حکمرانی خوب شهری در بستر فرایند جهانی شدن" به بررسی و مطالعه‌ی حکمرانی شهری و رقابت پذیری در ۲۵۱ شهر از ۱۰۰ کشور جهان پرداخته است. وی ضمن تأیید تفاوت حکمرانی خوب شهری و رقابت پذیری در گروههای مختلف شهرهای کشورهای متفاوت، تأثیر معنادار حکمرانی خوب شهری بر رقابت پذیری شهری را اثبات نموده است. وی به دلیل امکان اندازه گیری بهتر شاخصهای اقتصادی نسبت به شاخصهای فرهنگی و سیاسی، رقابت پذیری شهری را از منظر اقتصادی و بر اساس مؤلفه‌های مبین وضعیت اقتصادی یک شهر، محاسبه نموده است. ندایی طوسی (۱۳۹۳) در مقاله بر گرفته از رساله دکتری با عنوان "چارچوب توسعه‌ی فضایی رقابت پذیری منطقه‌ای در ایران" به بررسی مؤلفه‌های مختلف اثر گذار بر رقابت پذیری منطقه‌ای پرداخته و پس از شناسایی پیشرانهای رقابت پذیری منطقه‌ای، مدل رقابت پذیری براننده‌ی مناطق استانی ایران را ارائه نموده است. وی فعالیتهای دانشی - فرهنگی را موثرترین پیشران در دستیابی به رقابت پذیری منطقه‌ای معرفی می‌نماید و به منظور محاسبه و ارزیابی توان رقابت پذیری مناطق سه دسته مؤلفه شامل واحدهای فعالیتی، افراد و فضا را با زیر شاخه‌های هر یک تعیین نموده است. صادقی (۱۳۹۴) در کتاب شهرهای رقابتی در قرن ۲۱، رقابت پذیری شهری را با تاکید بر شکل گیری خوشه‌های علمی و صنعتی بررسی کرده و با معرفی یک متدولوژی نو آورانه و سیستماتیک به ارزیابی نقاط قوت و ضعف در پیشرفت رقابت پذیری خوشه‌های صنعتی و مناطق شهری می‌پردازد. شریف زادگان

(۱۳۹۴) معتقد است همزمان با دگرگونی در تفکر اقتصادی و انتقال از اقتصاد مبتنی بر تولید انبوه به اقتصاد مبتنی بر دانش، و حرکت از برنامه ریزی کل به سمت برنامه ریزی راهبردی و همکارانه، در سطح مناطق نیز چرخشی از تمرکز بر مزیت نسبی به سمت مزیت رقابتی و در سالهای اخیر به سوی مزیت همکارانه تغییر صورت گرفته است که هم افزایی حاصل از این همکاری منجر به یک بازی برد - برد در شهرها و مناطق خواهد شد. صحرایی (۱۳۹۵) به مطالعه‌ی ابزارهای رقابت پذیری پرداخته و دیپلماسی شهری را به عنوان استراتژی که می‌تواند بخشی از منابع مالی مدیریت شهری را از شهروندان سایر کلان شهرها تأمین نماید، معرفی می‌کند.

نظم فر (۱۳۹۶) به بررسی رقابت پذیری در شهرهای مرکزی استانهای کشور پرداخته و بدین منظور با تبیین ۲۰ شاخص و تعیین ضریب اهمیت آنها بر اساس مدل تاپسیس، به نابرابری در شهرهای مرکزی استانهای کشور در برخورداری از شاخصهای رقابت پذیری دست یافته است. به طوری که تهران در رتبه یک، اهواز و اصفهان در رتبه دوم و سوم و شهرهایی مثل زاهدان، زنجان، سمنان و کرج در رتبه‌های آخر قرار گرفته‌اند.

در مجموع می‌توان ادعان داشت که رقابت پذیری در ایران و جهان به عنوان یکی از مباحث مهم مورد توجه سیاست گذاران، مدیران و برنامه ریزان شهری قرار گرفته است. لیکن با توجه به آنکه پژوهشهای انجام شده به ویژه در مورد تهران تا کنون بیشتر از منظر اقتصادی و سیاسی بوده و از سوی دیگر مدل پیشنهادی سنز قبلاً در مورد شهرهای کشور اجرا نگردیده است، پژوهش حاضر ضرورت و اهمیت اجرا می‌یابد.

مبانی نظری: رقابت پذیری

از دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی، رقابت پذیری به یک تئوری مهم در سیاست عمومی کشورهای توسعه یافته و به دنبال آن به یکی از موضوعات کلیدی در تئوری‌های برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای تبدیل شده است. (Sadeghy, 2015: 25) از نظر سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه، رقابت پذیری به معنای توانایی یک کشور در تولید کالا و خدمات برای ارائه در بازارهای بین المللی و به طور همزمان حفظ و ارتقای سطح درآمد شهروندان در بلند مدت است. (Saez, 2015: 78)

تیلور معتقد است مبانی تئوریک رقابت پذیری به اشکال متفاوت روابط میان شهری بر می‌گردد. بدین صورت که: تئوری اولیه برای تبیین روابط بین شهری، تئوری «مکان مرکزی» است که به تدریج به مدل «سیستم شهری ملی» بسط و گسترش یافته است و شکل نهایی تئوری سلسله مراتب شهری ملی نیز، تحت عنوان «رقابت پذیری بین شهری» ارائه شده است. تیلور (۲۰۰۴) همچنین اشاره می‌کند که شکل اصلاح شده‌ی تئوری رقابت بین شهری به دنبال مطالعات فرید من در مقیاس جهانی، به تئوری سلسله مراتبی شهرهای جهانی منجر شد. (Taylor, 2012: 2) و بالاخره توافق برای رقابت به وسیله‌ی کار اثر گذار ساسن (۲۰۰۱) روی جهان شهرها، قدرت بیشتری یافت. (Taylor, 2012: 2) تئوری‌های بعدی، رقابت پذیری را نتیجه‌ی جهانی شدن معاصر می‌دانند. در این دیدگاه شهرها دارای روابط بین المللی هستند. به طوری که امروزه هیچ نقطه‌ی شهری در جهان نمی‌تواند فقط به حفظ جایگاه و نقش سنتی خود در سلسله مراتب شهری تکیه نماید چرا که سایر شهرها در یک ساختار شبکه‌ای با اتخاذ استراتژی‌های پیشرفته و به کار گرفتن ابزارهای جدید با یکدیگر در رقابت بوده تا جایگاه خود را ارتقا داده و بر رقبا غلبه نمایند. (Elahi, 2014: 151)

رویکردهای اساسی پشتیبان رقابت پذیری

با توجه به خاستگاه اولیه‌ی رقابت پذیری در بنگاه‌ها و شرکت‌های تولیدی و سپس گسترش آن در سطح مکان و در مقیاس قلمروها و مناطق، دو رویکرد کلی در این ارتباط قابل تشخیص است:

۱. دیدگاه کروگمن که رقابت پذیری در سطح سرزمین‌ها، مناطق و شهرها را غیر قابل پذیرش و مردود می‌شمارد و معتقد است این ملت‌ها نیستند که با هم رقابت می‌کنند بلکه موضوع اصلی رقابت فعالیت‌های تجاری است که از قالب مقیاس خرد به اقتصاد کلان مقیاس انتقال یافته است. (Camangi,2002:7)

۲. دیدگاه مشهور پورتر که از حامیان برجسته‌ی نقش مکان و مزایای رقابتی کشورها در دستیابی به رقابت پذیری پایدار و اثر بخش می‌باشد. وی عامل اساسی و مؤثر در رقابت پذیری را، مکان و مزایای رقابتی برتافته از آن می‌داند. پورتر اشاره می‌کند که رقابت میان کشورها پیش از آنکه به مزایای نسبی شهرهای آنها و دسترسی به منابع فیزیکی وابسته باشد، مستلزم ایجاد بهره‌وری از طریق شناسایی مزایای رقابتی است. (Elahi,2014:25) بنا بر این رقابت پذیری بر اساس دیدگاه مایکل پورتر، عرصه‌ی رقابت میان شهرهاست. (Dadashpour,2010:55)

یکی دیگر از طرفداران رقابت پذیری مکان‌ها، Malecki (2000) در این ارتباط می‌نویسد: رقابت پذیری مکان‌ها (شهر-کشور-منطقه) به توانایی اقتصاد محلی در فراهم کردن استانداردهای بالای زندگی برای ساکنان و یاشهروندان برمی‌گردد. (Malecki,2014:2000) لینقیل (2009) نیز بر پایه مدل پورتر معتقد است در شکل جدید رقابت، شهرها و مناطق با تمرکز بر ظرفیت خوشه‌ها و سیاستهای اقتصادی و اجتماعی در مقیاس ملی و منطقه‌ای عمل خواهند کرد. (Linghil,2009:15)

آنچه از جمع بندی دیدگاههای پورتر، لینقیل و ملکی استنباط می‌گردد آن است که مکان و مزایای رقابتی برخاسته از آن موجد اصلی رقابت پذیری و عامل هدایت کشورها به سوی یک فضای جدید خواهد بود. در حقیقت اهمیت مکان در رقابت پذیری از یک منبع تأمین مواد اولیه، به عنصر حیاتی در جذب نیروهای خلاق و مستعد به منظور تولید ایده و اندیشه تغییر یافته است. (Nedaie tousy,2015:5)

رقابت پذیری شهری

شهرها به عنوان کانون اصلی تعاملات اقتصادی، سیاسی و فرهنگی و به منظور کسب جایگاهی مناسب در سطح ملی و فراملی ناگزیر به اتخاذ استراتژیهای متنوع و نو آورانه می‌باشند. رقابت از استراتژیهای مشترکی است که امروزه شهرها با هدف جذب سرمایه‌ها و منابع گوناگون با آن مواجه هستند و کلان‌شهرها به ویژه به عنوان مستعدترین کانون‌ها برای جذب سرمایه‌های بین‌المللی در این راستا اهمیتی مضاعف یافته‌اند. رقابت ابتدا در موضوعات اقتصادی و با هدف حضور شهرها در یک نظام تبادل اقتصادی و سهم بری از بازارآغاز و بتدریج وارد عرصه‌های سیاسی (با ابزار دیپلماسی شهری) و همچنین عرصه فعالیت‌های فرهنگی (با ابزار برند سازی و بازار یابی شهری) گردید. (Basirat,2012:35) از سوی دیگر رقابت در سطوح مختلف شامل سازمانها، صنایع و سرزمینها مطرح بوده است که شکل اخیر آن یعنی رقابت سرزمینی در مقیاس منطقه‌ای، ملی و یا شهری تحقق می‌یابد که اتفاقاً به اعتقاد پورتر مهم‌ترین شکل رقابت پذیری، رقابت درمقیاس شهرهاست. (Karghar samany,2014:2) لوسیا سئزبه نقل

ازلور و تورک (۱۹۹۹) مفهوم رقابت پذیری شهری را به عنوان درجه و سطحی که شهرها می‌توانند کالا و خدمات برای حضور در بازارهای گسترده‌تر ناحیه‌ای، ملی و فراملی تولید کنند و همزمان درآمدهای واقعی آنان و کیفیت زندگی شهروندان نیز بهبود یابد، تعریف می‌کند. (Saez,2015:78) بنا بر این یک شهر (و در شکل گسترش یافته آن یک کشور یا منطقه) با تکیه بر یک مجموعه از پتانسیل‌های فیزیکی، اجتماعی و زیست محیطی مانند زیر ساختها، امکانات طبیعی، سرمایه انسانی، فعالیت‌های تولیدی، سازمان‌های عمومی، اجتماعی و خصوصی کارآمد و خلاق به عنوان یک شهر رقابت پذیر شناخته خواهد شد. (Richard hou,2015:1843) البته این یک واقعیت قابل توجه است که همه شهرها در وضعیت یکسانی رقابت نمی‌کنند و منابع و توانایی‌های مشابه برای مقابله با رقبایشان ندارند. هر کشوری باید توانمندیهای بالقوه خود را به نحوی به کار گیرد که به تقویت موقعیتش در رقابت با دیگر شهرها بینجامد. و از آنجایی که تکیه صرف بر منابع داخلی حتی در مواردی می‌تواند عقب ماندگی شهرها را به دنبال داشته باشد بنابراین همکاری و تعامل میان شهرها و تبادل دانش و تکنولوژی از راهبردهای خلاقانه‌ای است که می‌تواند موجبات تقویت و ارتقا جایگاه شهرها را فراهم آورد زیرا همان طوری که تورک نیز معتقد است، روابط همکارانه میان شهرها از پیشرفتهای رقابت پذیری در تمامی سطوح محلی، شهری و منطقه‌ای است. (Turok,2004:1071)

مزایای رقابتی

باز شدن درهای اقتصاد به سوی رقابت و برتری یافتن شهرها به عنوان موتورهای توسعه اقتصادی، مدیریت شهری را در کشورهای مختلف با یک چالش مهم یعنی چگونگی دستیابی به مزایای رقابتی مواجه ساخته است. در حقیقت گذار از دوران فوردیسم (اقتصاد مبتنی بر تولید انبوه) به پسافوردیسم (مبتنی بر اقتصاد دانش بنیان) عامل تغییر و چرخش از تمرکز بر مزیت نسبی به سمت مزیت رقابتی و در سالهای اخیر نیز به سوی مزیت همکارانه بوده است. (Sharif zadaghan,2015:156) توروک (۲۰۰۴) به طور کلی به سه موضوع متفاوت به عنوان فرصت‌ها و مزیت‌های رقابتی در شهرها اشاره می‌کند. وی معتقد است مکان و موقعیت اقتصادی برخاسته از آن می‌تواند حتی فرایندهای اقتصادی را متأثر ساخته و در نتیجه شهرها و مناطق موجود در مکان‌هایی با موقعیت خاص، می‌توانند باعث رشد اقتصاد ملی شده و امتیاز رقابت پذیری را در شهرها ارتقا دهند. مزیت رقابتی دیگری که توروک به آن اشاره می‌کند سیاست‌ها و خط مشی‌های حاکم در یک شهر یا منطقه است که اولویت‌هایی را برای بهبود زیر ساخت‌ها، نیروی کار، شبکه‌ی اطلاعات و دانش تخصصی و تقویت رقابت میان شهرها ایجاد می‌کند. (Turok,2004:14) و بالاخره مزیت رقابتی جدیدی که توروک بدان اشاره می‌کند، مزایای حاصل از روابط همکاری میان شهرها با یکدیگر و با شرکت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی است.

عوامل مؤثر بر رقابت پذیری شهری

رقابت پذیری شهری موضوعی پیچیده و چندبعدی است لذا عواملی که بر آن تأثیر می‌گذارند نیز برحسب نوع تفکر غالب، فرآیند حاکمیت، مقیاس و اندازه شهر، مقیاس فعالیت‌های اقتصادی، منابع طبیعی و جمعیت شهرها متفاوت خواهند بود. لیجینگ می‌نویسد: (براساس پژوهش‌های تجربی اخیر بر روی رقابت پذیری که به وسیله مؤسسات و نهادهای مربوطه و محققان در اروپا و ایالات متحده (F.J Green, 2007- W.Hejazi and Tang, 2006- Ihara, R.

(2008 صورت گرفته، شاخص‌های عمده مؤثر بر رقابت‌پذیری به طور خلاصه عبارتند از: سرمایه انسانی، سرمایه شرکت‌ها، نوآوری، سرمایه طبیعی، تولیدات، سرمایه مالی و پولی و کیفیت زندگی) (Ligingh,2014:5) ریچارد هو نیز با افزودن عامل پایداری زیست محیطی به مجموع عوامل ارزیابی رقابت‌پذیری شهری تلاش می‌کند از منظری فراتر از رویکرد اقتصاد محور که در گفتمان رقابت‌پذیری شهری غالب بوده است، به این موضوع بنگرد. زیرا معتقد است پیوند میان این دو (رقابت‌پذیری شهری و محیط زیست پایدار) یک چشم انداز مطلوب نسبت به توسعه شهری در دوره‌ی معاصر فراهم خواهد کرد. (Richard hou,2015:1843) دیدگاه متفاوت دیگر به جیم بری (۲۰۱۳) مربوط است وی اظهار می‌دارد استراتژیهای کسب و کار و نوسازی شهری از مهمترین ابزارهایی هستند که شهرها برای غلبه بر مشکلات اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی و فیزیکی به کار گرفته‌اند و بدان وسیله توانایی رقابت‌پذیری خود را افزایش داده‌اند. (Jimbery,2013:214) قورچی نیز از دیدگاههای متفاوت ارائه شده، عوامل تأثیر گذار را در چند محور اساسی شامل فرایند حاکمیت، زیرساخت‌های اجتماعی و اقتصادی، کیفیت سرمایه انسانی و محیط طبیعی دسته بندی نموده است. (Ghourchy,2010:162)

لوسیا سئز، عوامل مؤثر بر رقابت‌پذیری را به سه دسته کلی ۱- بعد اساسی یا بنیانی^۱ -۲- بعد بهره‌وری^۲ -۳- بعد نوآوری^۳ که هر یک دارای سه زیرشاخه فرعی می‌باشند، تقسیم کرده‌است. بعد اساسی، فاکتورهایی را پوشش می‌دهد که برای عملکرد اقتصادی شهر، ضروری تشخیص داده شده‌اند (شامل حمل و نقل، سلامت، تحصیلات ابتدایی و راهنمایی). بعد کارایی و بهره‌وری، فاکتورهایی را پوشش می‌دهد که یک اقتصاد شهری توسعه‌یافته‌تر و متمایزتر را (که تحصیلات عالی در آن مهم است)، توصیف می‌کنند. اهمیت فاکتورهای این بعد با افزایش سطح توسعه اقتصادی، افزایش می‌یابد. بعد نوآوری، فاکتورهایی که دانش (فناوری اطلاعات و ارتباطات) را تولید می‌کنند، پوشش می‌دهد. ابعاد سه گانه فوق در جای دیگری از دیدگاه پورتر نیز تحت عنوان پیشرانهای اقتصادی، کارایی و نوآوری به ترتیب در شهرهای با درآمد اقتصادی کم، متوسط و بالا مطرح شده است. (Linghil,2009:26) همچنین مجمع جهانی اقتصاد نیز در گزارشهای سالانه خود به منظور ارزیابی توان رقابت‌پذیری شهرها ابعادی مشابه مدل سئز را بررسی می‌کند.

کلان شهر

یکی از مسائل و چالشهای مهمی که به دنبال جهانی شدن، کشورهای مختلف با آن مواجه هستند، رشد شهرنشینی و شهرگرایی و پیدایش کلان شهرهای پر جمعیت است. تجمع ثروت، نیروی انسانی ماهر و دانش و تکنولوژی در کلان شهرها، آن‌ها را از قدرت و تسلط بیشتری در روابط سلسله مراتبی با دیگر شهرها برخوردار نموده و در نتیجه موجب تشدید نا برابری در فضایی در میان آنها شده است. (Rahmany,2012:125) شورچه می‌نویسد (در دنیایی که ۸۰ درصد از ثروت و سرمایه اغلب کشورها از محل روابط و مناسبات بین مادر شهرها، کلان شهرها و جهان شهرها بدست می‌آید) (Shourcheh,2012:13) شناسایی و تحلیل توان رقابت‌پذیری و نقش آنها در جذب سرمایه‌ها، امری

¹ - B(Basic dimension)

² -E(Efficiency)

³ -I(Innovation)

اجتناب ناپذیر خواهد بود. اصطلاح کلان شهر برای اولین بار توسط ژان گوتمن برای معرفی زنجیره‌ی شهری شمال شرق آمریکا از بوستون تا بالتیمور به کار گرفته شد. لیکن امروزه این اصطلاح به واژه‌ای عام برای معرفی شهرهای بزرگ و پیچیده در سراسر جهان تبدیل شده است. (rahmani,2012:23) البته بر اساس تعریف سازمان ملل متحد شهرهایی با بیش از ۸ میلیون نفر جمعیت کلان شهر محسوب می‌شوند. دکتر شکویی می‌نویسد (در نظریه مکان مرکزی، مادر شهر به جایی گفته می‌شود که حداقل یک میلیون نفر جمعیت داشته و در سلسله مراتب شهری بتواند به صورت مرکز کنترل اقتصاد جدید درآمد و بر ناحیه‌ای دارای ۵ تا ۳۰ میلیون نفر جمعیت مسلط شود).

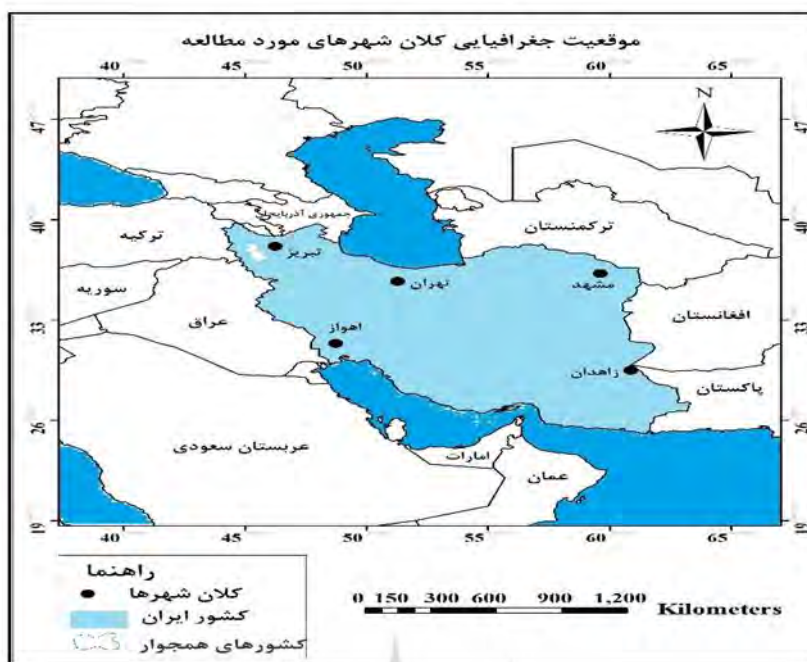
(Shakoyi,2010:199) اما از سال ۱۳۸۸ و با تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری کلیه شهرهای با جمعیت بالای پانصد هزار نفر هم در ایران کلان شهر محسوب می‌شوند. (آ Haghpnah,2018:37) بنابراین با توجه به معیار ارائه شده، شهرهای مورد مطالعه در این پژوهش همگی در گروه کلان شهرهای ایران قرار دارند.

موقعیت منطقه مورد مطالعه

کلانشهر تهران، پایتخت ایران و بزرگترین شهر کشور، با مساحتی معادل ۷۰۰ کیلومتر مربع است، که براساس آخرین آمار رسمی منتشر شده در سالنامه

آماري ۱۳۹۵ سازمان فناوری اطلاعات شهرداری تهران حدود ۱۲ درصد از جمعیت کل کشور، حدود ۲۴ درصد جمعیت دارای تحصیلات عالی در کشور، ۲۶ درصد تولید ناخالص ملی، ۲۶ درصد جمعیت فعال اقتصادی کشور، ۱۹ درصد شاغلان صنعتی، حدود ۱۵ درصد بودجه عمرانی کشور و ۲۸ درصد بودجه جاری دولت و ۷۰ درصد ارزش افزوده کل کشور را به خود اختصاص داده است. تهران بزرگ‌ترین مکان استقرار فعالیت‌های مختلف اقتصادی کشور است. به طوری که در بخش کارگاه‌های صنعتی ۲۸ درصد کارگاه‌های کشور و ۳۵ درصد کارگاه‌های شهری در آن متمرکز شده است. انتظار می‌رود ظرفیتها و امتیازات رقابتی موجود در این کلان شهر، بستر مناسبی برای افزایش رتبه رقابت پذیری شهری ایجاد نماید.

کلان شهر مشهد، با مساحت تقریبی ۹۰۰۰ کیلومتر مربع، در شمال شرقی ایران به عنوان مرکز استان خراسان رضوی و دومین کلان شهر جهان اسلام است که وجود بارگاه امام رضا (ع) آنجا را به پایگاه علوم و معارف دینی و همچنین میعادگاه میلیون‌ها زائر از ایران و جهان تبدیل نموده است. لذا این شهر ضمن برخورداری از میراث معنوی و جاذبه‌های یک شهر مدرن، از پتانسیل‌های قابل توجهی مانند تمرکز واحدهای تولیدی غذایی، نساجی، برق، الکترونیک، شیمیایی، دارویی، سلولزی، صنایع فلزی و غیر فلزی و صنایع دستی، منابع معدنی و همچنین قرارگیری در مسیر بزرگراه آسیایی بهره مند است. از سوی دیگر ورود سالانه‌ی حدود ۶۰۰ هزار زائر و گردشگر خارجی و ۶ میلیون مسافر امتیاز خاصی را به لحاظ انتقال ارز و سرمایه برای این کلان شهر فراهم کرده است. بعلاوه خواهر شهری مشهد با ۴ شهر نجف اشرف، کراچی، لاهور و استان سین کیانگ چین در بخش دیپلماسی شهری و تبادل فرهنگی به دلیل همگرایی و ویژگیهای مشترک فرهنگی، دینی، تاریخی و جغرافیایی از دیگر مزایای رقابتی این کلان شهر به شمار می‌رود.



نقشه ۱: Source: Authors

کلانشهر تبریز، با مساحتی معادل ۲۱۶۷ کیلومترمربع بزرگترین شهر منطقه شمال غرب کشور است که قطب اداری، سیاسی، ارتباطی، بازرگانی، صنعتی، فرهنگی و نظامی منطقه نیز به شمار می‌رود. هم‌اکنون این شهر به دلیل استقرار بسیاری از کارخانجات مادر و بزرگ صنعتی و حضور ۶۰۰ شرکت قطعه‌ساز دومین شهر صنعتی کشور پس از تهران محسوب می‌شود. شهرهای استانبول، باکو، قازان، غزه، ارزروم و خجند شهرهای خواهر خوانده تبریز می‌باشند که در بخش دیپلماسی شهری و تبادلات فرهنگی، علمی و هنری بر پتانسیل رقابت پذیری این شهر می‌افزایند. انتخاب این شهر به عنوان پایتخت گردشگری جهان اسلام نیز از قابلیت‌های رقابتی مهم در راستای جذب سرمایه گذاری‌های خارجی خواهد بود.

کلانشهر اهواز، با مساحتی حدود ۲۲۰ کیلومترمربع در جنوب غربی کشور، با وجود کارخانجات بزرگ صنعتی، تأسیسات اداری و صنعتی شرکت مناطق نفت خیز جنوب و شرکت ملی حفاری ایران به یکی از مهمترین مراکز صنعتی ایران تبدیل شده است. در واقع استخراج، تولید و صدور بخش عمده محصولات نفت و گاز کشور و پالایشگاه‌های واسکله‌های نفتی در این شهر و استان خوزستان، موقعیت ممتازی را برای ایران در خاورمیانه رقم زده است. اهواز همچنین محور ترانزیتی بسیار مهمی است که تمام نقاط کشور را به وسیله راه‌های زمینی، ریلی و هوایی به بنادر مهم آبادان، خرمشهر، بندر امام خمینی و ماهشهر پیوند می‌دهد. این کریدور ارتباطی مکمل بالفعلی است که در کنار امتیاز استخراج نفت، امتیاز قابل اعتمادی را برای رقابت پذیری این شهر فراهم می‌نماید. ضمناً وجود پایانه‌های مرزی منطقه که ترافیک کالا و مسافران سیاحتی و زیارتی از کشورهای همسایه را رونق بخشیده است، می‌تواند به عنوان مزیت رقابتی دیگر این مرکز استان به شمار رود.

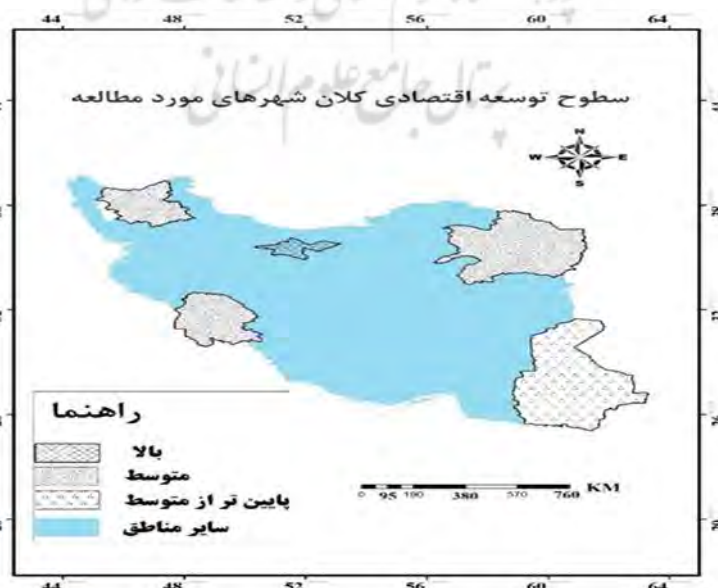
کلان شهر زاهدان، علیرغم مساحت ۵۵ کیلومتر مربع، به دلیل مرکزیت استانی با مرز طولانی مشترک با دو کشور پاکستان و افغانستان و مرز ساحلی طولانی با دریای عمان در جنوب شرقی ایران از موقعیت حساس و استراتژیکی

برخوردار است. وجود دریاچه هامون، دریای عمان، تفتان سر به فلک کشیده و دیگر جاذبه‌های طبیعی چون گل فشان های منطقه در کنار موقعیت استراتژیک زاهدان می‌تواند با جذب گردشگر و سرمایه‌های در گردش، موجبات تقویت امتیاز رقابت پذیری این کلان شهر را فراهم آورد. به ویژه چرخش استراتژیهای توسعه از تمرکز بر مزایای نسبی شهرها به سمت مزایای رقابتی مانند موقعیت مکانی یک شهر، از بسترهای مناسبی به شمار می‌رود که کلان شهر زاهدان با اتکا بر آن‌ها می‌تواند در عرصه رقابت حضور یابد.

یافته‌های تحقیق

ابتدا با نگاهی به وضعیت رقابت پذیری ایران ملاحظه می‌شود: مطابق شاخص جهانی شدن موسسه اقتصادی KOF، ایران در سال ۲۰۰۷ در میان ۱۲۲ کشور جهان، رتبه ۱۱۵، و در سال ۲۰۱۰ در میان ۱۸۱ کشور جهان رتبه ۱۶۲ و در سال ۲۰۱۲ در میان ۲۰۸ کشور رتبه ۱۵۶ و در سال ۲۰۱۴ در میان ۱۴۸ کشور رتبه ۸۲ را کسب نموده است. در سال ۲۰۱۶ نیز ایران با ۹ پله صعود از میان ۱۳۸ کشور به رتبه ۷۶ دست یافته است. (Islamic Consultative Research Center, (2016) The Situation of Iran in the Latest Global Competitiveness Report) نتایج حاصل از گزارش مذکور حاکی از آن است که ایران با پذیرش استراتژی رقابت پذیری وارد این عرصه گشته ولی تا دستیابی به یک موقعیت قابل توجه، برنامه ریزی گسترده‌تری نیاز دارد.

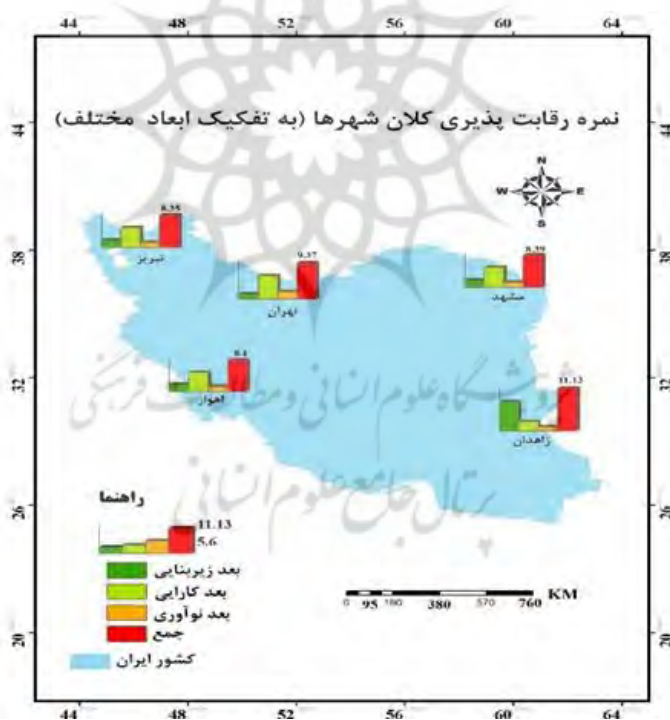
در ادامه به منظور تحلیل توان رقابت پذیری کلان شهرها، با توجه به سرانه سبد کالای خانوار، شهرها طبقه بندی شده‌اند؛ که از مقایسه سرانه ارزش سبد کالای خانوار در ایران (۹۵۵۶۹۷۶۰ ریال) با سرانه پنج کلان شهر مورد مطالعه به ترتیب نسبتهای ۱۵۶ درصد میانگین کشور در مورد تهران، و نسبتهای ۸۱ درصد، ۷۸ درصد، ۷۶ درصد و ۴۸ درصد میانگین کشور برای کلان شهرهای تبریز، اهواز، مشهد و زاهدان حاصل می‌گردد... بنا براین براساس طبقه بندی سئز، تهران در گروه شهرهای دارای سطح توسعه بالا و کلان شهرهای تبریز، اهواز و مشهد در گروه دوم یعنی شهرهای با سطح متوسط اقتصادی و زاهدان در گروه سوم یعنی سطح پایین‌تر از متوسط قرار می‌گیرد. که در نقشه شماره دو این طبقه بندی ارائه شده است.



نقشه ۲: طبقه بندی کلان شهرها براساس سطح توسعه اقتصادی Source: Authors

پس از تعیین گروه اقتصادی کلان شهرها، داده‌های خام جمع آوری شده در باره شاخص‌ها و مولفه‌های مبین رقابت پذیری شهری برای هر یک از کلان شهرها، با اعمال وزن مربوطه، (جدول شماره یک) به تعیین نمره رقابت پذیری کلانشهرهای مورد مطالعه (تهران ۹/۳۷، مشهد ۸/۳۹، تبریز ۸/۳۵، اهواز ۸/۱، زاهدان ۱۱/۱۳) به تفکیک ابعاد سه گانه رقابت پذیری منجر گردید. (نقشه شماره ۳) ضمناً فرایند محاسبه نمره رقابت پذیری هر یک از کلان شهری جداول شماره ۲، ۳، ۴، ۵، ۶ در قسمت ضمایم ارائه گردیده است.

سائز معتقد است شهرهایی که در مرحله نخست توسعه اقتصادی قرار دارند صرفاً با اتکا به منابع طبیعی خود و نیروی کار غیر ماهر به رقابت می‌پردازند. شاخصهای این بعد اگرچه برای عملکرد اقتصادی شهر ضروری هستند ولی اهمیت آنها، با افزایش توان رقابتی سایر رقبا و تغییر استراتژی‌های آنان به سوی رویکردهای نوآورانه، کاهش می‌یابد. لذا بر اساس امتیازات کسب شده‌ی کلان شهرها در شاخصهای بعد زیربنایی مدل سنز، می‌توان به درجه توسعه‌ی اقتصادی و استراتژی رقابتی آنها دست یافت. بر این اساس امتیاز کلان شهرهای تهران با نمره ۱/۳۷، مشهدبا نمره ۱/۳۸، تبریز بانمره ۱/۸۷ و اهواز با نمره ۱/۸۶ در مولفه‌های بعد زیربنایی رقابت پذیری، حاکی از عملکرد ضعیف کلان شهرهای مذکور در اولین و ضروری‌ترین شاخص‌های معرف عملکرد اقتصادی یک شهر برای حضور در عرصه رقابت پذیری است. (نقشه شماره ۳)



نقشه شماره ۳، نتایج رقابت پذیری کلان شهرها (در ابعاد سه گانه پیشنهادی سنز) Source: Authors

این در حالی است که لندن با کسب نمره ۵,۸ در بعد اساسی به عنوان کلان شهری که در صدر فهرست شهرهای رقابت پذیر اروپا قرار دارد و اولشین با نمره ۴ در این بعد، به عنوان آخرین شهر در گروه شهرهای ضعیف رقابت پذیر اروپا، همچنان امتیازات بالاتری نسبت به کلان شهرهای ایران کسب نموده‌اند. (Saez, 2015: 79) بنا بر این قرار داشتن در گروه شهرهای توسعه اقتصادی بالا (مثل لندن) به معنای انکار ضرورت برخورداری از زیرساختهای بنیانی برای عملکرد صحیح و معقولانه اقتصاد شهری نمی‌باشد. لذا با وجود اینکه تهران در گروه شهرهای بالای توسعه

اقتصادی قرارداد، ناگزیر به تقویت مؤلفه‌های بعد زیر بنایی به عنوان بستر اولیه‌ی رشد و توسعه‌ی توان رقابت پذیری خود می‌باشد. اگرچه شهرهایی که در مراحل اولیه‌ی توسعه و انتخاب استراتژی رقابت پذیری قرار دارند (مانند زاهدان) نیز به منظور جذب سرمایه‌های در گردش، ناگزیر به اتکا بر مزایای نسبی رقابت پذیری خود هستند. اما به نظر می‌رسد در عصر حاضر، با تغییر رویکرد رقبا جهانی به سوی استراتژی‌های خلاقانه و دانش بنیان و در نتیجه کاهش اهمیت مؤلفه‌های بعد زیربنایی (مشروط بر تقویت امتیازات ابعاد دیگر رقابت پذیری) کلان شهرهای مورد مطالعه بهتر بتوانند عملکرد خود را اصلاح نمایند. اما نتیجه غیر قابل انتظار کلان شهر زاهدان باکسب نمره ۷,۵۹ در بعد اساسی رقابت پذیری، به نظر می‌رسد به دلیل وزن بیشتر این بعد در مدل سئز، برای شهرهای واقع در گروه پایین توسعه اقتصادی است. (افزایش وزن از ۰,۲ به ۰,۵) در حقیقت افزایش وزن توانمندی‌های خاص هر شهر بدان معنا است که استراتژی‌های رقابت پذیر ساختن شهرهایی با اقتصادهای نوظهور (مثل زاهدان) لزوماً همان سیاستهای اتخاذ شده در شهرهای پیشرفته نیست. همانطور که رایدل نیز به نقل از پارکینسون و همکاران (۲۰۰۴) اشاره می‌کند (ظرفیت‌های محلی و داخلی شهرها تحت عنوان "مزایای رقابتی" می‌توانند حتی موجبات جذب سرمایه‌های آزاد و در گردش جهانی را فراهم کنند). (Varna raydel,2000:591) بنا براین کلان شهر زاهدان اگرچه بر اساس طبقه بندی اولیه (بر مبنای سرانه سبد کالای خانوار) در گروه شهرهای پایین تر از متوسط قرار می‌گیرد، لیکن با توجه به استراتژی‌های جدید رقابت پذیری شهری حتی می‌تواند با تکیه بر توان مندی‌های خاص خود (در بعد زیر بنایی) در عرصه رقابت حضور فعال داشته باشد. در حقیقت بر اساس دیدگاه سائز، هیچ شهر غیر قابل رقابت یا به عبارتی شهر رقابت پذیر ضعیف وجود ندارد. آنچه اهمیت دارد شناسایی دقیق ظرفیتها و برنامه ریزی جهت استفاده صحیح از آنهاست.

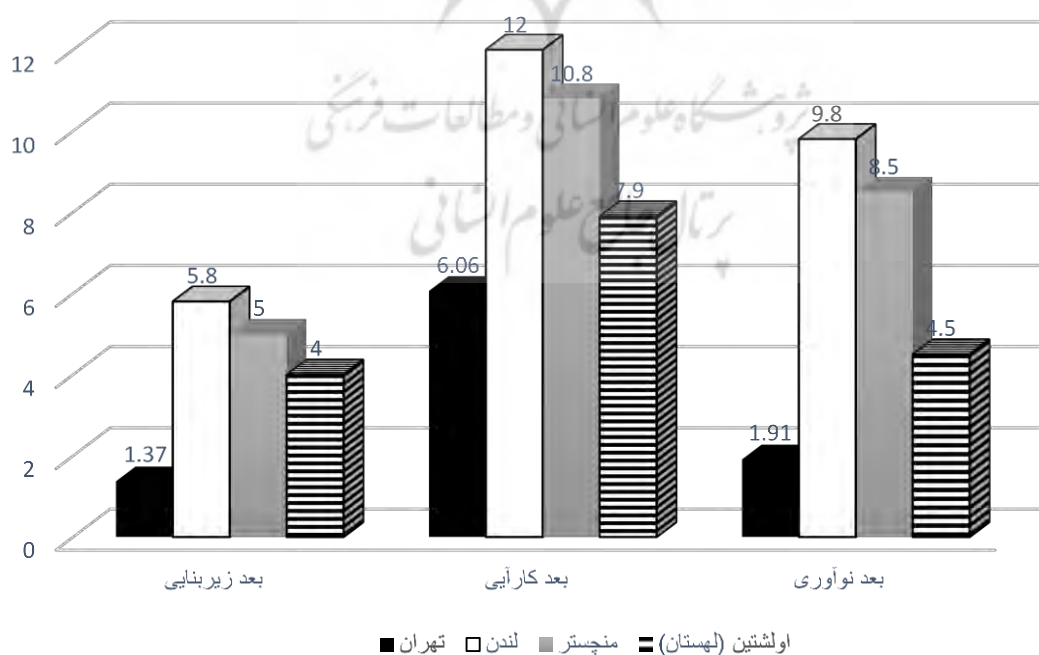
در مرحله دوم توسعه اقتصادی عوامل پیشران رقابت پذیری عمدتاً بر بعد بهره وری متمرکز می‌باشد. به طوری که پورتر از نظریه پردازان بنام در این حوزه نیز، رقابت پذیری را در گرو افزایش بهره وری واحدهای فعالیتی می‌داند. (Nedaie tousy,2015:17) بنا براین کسب امتیازات بالا (در بعد بهره وری) توسط کلان شهرهای تهران با ۶,۰۶، مشهد با ۵,۲۱، تبریز با ۵/۱۳ و اهواز با ۴/۹۰ که عمدتاً به دلیل بهره مندی از ارزش افزوده‌های بخش صنعت و انرژی در این شهرهاست، نشان دهنده‌ی توان رقابتی کلان شهرهای ایران در مؤلفه‌های بعد بهره وری است. اگرچه در مقایسه با امتیاز شهرهای اروپایی در این بعد، هنوز تفاوت زیادی مشاهده می‌شود. (به عنوان مثال اولشتین با نمره ۷,۹ (در بعد بهره وری) در پایین‌ترین گروه شهرهای رقابت پذیر اروپا، تقریباً دو نمره بیشتر از تهران کسب نموده است. (Saez,2015:79) لیکن از آنجایی که (رقابت پذیری پایدار، رقابتی خواهد بود که نه فقط به افزایش بهره وری بلکه به توزیع ثروت و درآمد ناشی از بهره وری و بهبود کیفیت زندگی منجر گردد) (Nedaie tousy,2015:11)، بنا بر این امتیازات حاصل از توان رقابتی کلان شهرهای مورد مطالعه در این بعد، در صورتی موجبات جذب سرمایه‌ها و رقابت پذیر ساختن شهرها را فراهم خواهد ساخت که کیفیت زندگی شهروندان نیز بهبود یافته باشد. اما زاهدان در مقایسه با چهار کلان شهر دیگر مورد مطالعه این پژوهش همچنان در بعد بهره وری با امتیاز ۲/۴۲ عملکرد بسیار ضعیفی داشته است. سیاست‌های ناشی از تمرکز و انباشت سرمایه و بنیان‌های سیاسی اقتصادی در مرکز و در نتیجه عدم توزیع عادلانه امکانات در دیگر مناطق در کسب این امتیاز بی‌تاثیر نبوده است.

در سومین مرحله توسعه اقتصادی، عوامل رقابت پذیری بیشتر بر بعد نوآوری و فعالیتهای دانش بنیان متمرکز هستند. به طوری که لینقیل (۲۰۰۹) بر پایه مدل پورتر، رقابت پذیری مبتنی بر نوآوری را به عنوان آخرین مرحله‌ی یک توسعه‌ی رقابت پذیر پس از مراحل مبتنی بر عوامل تولید و سرمایه گذاری معرفی می‌کند. (Linghil,2009:26)

لذا امروزه بیشتر مناطق بزرگ شهری، در سایه کانون‌های اصلی دانش و نوآوری، موقعیتهای ممتازی را برای جذب سرمایه گذاری و ایجاد فرصت‌های کسب و کار بدست آورده‌اند. لیکن کلان شهرهای مورد مطالعه در این پژوهش حداکثر با امتیاز ۱,۹۱ در تهران و حداقل ۱,۱۲ در زاهدان در مجموع بسیار ضعیف در این حوزه عمل نموده‌اند به طوری که با شهرهای طراز اول اروپا مانند لندن بانمره ۹,۸ و منچستر با نمره ۸,۵ در بعد نوآوری، فاصله‌ی قابل توجهی را نشان می‌دهند. کلان شهرهای ایران حتی از اولشتین (با نمره ۴/۵) در انتهای فهرست شهرهای رقابت پذیر اروپا نیز نمره کمتری کسب نموده‌اند. در سطح کشور نیز براساس گزارش بانک مرکزی در سال ۱۳۹۰ فقط ۱ درصد تولید ناخالص داخلی کشور از بخش تحقیق و توسعه تأمین شده است تا آنجایی که سهم اعتبارات پژوهشی نیز در تولید ناخالص داخلی فقط ۰,۶ درصد بوده است. این ارقام حتی در مقایسه با کشورهای آسیایی مثل ژاپن با ۳ درصد، کره جنوبی با ۲,۸ درصد و سنگاپور با ۱,۱ درصد نیز ناچیز می‌باشد. (Zaker Salehi,2011:21)

مقایسه نمره رقابت پذیری تهران به عنوان پایتخت کشور در ابعاد سه گانه پیشنهادی سنز با چند شهر اروپایی (نمودار شماره یک) به روشنی ضرورت تغییر استراتژیهای رقابتی کلان شهرهای کشور را به منظور حضور فعال در عرصه رقابت ملی و جهانی تبیین می‌نماید. به ویژه تقویت زیرساختهای لازم در بعد نوآوری برای دستیابی به یک جامعه دانش بنیان به عنوان ویژگی اساسی مکان‌های پیشرو در کلان شهرهای کشور اجتناب ناپذیر خواهد بود.

مقایسه ی رقابت پذیری تهران و چندشهر اروپایی در ابعاد سه گانه



نمودار ۱- مقایسه نمره رقابت پذیری تهران در ابعاد سه گانه با چند شهر اروپایی

Source: Research Findings

جدول شماره یک شاخص‌های رقابت پذیری براساس مدل سائز وداده های کلان شهرهای تهران، مشهد، تبریز، اهواز

ابعاد رقابت‌پذیری		شاخص‌ها	مصادیق	نتایج	
				تهران	مشهد
الف- بُعد بنیانی و اصلی (Basic dimension)	B1: حمل و نقل	تعداد وسایل حمل و نقل و باربری جاده‌ای به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت حمل و نقل بار به تن (بارگیری) حمل و نقل بار به تن (تخلیه)	تعداد وسایل حمل و نقل و باربری جاده‌ای به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت	۳۹۵	۹۰۱
			تعداد پزشکان به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت	۰٫۲	۰٫۲
			مرگ و میر ناشی از بیماری‌های تنفسی به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت	۲۷۱۳۷۲۱۷	۴۸۶۹۷۱۵
			مرگ و میر ناشی از سرطان به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت	۳۶۱۷۹۶۴۷	۴۵۲۰۴۵۴
B2 = سلامت	تعداد دانش‌آموزان در پایه راهنمایی و متوسطه به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت	نسبت جمعیت در سن کار واجد شرایط تحصیلات راهنمایی و متوسطه	تعداد دانش‌آموزان در پایه راهنمایی و متوسطه به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت	۰٫۹۳	۰٫۰۳
			نسبت جمعیت در سن کار واجد شرایط تحصیلات راهنمایی و متوسطه	۰٫۵۴	۰٫۲
			تعداد دانش‌آموزان در پایه ابتدایی و کمتر به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت	۰٫۶	۰٫۶۴
			تعداد دانش‌آموزان در پایه ابتدایی و کمتر به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت	۵۸٫۴۹	۰٫۶۶
B3 = تحصیلات ابتدایی و راهنمایی	ارزش افزوده ناشی از انرژی و صنعت	ارزش افزوده ساخت و ساز	ارزش افزوده ناشی از انرژی و صنعت	۶۵۰۹۳٫۳۴	۳۴۸۵۷٫۸۰۷
			ارزش افزوده ساخت و ساز	۲۲۴۶۷٫۱۹۷	۳۶۷۴٫۵۲۴
			ارزش افزوده ناشی از تجارت، هتل داری و حمل و نقل	۱۸۷۵۵٫۶۸۴	۹۴۹۹٫۰۱۹
			ارزش افزوده اداری، آموزش، بهداشت و خدمات دیگر	۱۲۱۵۳٫۰۲۵	۲۴۶۰۰٫۳۴
E1 = فعالیت‌های اقتصادی	تولید ناخالص داخلی به ازای هر نفر بر اساس قدرت خرید	تولید ناخالص داخلی به ازای هر نفر بر اساس قدرت خرید	تولید ناخالص داخلی به ازای هر نفر بر اساس قدرت خرید	۲۰۱٫۴۳	۸۴٫۴۳
			تولید ناخالص داخلی به ازای هر نفر بر اساس قدرت خرید	۰٫۹۲	۰٫۹۷
			تولید ناخالص داخلی به ازای هر نفر بر اساس قدرت خرید	۰٫۹۹	۰٫۹۸
			تولید ناخالص داخلی به ازای هر نفر بر اساس قدرت خرید	۰٫۰۵	۰٫۰۴۸
E2 = بهره‌وری (Efficiency dimension)	B3 = جمعیت در جستجوی کار	نسبت اشتغال بزرگسالان ۱۵-۶۴ سال	نسبت اشتغال بزرگسالان ۱۵-۶۴ سال	۰٫۹۸	۰٫۹۸
			نسبت اشتغال زنان ۱۵-۶۴ سال	۰٫۹۹	۰٫۹۹
			نسبت اشتغال سالخوردگان ۵۵-۶۴ سال	۰٫۰۲	۰٫۰۵۲
			نسبت اشتغال جوانان ۱۵-۲۴ سال	۰٫۰۱	۰٫۰۸۳
E3 = سرمایه انسانی/تحصیلات عالی	نسبت جمعیت در سن کار با تحصیلات دانشگاهی	افراد در سن ۲۵-۶۴ سال با تحصیلات دانشگاهی	نسبت جمعیت در سن کار با تحصیلات دانشگاهی	۰٫۱۹	۰٫۲۳
			افراد در سن ۲۵-۶۴ سال با تحصیلات دانشگاهی	۰٫۱۸	۰٫۲۱
			نسبت مشارکت ۲۵-۶۴ ساله‌ها در تعلیم و تربیت	۰٫۹۵	۰٫۹۶
			نسبت مشارکت ۲۵-۶۴ ساله‌ها در تعلیم و تربیت	۰٫۹۵	۰٫۹۵
I1 = مهارت کسب و کار	ارزش افزوده ناشی از کسب و کار و خدمات مالی	تعداد شعبه‌های مرکزی شرکت‌های چندملیتی از بین ۲۰۰۰ شرکت جهان که محل اصلی آنها در اروپاست	ارزش افزوده ناشی از کسب و کار و خدمات مالی	۱۹۴٫۰۴۶	۴۹۳۶٫۸۲۳
			تعداد شعبه‌های مرکزی شرکت‌های چندملیتی از بین ۲۰۰۰ شرکت جهان که محل اصلی آنها در اروپاست	۰	۰
			تعداد شعبه‌های مرکزی شرکت‌های چندملیتی از بین ۲۰۰۰ شرکت جهان که محل اصلی آنها در اروپاست	۰	۰
			تعداد شعبه‌های مرکزی شرکت‌های چندملیتی از بین ۲۰۰۰ شرکت جهان که محل اصلی آنها در اروپاست	۰	۰
I2 = جامعه دانش بنیان	میانگین ثبت اختراع به ازای هر یک میلیون نفر جمعیت	سهم کل تولید ناخالص داخلی از تحقیق و توسعه	میانگین ثبت اختراع به ازای هر یک میلیون نفر جمعیت	۲۲/۳۰	۳۳/۳۴
			سهم کل تولید ناخالص داخلی از تحقیق و توسعه	۰٫۲۱	۰/۱۵
			سهم کل تولید ناخالص داخلی از تحقیق و توسعه	۰٫۰۹	۰/۱۸
			سهم کل اشتغال علمی و صنعتی از کل اشتغال	۰٫۰۱	۰٫۰۱
I3 = جامعه اطلاعاتی	سهم خانوارها در اتصال پهن باند	سهم خانوارها از دسترسی به اینترنت در خانه	سهم خانوارها در اتصال پهن باند	۶٫۰۱	۳۷۸۳۷۸٫۳۷
			سهم خانوارها از دسترسی به اینترنت در خانه	۰٫۲۰	۰٫۳۸
			سهم خرید بر خط کالا و خدمات بوسيله کاربران خصوصی از اینترنت	۱۰۵۱۱٫۴۲	۳۳۵۱۵٫۷۶
			سهم خرید بر خط کالا و خدمات بوسيله کاربران خصوصی از اینترنت	۱۲۸۰۲۰٫۱۸	۱۲۴۱۲٫۷۸

Source: Research findings

یادآوری: وزن بعد اساسی برای زاهدان ۰,۵، بعد بهره وری ۰,۴، و بعد نوآوری ۰,۱ است.

نتیجه گیری، پیشنهاد و دستاوردهای علمی-پژوهشی

امروزه رقابت پذیری به عنوان یک استراتژی کلیدی در دستیابی به توسعه، امری اجتناب ناپذیر تلقی می‌شود. هر شهری که بتواند توان رقابت پذیری خود را در میان شهرهای دیگر افزایش دهد، موفقیت بیشتری در جذب سرمایه‌ها و در نتیجه افزایش کیفیت زندگی شهروندان خود بدست خواهد آورد. از آنجایی که رقابت پذیری فرآیندی چند بعدی است و جنبه‌های مختلف زندگی مردم و فعالیت در شهرها را متأثر می‌سازد یقیناً بهبود آن نیز نیازمند شناسایی عوامل چند گانه مؤثر بر این فرایند می‌باشد.

لذا در این پژوهش به منظور ارزیابی توان رقابت پذیری، کلان شهر تهران به عنوان مرکز کشور و قطب سیاست گذاریهای اقتصادی و همچنین کلان شهرهای مشهد، تبریز، اهواز و زاهدان (که بر اساس نمونه‌های هدفمند از چهار منطقه مهم و استراتژیک کشور) انتخاب و با استفاده از مدل پیشنهادی سنز (که قبلاً بر روی ۱۵۹ شهر از ۲۶ کشور اروپایی اجرا شده) نمره رقابت پذیری کلان شهرهای مورد مطالعه در ابعاد سه گانه ۱- بعد اساسی یا زیر بنایی ۲- بعد بهره وری ۳- بعد نوآوری محاسبه گردید. نتایج حاصله حاکی از آن است که کلان شهر تهران با نمره ۹,۳۷، مشهد با نمره ۸,۳۹، تبریز با نمره ۸,۳۵، اهواز با نمره ۸,۱ و زاهدان با نمره ۱۱,۱۳ با پذیرش رقابت پذیری به عنوان استراتژی اجتناب ناپذیر توسعه، به این عرصه ورود نموده‌اند. به طوری که حتی در یک مقایسه ظاهری، نمرات رقابت پذیری کلان شهرهای ایران، اختلاف ناچیزی را با برخی از کلان شهرهای طراز اول اروپا نشان می‌دهد. (لندن با امتیاز ۱۰,۷۴۹، پاریس با ۱۰,۷۴۷، مادرید با ۹,۸۴۷، میلان با ۹,۷۱۰ و بارسلونا با امتیاز ۹,۶۱۶) لیکن این مقایسه زمانی معنادار خواهد بود که بر اساس نرخ برابری قدرت خرید در این شهرها صورت گرفته باشد. بنابراین تفاوت ناچیز امتیازات کلان شهرهای مورد مطالعه نایستی منجر به تصور غیرمنطقی مبنی بر توان رقابتی مشابه در شهرهای مذکور باشد. به طوری که تحلیل امتیازات حاصله نشان می‌دهد، کلان شهرهای ایران بیشتر به مدد واتکا بر بعد بهره وری رقابت پذیری یعنی برخورداری از ارزش افزوده در بخشهای صنعت، معدن، انرژی و نسبت بالای نیروی کار جوان (به دلیل جمعیت زیاد) و یا درصد بالای نیروهای تحصیل کرده دانشگاهی که از عوامل پیشران رقابت پذیری در دومین مرحله توسعه اقتصادی به شمار می‌رود، موفق به کسب نمرات بالای رقابت پذیری شده‌اند. در حقیقت مهمترین عوامل پیشران رقابت پذیری در حال حاضر در کلان شهرهای مورد مطالعه ایران، مؤلفه‌های بعد بهره وری است. این در حالی است که استراتژیهای ارتقا رقابت پذیری شهرهای با اقتصاد پیشرفته، عمدتاً متکی بر تولید ایده‌های خلاقانه، فناوری اطلاعات و تحقیق و توسعه می‌باشد. آنچه امروزه رقابت جهانی را در صدر فهرست شهرهای رقابت پذیر به عنوان قطبهای اقتصادی قرار داده، تکیه بر دانش و فعالیتهای نوآورانه، بازار نیروی کار ماهر و خدمات پیشرفته است که ضعف کلان شهرهای ایران در این بعد (با نمره میانگین ۱/۵) می‌تواند محدودیت جدی و مهمی را برای ورود به عرصه رقابت منطقه‌ای و جهانی ایجاد نماید. از سوی دیگر توجه به نمره پایین کلان شهرهای مورد مطالعه در بعد زیربنایی رقابت پذیری (با میانگین ۱/۷) نیز به عنوان بستر اولیه تضمین کیفیت زندگی شهروندان، موضوع راهبردهای رقابت پذیری کلان شهرهای مورد مطالعه را پیچیده‌تر می‌سازد.

البته این یک واقعیت است که همه شهرها در وضعیت یکسانی رقابت نمی‌کنند، بعضی از آنها محیط زیست بهتری برای کسب و کار نسبت به بقیه فراهم می‌کنند، برخی دیگر با افزایش کیفیت نیروی انسانی خود و یا ارتقا سطح کیفیت زندگی، فرصت‌های بیشتری برای سرمایه‌گذاری ایجاد خواهند نمود و بالاخره معدودی از شهرها نیز وجود دارند که با استراتژیهای دانش محور و به کمک پژوهش، نوآوری و خلاقیت در عرصه رقابت، متمایز و برجسته‌تر از دیگران عمل می‌کنند (Richard hou, 2015:1841) لذا روش‌هایی که شهری مانند تهران یا لندن را رقابت پذیر می‌کند لزوماً همان روشهایی نخواهد بود که رقابت پذیری دیگر شهرها را بهبود خواهد بخشید. بنابراین مدیران شهری بایستی ضمن شناسایی رقبا و پتانسیل‌های رقابتی آنها، به شناخت کانون‌ها و عوامل پیشران رقابت پذیری در شهرهای خود پرداخته و بستر لازم جهت به کارگیری توانمندی‌های بالقوه را به نحوی فراهم آورند که به ارتقا موقعیت آن شهر در رقابت با دیگر شهرها بینجامد.

بر این اساس ارتقاء توان رقابت پذیری کلان شهرهای مورد مطالعه در ایران، نیازمند تمرکز برنامه ریزی‌های توسعه بر سه راهبرد مهم یعنی توجه به مزیت رقابتی "مکان"، تدوین و حمایت از "سیاست"‌های سازگار با ظرفیتهای خاص هر شهر و "تعامل و همکاری" میان کلان شهرهاست، در حقیقت عدم بهره مندی از "مزایای نسبی رقابت پذیری" در برخی از کلان شهرهای مورد مطالعه در این پژوهش، می‌تواند با برخورداری از "مزایای رقابتی" مانند "مکان رقابت پذیر" (که امروزه اهمیتش حتی بیش از تأمین صرف مواد اولیه است)، به حضور فعالانه در عرصه رقابت منجر گردد. به عنوان مثال کلان شهر زاهدان با برخورداری از امتیاز سهولت دسترسی به دریای عمان و بهره مندی از موقعیت مکانی استراتژیک در ارتباط با کشورهای جنوب شرقی آسیا (به عنوان یک مزیت رقابتی)، می‌تواند نقش مهمی در ارتقا توان رقابتی خود داشته باشد.

همچنین برنامه ریزی در جهت تقویت پتانسیلهای موجود در کلان شهر تبریز به عنوان مرکز گردشگری جهان اسلام یا دیپلماسی شهری در مشهد در ارتباط با شهرهای خواهر خوانده، نمونه‌ای از تمرکز بر دومین راهبرد رقابتی (سیاست‌های سازگار با ظرفیتهای خاص هر شهر) توسط مدیریت شهری است. تجمع خوشه‌های نفتی در کلان شهر اهواز و تبدیل آن به مکانی خاص با فرصتهای متنوع اشتغال برای جذب نیروی کار متخصص نیز در راستای چنین راهبردی می‌تواند تلقی گردد. به ویژه آنکه خوشه‌ها ایده و دانش جدیدی را که لازمه رقابت پذیری است به اشتراک گذاشته و حتی دانش موجود را نیز بهبود می‌بخشند. (Taylor, 2001:12). بعلاوه تجزیه و تحلیل امتیاز رقابت پذیری تهران نیز به عنوان پایتخت ملی، که موید تمرکز قابل توجهی از زیرساختها، برخورداری از منابع مالی بیشتر، ارزش افزوده‌ی بالای ناشی از سرمایه گذاری‌ها و بالاخره درآمد سرانه بیشتر در این کلان شهر است، نمونه‌ی دیگری از اتخاذ سیاستهای رقابتی به عنوان راهبرد رقابت پذیر ساختن پایتخت‌ها می‌باشد. همچنانکه در صدر فهرست شهرهای رقابت پذیر اروپا نیز نام برخی از این پایتختها که در پرتو سیاستهای حمایت از تمرکز، به مزیت رقابتی دست یافته‌اند، به چشم می‌خورد. اما از آنجایی که مزایای حاصل از تمرکز اولیه زیر ساختها در تهران از یک سو پتانسیل رقابتی این شهر را به سرعت افزایش داده و از سوی دیگر مانع حضور جدی سایر کلان شهرها در این عرصه گشته، به منظور دستیابی به یک توسعه پایدار و تعادل منطقه‌ای، شکل‌گیری صورت جدیدی از تعامل و همکاری میان تهران و دیگر کلانشهرهای کشور به عنوان سومین راهبرد رقابت پذیری پایدار، پیشنهاد می‌گردد. با

توجه به آنکه همکاری میان کلان شهرها در سطح ملی و فراملی با رقابت آنها مغایرت نداشته و حتی امکان دسترسی به دانش ارزشمند رقبا را نیز فراهم می کند (Bonken,2016:175)، انتظار می رود هم افزایشی حاصل از این همکاری، ضمن ارتقا توان رقابت پذیری تهران و بهبود وضعیت دیگر کلان شهرها، از شکل گیری کانون ها و قطب های منفرد رقابتی نیز پیشگیری نماید. بنابراین جهت دستیابی به یک موقعیت رقابت پذیری پایدار، موارد زیر پیشنهاد می گردد:

- ۱- توجه به مزایای رقابتی برخاسته از مکان در هر یک از کلان شهرها
- ۲- تجدید نظر در سیاست ها و قوانین به منظور توسعه فضای رقابتی و جذب سرمایه های داخلی و خارجی
- ۳- تدوین استراتژی های دانش بنیان و نوآورانه و تقویت زیر ساخت های لازم و ضروری مرتبط با آن
- ۴- تدوین استراتژی های رقابت پذیری مناسب برای هر یک از کلان شهرها با توجه به ظرفیتهای موجود و تکیه بر ابزارهای گوناگون رقابت پذیری
- ۵- اتخاذ استراتژی های مرکب، یعنی توجه همزمان به مزایای نسبی، رقابتی و نوآورانه در کلان شهرها
- ۶- گسترش همکاری برای رقابت (رقابت همکارانه) میان تهران و کلان شهرهای دیگر به منظور ارتقا توان رقابت پذیری ملی

References

- Alarcon Rodrigo Pablo, Juan, Lozano Antun, Angelica (2012), Logistics competitiveness in a megapolitan network of cities "A theatrical approach and some application in the central Region of Mexico, procedia-Social and Behavioral, 735-750
- Basirat, meysam (2012) The effects of globalization in metropolitan capital, PhD thesis, urban development, Tehran University [In Persian]
- Bouncken Richard B, Fredrich Viktor (2016) Learning in coopeition: Alliance orientation, network size, and firm types, Journal Of Business Research, 1753-1758
- Camagni, Roberto, [2002] On the concept of territorial competitiveness sound or misleading. Paper presented at the ERSA, Dortmund, august 2002
- Dadashpour, Hashem and others (2010). Regional Competitiveness as a New Approach to Regional Development. Managing Journal, No. 22, pp. 51-79 [In Persian]
- Elahi, parastu (2014) Programming of the central part of the historical city of Kerman with the approach to improving competitiveness, Master's thesis, Urban Planning, Tarbiat Modares University [In Persian]
- Ghaderi, Mohammad Reza and Kasai, Mitra (2013) Features, Objectives and Strategies of the Country's Twenty Years Perspective Document, Isfahan: Alam Afarin [In Persian]
- Ghorchi, Morteza (2010) Metropolitan Competition in Transnational Areas Using Starategic Strategy, Urban Management Quarterly, Second Year, No. 3, pp. 156-174 [In Persian]
- Gudrun Haindlmaier, Verena Riedl, (2000) Centre of regional Science, Vienna university of technology, Austria
- Hu, Richard. (2016), Sustainability and competitiveness in Australian cities, University of Canberr
- Haghpanah, Yaghoub (2018) Explaining the Effect of Institutional Components on Urban Land Management Pattern in Iran. New Attitudes in Human Geography Quarterly, No2 [In Persian]
- Islamic Consultative Research Center, (2015) The Situation of Iran in the Latest Global Competitiveness Report, Tehran, Number 15107, pp. 1-16, Ahmadian, Maryam [In Persian]
- James simmie (2016) Competitive cities in the Global Economy, European planning studies,
- Kargar Samani, Amir (, 2014). Urban Competitiveness Model Design Based on Good Urban Governance Indices in the Process of Globalization, Ph.D., Economic, Tarbiat Modarres University [In Persian]

- Kargar Samani, Amir (2014) The Impact of Urban Competitiveness on National Competitiveness, Business Management Outlook, No. 20 (pp. 123-129)[In Persian]
- Khajavi, Mohsen (2012), Explaining the Competitiveness Strategies of Tehran, Strategic Management Studies, No. 15 (pp. 37-56)[In Persian]
- Lengyel Imre (2009) Bottom-up Regional Economic Development Competition, Competitiveness and clusters Regional competitiveness, JATEP press. Pp.13-38
- Lucia Saez. Inaki Perianez (2015), Bench marking Urban competitiveness in Europe to attract investment. University of Spain
- Malecki Edward J. (2002) Hard and Soft Networks for urban competitiveness, urban studies
- Nazm far, Hossein, (2012) Economic Competitiveness of Iranian Cities, Journal of Urban Economics and Management, No. 5, pp. 23-38[In Persian]
- Nedaie Tusi, Sahar, (2015) Regional Development Framework for Regional Competitiveness in Iran, Journal of Fine Arts, Mystery and Urban Development, No. 3 (pp. 5-50)[In Persian]
- Peter Hal (2015) The 21st Century City Future Translator Sadeghi, Ismail, Safai, Nahid, Publisher of Iranian Consulting Engineers Society, Second Edition Tehran
- Rahmani, Mohammad, (2012). Cities, Features and Concepts, Tehran: Omid Enghelab[In Persian]
- Sahraie, Faramarz and others. (2016). Identifying the Strategies of Globalization in Urban Diplomacy (Case Study: Tehran Metropolis), Journal of Urban Economics and Management, No. 16, pp.87-105[In Persian]
- Shaleen Singhal, Stanley Ms Greal, Jim Berry (2015), An evaluation model for city competitiveness: Application to U.K cities. University of U.K
- Sharif Zadegan, Mohammad Hussein (2015). An Institutional Approach to Planning for Regional Development. Planning and Budgeting Scientific Papers, No. 4, pp. 184-155[In Persian]
- Shokouti, Hossein, (2008). New Views in Urban Geography, Tehran: Samt [In Persian]
- Shourcheh, Mahmoud (2012). New Views in Urban Systems, Tehran: Parham [In Persian]
- Taylor.PJ (2012) Competition and cooperation between cities in Globalization). Research Bulletin Cheltenham, uk
- Tehran Municipality, Statistics Center of Iran, Central Bank of Tehran, (2011 and 2014), Statistical Yearbooks, Tehran [In Persian]
- Trok, Ivan (2004) Cities, Regions and Competitiveness,, Regional Studies, Vol 38, pp1069-1083
- Thornley .Andy (1999), urban planning and competitive advantage London, Sydney and Singapore – London school
- UN HABITAT, (2015) Enhancing the competitiveness of cities, urban economy branch, Discussion paper 4, October
- Yuhong.Cheng – Lijing Chen (2014), Deconstruction of urban competitiveness within city Network perspective, University of china
- Zaker-Salehi, Ali (2011), A Survey on the Current Situation in Science and Technology in Iran, Journal of Planning and Planning, Shahid Beheshti, pp. 17-33[In Persian]