

# خارج از موضوع

یادداشت مؤلف؛ به واسطه‌ی بروز بحران مالی جهانی

این مقاله در اولین همایش مالیه‌ی شهرداری تهران در خرداد ماه ۱۳۸۷ ارائه شد. در آن زمان بحران مالی جهانی هنوز فراگیر نشده بود و تنها به بخش‌های مالی و مسکن ایالات متحده مربوط می‌شد. در واقع حتی در ایالات متحده هم تا هفتم سپتامبر ۲۰۰۸ که دولت، کنترل «فانی می»<sup>۱</sup> و «فردی مک»<sup>۲</sup> را که از بزرگترین مؤسسات رهنی<sup>۳</sup> ایالات متحده بودند، در دست گرفت، اهمیت این بحران آشکار نشده بود و از آن زمان این بحران در سرتاسر جهان فراگیر شد.

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

بی‌شک این فروروند اقتصادی جهانی نشان می‌دهد که فراگیری نکاتی مهم برای تنظیم بهتر مقررات بازارهای مالی و املاک و مستغلات ضروری است. با وجود این، بحث اصلی این مقاله همچنان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. جهانی‌سازی اقتصاد، تغییر جهتی ساختاری درون نظام سرمایه‌داری تولید است که همچنان فعالیت‌های اقتصادی جهانی را در آینده تعیین می‌کند؛ هر چند در مکانی متفاوت و البته به شکلی منظم‌تر و با نظارت بیشتر. جهانی‌سازی، فرصت‌ها و تهدیدات بی‌شماری را برای توسعه‌ی اقتصادی شهرها در سراسر جهان ارائه می‌کند. کلید موفقیت در تعاملات جهانی - محلی و مدیریت بهتر این تعاملات به سود اقتصاد محلی، در درک بهتر فرایندهای زیربنایی جهانی‌سازی اقتصاد و یادگیری از تجربه‌های شهرهای موفق در جذب سرمایه‌گذاری بین‌المللی و توسعه‌ی عملکردهای جهانی است. این مقاله چنین تجزیه و تحلیلی را ارائه می‌کند. البته، مطالعات موردی انجام شده در این مقاله بر شهرهای امارات متحده‌ی عربی و سنگاپور پیش از بحران اقتصادی اخیر صورت گرفته است.

1- Rkeivani@Brookes.Ac.Uk

2- Fannie Mai

3- Freddie Mac

4- Mortgage Institution

# جهانی شدن و رقابت شهری

## چالش‌ها و فرصت‌های

### پیش روی مراجع مسئول شهرداری

### در کشورهای در حال توسعه

● دکتر رامین کیوانی  
دانشگاه آکسفورد بروکس<sup>۱</sup>

چکیده

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

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

بنابراین، سؤال اصلی این است که چگونه شهرها وضعیت رقابتی خود را بهبود می‌بخشند؟ ساسن در کار نوآورانه‌اش «شهر جهانی» (۲۰۰۱)، از خدمات خاص (تبلیغات، حسابداری و خدمات حقوقی) برای درجه‌بندی شهرهای جهانی استفاده کرده و نشان داده‌است که نیویورک، لندن و توکیو در بالاترین درجه قرار دارند. این شهرها نقاط متمرکز فرماندهی در سازماندهی اقتصاد جهانی بوده و مکان‌های تولید نوآوری‌ها و ابتکارات به شمار می‌روند.

ساسن، سلسله مراتبی (رتبه‌بندی) از شهرهای جهان با عملکردهای متفاوت اما مکمل، در حمایت از اقتصاد جهانی مشخص کرده‌است. بسیاری از این شهرها به سرعت ظرفیت‌های سازمانی، زیرساختی و منابع انسانی خود را برای حفظ و بهبود وضعیت رقابتی خود توسعه می‌دهند؛ این توسعه نه تنها

برای سرمایه‌گذاری صنعتی خارجی مستقیم، بلکه برای بالا رفتن خودشان در سلسله مراتب رتبه‌بندی و تبدیل به گرهی بین‌المللی با ارزش افزوده بالاتر تلاش می‌کنند.

از نمونه‌های خوب در این زمینه، سنگاپور و هنگ‌کنگ را می‌توان نام برد که پایه‌های اقتصادی آنها را در فازهایی پیاپی از کارگاه‌های بهره‌کشی سال‌های دهه‌ی ۶۰ به مراکز بین‌المللی فناوری پیشرفته و اقتصاد اطلاعاتی و ادارات مرکزی منطقه‌ای و مراکز خدمات صادراتی آسیا، تغییر داده‌اند (Macleod and McGee, 1996; Ho and So, 1997; Sim, et al., 2003). به همین صورت می‌توانیم ظهور اخیر شهرهای سواحل جنوبی خلیج فارس را مشاهده کنیم که در زمانی کمتر از ۳۰ سال شن‌های خالی در صحرای عرب به شهرهای جهانی تبدیل شده‌اند. از میان این شهرها دبی در امارات و منامه در بحرین در زمانی کمتر از ۳۰ سال، به عنوان کانون‌های ترابری هوایی و دریایی منطقه، مراکز گردشگری بین‌المللی و گره‌های خدماتی و ادارات مرکزی، مالی، تدارکاتی و شرکتی در سراسر خاورمیانه و فراتر از آن شناخته می‌شوند (Parsa and Keivani, 2002; Stanley, 2001).

دگرذیسی جهانی شهرها در میان کشورهای در حال توسعه، گسترش یافته و تغییرات عمده‌ای را در عملکرد جهانی و منطقه‌ای، از شهرهای چین و هند در آسیا تا عملکردهای اصلی نوظهور در سائوپائولو و مکزیکوسیتی در آمریکای لاتین به وجود آورده است (Keivani and Mattingly, 2007). با وجود این، از آنجایی که این روند بسیار به روش عمل وابسته است، موفقیت آن بستگی کامل به شناخت فرصت‌ها، اتکا به امتیازات نسبی موجود و ایجاد امتیازات رقابتی دارد که سبب می‌شود شهرها روند جهانی‌سازی را بهتر برای منافع خودشان مدیریت کرده و از آن استفاده کنند. نقش شهرداری‌های شهرها در این روند بسیار اهمیت دارد. این مقاله روند جهانی‌سازی اقتصادی و تأثیر آن بر شهرهای کشورهای در حال توسعه و به ویژه نقش شهرداری‌ها را در ایجاد و حفظ موقعیت رقابتی شهرها، در سلسله مراتب (رتبه‌بندی) شهرهای منطقه‌ای و جهانی بررسی می‌کند.

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

مقدمه

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

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

روند جهانی‌سازی و واکنش‌های ملی / محلی به آن، برآیندهای مهمی را در اقتصاد شهری و رقابت در پی داشته است؛ این روند فرصت‌های زیادی را برای توسعه‌ی شهری و رشد اقتصادی ارائه کرده و در کنار آن چالش‌های خاصی را برای شهرداری‌ها پدید آورده است. این روند به میزان زیادی به چهارچوب نهادی موجود وابسته است. با وجود این، موفقیت را نمی‌توان با نسخه‌های از پیش تعیین شده‌ی توسعه به دست آورد و این مسئله پیوند تنگاتنگی با شناسایی فرصت‌های برآمده از مزایای رقابتی موجود و ایجاد مزایای رقابتی جدیدی دارد که شهرها را توانا می‌کند در راستای منافع خودشان به بهره‌برداری و پایش بهتر روند جهانی بپردازند. نقش شهرداری‌ها در این روند اهمیت دارد. این مقاله روند جهانی‌سازی اقتصادی و تأثیر آن بر شهرهای کشورهای در حال توسعه را بررسی کرده و به خصوص به بررسی نقش شهرداری‌ها در ایجاد و حفظ وضعیت رقابتی شهرها در سلسله مراتب<sup>۱</sup> منطقه‌ای و جهانی می‌پردازد و برای رسیدن به این هدف از نمونه‌ی شهر سنگاپور و شهرهای امارات متحده عربی برای نشان دادن نوع فعالیت‌هایی استفاده می‌شود که شهرداری‌ها باید برای تضمین اقتصاد شهری رقابتی‌تر، آنها را انجام دهند.

### تغییر جهت به پساوردیسم:

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

در سطح اقتصاد کلان، این مسئله با تغییر جهت به انباشت انعطاف‌پذیر «پساوردیسم»<sup>۲</sup> همراه می‌شود. این مسئله به جز تغییرات دیگر، مستلزم قانون‌زدایی در مقیاس وسیع از اقتصاد، افزایش اتکا به صرفه‌جویی‌هایی برآمده از تنوع تولید، تشدید تقسیم کار و اتکای متقابل است. در سطح مشارکتی می‌توانیم رشد اعتماد، برخورد شخصی و کار شبکه‌ای<sup>۳</sup> را به عنوان پایه‌ی شکل جدیدی از روابط تجاری، رشد اتحادهای راهبردی میان شرکت‌هایی که مرز مشترک دارند، افزایش قراردادهای فرعی، برون‌مرزی کردن کار و اشتغال و جداسازی بین کارگران ماهر و غیرماهر را مشاهده کنیم (Hoogvelt, 1997, Goodwin, 1996, Macleod and McGee, 1996).

این مسئله با راهبرد حمایت از توسعه و گسترش شرکت‌های فراملیتی<sup>۴</sup> و اتکا به تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی به عنوان سیاست اصلی توسعه‌ی اقتصادی و انباشت سرمایه کامل می‌شود (Hoogvelt, 1997; Sykora, 1994). عقب‌نشینی سیستماتیک دولت‌های محلی از ساماندهی بازارهای

مالی، جنسی و کاری، به حذف تقریبی پایش و ساماندهی و موانع گردش سرمایه در مقیاسی بین‌المللی انجامیده است (Sykora, 1994).

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

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

### اقتصاد نوین:

گام نوین تقسیم کار بین‌المللی<sup>۶</sup> که در این زمان انجام می‌شود، سلسله مراتبی بین‌المللی از شهرهای شبکه‌ای را پدید آورده که نقش‌ها و کارکردی متفاوت ولی در پیوند با یکدیگر دارند (Sassen, 2001, 1994). طبق این محاسبه، چند شهر جهانی، مانند لندن، پاریس، نیویورک و توکیو به عنوان مراکز پایش روند جهانی‌سازی عمل کرده و کارکرد بالاتری، از نظر هماهنگ‌سازی ساختارهای اصلی اقتصاد جهان در سطح جهانی دارند. این مطلب در عملکردهای فرماندهی و پایش، مراکز عمده‌ی ترابری، خدمات مالی و دیگر خدمات صادراتی، فعالیت‌های توسعه و تحقیق و فعالیت‌های اطلاعاتی و بر پایه‌ی دانش و فناوری و تولید رسانه‌ای به همراه روند تمرکززدایی صنعتی جلوه

می‌کند. در عین حال شهرهای جهانی دیگری مانند هنگ‌کنگ و سنگاپور در حال پیدایش هستند که به طور فزاینده‌ای در روند مشابهی از تمرکززدایی صنعتی و تغییر جهت به فرماندهی مرکزی، خدمات صادراتی و فعالیت‌های تحقیق و توسعه قرار گرفته‌اند.

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

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

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

روندهای جهانی‌سازی و واکنش‌هایی که در برابر آنها صورت می‌گیرد، نتایج مهمی را برای توسعه‌ی شهری در بردارد. بسیاری از حکومت‌های ملی، منطقه‌ای و محلی با شکل‌دهی سازمان‌های خاص و ارائه‌ی محرک‌های خاص مانند، معافیت‌های مالیاتی<sup>۷</sup>، برای بهبود توسعه و رونق‌دهی دوباره‌ی مناطق متروک<sup>۸</sup> و جذب سرمایه‌ی بین‌المللی به این روند واکنش نشان داده‌اند. این مسئله در انگلستان در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ به شکل شرکت‌های توسعه‌ی شهری یا مناطق آزاد تجاری نمود پیدا کرد که تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر بازسازی اجتماعی و اقتصادی محله‌های داخل شهری<sup>۹</sup> داشت. در سطح بین‌المللی، رقابت فزاینده‌ای میان شهرها برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی<sup>۱۰</sup> و سرمایه‌گذاری داخلی وجود دارد. در سطح اروپا نیز رقابت فزاینده‌ای میان لندن، پاریس و فرانکفورت برای تبدیل به پایتخت مالی اصلی اروپا، نمونه‌ی خوبی از چنین رویه‌ای است.

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

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

۲- هتل‌ها و رستوران‌ها، برای کیفیت عمومی زندگی در شهرها و همچنین برای گردشگری اهمیت دارند؛

۳- صنایع اطلاعاتی؛

## جهان سرمایه‌داری نوین از دید یونگ ولو

«شبکه جهانی از شرکت‌ها و شبکه جهانی شهرها است»

و چنین کار شبکه‌ای و عملکرد تکمیلی به کلید موفقیت اقتصادی نه تنها در سطح

شرکتی، بلکه در سطح شهری و منطقه‌ای تبدیل شده است

۴- برنامه‌ریزی نرم‌افزاری برای شرکت‌های اروپایی و آمریکای شمالی؛ برای نمونه، بنگلور و بمبئی؛

۵- گردشگری، در بسیاری از شهرها چه به عنوان مقصد بازدید و چه به عنوان نقاط ترانزیستی در سامانه‌ی ترابری اهمیت ویژه‌ای یافته است و

۶- کالاهای غیرتجاری شامل:

۱-۶- اقتصاد بهداشتی (در این اواخر تخمین زده شده است که هند بیش از ۱۵۰,۰۰۰ گردشگر غربی در زمینه‌ی پزشکی دارد که این آمار به سرعت روبه افزایش است).

۲-۶- تحصیلات عالی (و در بعضی مکان‌ها تحصیلات متوسطه). قاهره با حدود ۵۰۰,۰۰۰ دانشجو (که بیشتر از دیگر کشورهای عربی هستند) نمونه‌ی خوبی در این زمینه است و اکنون دوبی با گسترش عظیم سیستم دانشگاهی خود (در طی ۵ سال، سه دانشگاه بین‌المللی خود را به سیزده دانشگاه از هند، انگلستان، استرالیا و آفریقای جنوبی افزایش داده است) بازار جهانی را هدف قرار داده است و

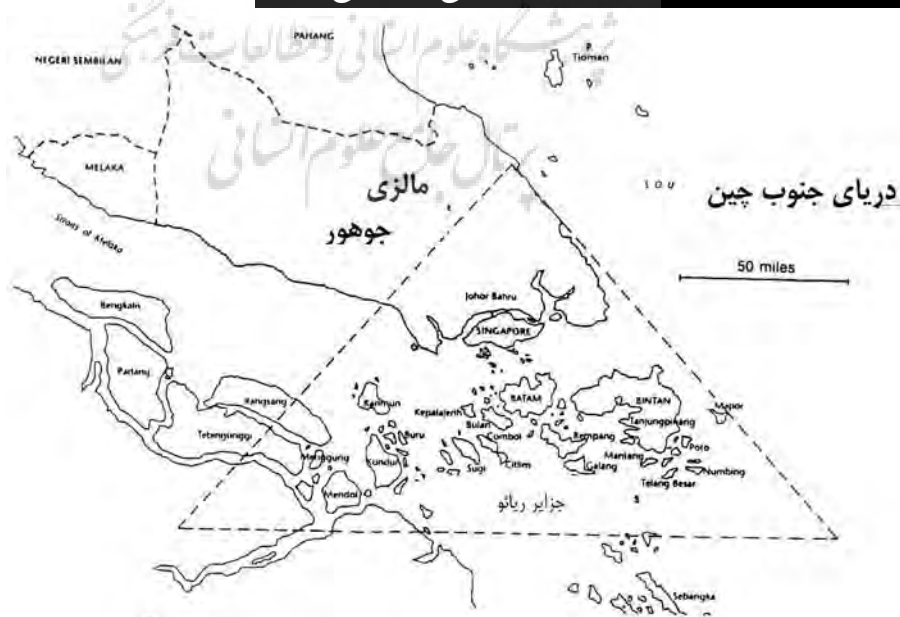
۳-۶- گسترش آگاهانه‌ی امکانات فرهنگی و ورزشی (مانند موزه‌ی گوگنهایم در بیلباو). در حالی که چنین فعالیت‌هایی بی‌گمان موقعیت نسبی شهرها را در بازار جهانی تقویت می‌کند،

پیچیدگی نیازهای سرمایه‌ی بین‌المللی به گونه‌ای است که شهرها به میزان فزاینده‌ای به همکاری و عملکرد تکمیلی با دیگر شهرها تکیه می‌کنند، تا موقعیت فردی خود را از راه ارتقای کل منطقه، بالا ببرند. جهان سرمایه‌داری نوین از دید یونگ ولو (۱۹۹۶، ص ۲۰) «شبکه جهانی از شرکت‌ها و شبکه جهانی شهرها است» و چنین کار شبکه‌ای و عملکرد تکمیلی به کلید موفقیت اقتصادی نه تنها در سطح شرکتی، بلکه در سطح شهری و منطقه‌ای تبدیل شده است.

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

پارسا و کیوانی (۲۰۰۲)، با الهام گرفتن از تجربه‌ی جنوب شرق آسیا، سطح بالای تعاملات شهری و تشریک مساعی عملی را میان شهرهای امارات متحده عربی و جنوب ایران نشان داده و شکل‌گیری کریدور رشد هرمز را در منطقه‌ی خلیج فارس بررسی کرده‌اند (شکل ۲). به همین صورت، درویوه‌لاف<sup>۱</sup> و سیکورا<sup>۲</sup> (۱۹۹۷) وجود سامانه‌ی شهری درآمیخته را نشان داده‌اند، که در منطقه‌ی اروپای مرکزی، رقیب و مکمل یکدیگر بوده و به برتری رقابتی بالاتر تمام منطقه انجامیده است. این مطلب نظر پیشین مرا در رابطه با «شرکت رقابتی» تقویت می‌کند که از یک سو موقعیت منطقه‌ای را از راه عملکردهای تکمیلی و تشریک مساعی بهبود بخشیده ولی از دیگر سو میان شهرها برای جلب سرمایه‌ی بیشتر رقابت پدید می‌آورد.

شکل ۱- مثلث رشد سنگاپور جوهور ریائو / منبع: پارسونج، ۱۹۹۲







در این باره لازم به یادآوری است که همان‌گونه که چامپی<sup>۱۳</sup> (۱۹۹۶) اشاره دارد، رقابت، یک بازی برنده بازنده نیست؛ کارکرد شبکه‌ای و همکاری رقابتی اثرات همکنشی<sup>۱۴</sup> را برای موقعیت برنده برنده پدید می‌آورد. موفقیت، بیشتر به توانایی ارائه‌ی فرایندهایی بستگی دارد که جریان‌های سرمایه‌گذاری، کارفرمایی و عرضه‌ی گسترده‌ی گوناگون اقتصاد خارجی با آزادی عمل کافی برای تجارت را جذب کند (Yeung, 1998; Amin and Thrift, 1995). و اغلب به تأثیر دوسویه‌ی جهانی / منطقه‌ای از نظر نقش شهرها در روندهای جهانی اقتصاد و ظرفیت‌های سازمانی و فراساختاری انجام این نقش‌ها بستگی دارد.

#### نقش حکومت‌های محلی: تمرکز بر محیط سازمانی

بگ<sup>۱۵</sup> (۱۹۹۹) در ارائه‌ی مدل مفهومی عملکرد شهری خود<sup>۱۶</sup>، بیان داشته است که عواملی که بر رقابت شهری تأثیر می‌گذارند، عوامل قیمتی و غیرقیمتی (کیفی) شرکت‌ها، محیط محلی و تأثیرات سیاسی و حکومتی می‌باشند. او تأکید می‌کند که در سطح شهری سیاست در تعیین رقابتی شدن شهرها بسیار مهم است. در مطالعات یونگ (۱۹۹۸) نیز این مطلب گفته شده است؛ این مطالعات بیان می‌کند، روندهای سرمایه‌گذاری برون‌مرزی<sup>۱۷</sup> میان مالزی و سنگاپور به میزان زیادی به راهبردهای توسعه و سوگیری‌های سیاسی وابسته می‌شود.

دیکن<sup>۱۸</sup>، فورسگرن<sup>۱۹</sup> و مالمبرگ<sup>۲۰</sup> (۱۹۹۴) تصریح کرده‌اند که تمام حکومت‌های محلی برای جذب سرمایه‌گذاری شرکت‌های فراملیتی<sup>۲۱</sup> در قلمروشان تلاش زیادی می‌کنند، اما خدمات پس از فروش و پشتیبانی<sup>۲۲</sup> ارائه نمی‌شود. آنها پیشنهاد می‌کنند که مراجع مسئول محلی باید برای تأمین

«محیط تجاری» پرکشی تلاش کنند که در آن شرکت‌های فراملیتی بتوانند فعالیت داشته باشند؛ به این علت، سیاست‌های محلی نیز به اندازه‌ی سیاست‌های ملی اهمیت دارند. این نظریه از سوی چشر<sup>۳۳</sup> و گوردون<sup>۳۴</sup> (۱۹۹۵) حمایت شد، که بر اهمیت نقش محیط‌های محلی در رقابت میان شهرها برای جذب سرمایه‌گذاری تأکید کردند.

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

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

امین و تریفت (۱۹۹۵) این اصل را پیش رو قرار داده‌اند که عملکرد اقتصادهای محلی در دنیایی که به سمت جهانی شدن پیش می‌رود، به میزان زیادی به «پهنای نهادی»<sup>۳۵</sup> آن بستگی دارد؛ این مفهوم به معنای حضور نیرومند نهادی است که مشروعیت و اطمینان را پدید می‌آورد، همچنان کارآفرینی را تشویق و ترغیب کرده و ریشه‌های محلی صنعت را استوار می‌سازد.

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

بنابراین، رویکرد نهادی<sup>۳۶</sup> به جای حضور صرف نهادها، بر روند نهادسازی که کارآفرینی نامتمرکز را پشتیبانی می‌کند و هم‌چنین بر مجموعه‌ی مشخصی از مدیریت، حمایت و کارکرد، تأکید دارد. پهنای نهادی، به خودی خود، سازگاری اقتصادی<sup>۳۷</sup> یا توانش اقتصادی<sup>۳۸</sup> را تضمین نمی‌کند (Glasmeier, 1994) و در صورتی که ریشه‌ی عمیقی در گذشته داشته باشد، ممکن است به مانعی در برابر نهادینه کردن رویکردها و ساختارهای تازه‌ی مورد نیاز برای شالوده‌ی اقتصادی جدید تبدیل شود.

در این زمینه امین و تریفت (۱۹۹۵) هشدار داده‌اند که رخنه‌ی نهادها به اقتصادهای محلی، شمشیری دو لبه است. محل‌ها نباید تنها به دست یافتن به موفقیت توجه کنند، بلکه نگهداشتن و پایداری موفقیت را نیز باید پیش چشم داشته باشند. مناطقی که ترکیب نهادی صحیح را پیدا کنند، می‌توانند جایگزین مکان‌های موفق شوند. در پایان، این دو، یادآوری کرده‌اند که مکان‌ها تنها از راه

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

ساخت ترکیبات نهادی نرمش‌پذیر و سازگار می‌توانند در اقتصاد جهانی باقی بمانند. بنابراین پرسش این است: آیا شهرها از پس چالش ایجاد پهنای نهادی لازم بر می‌آیند؟ آیا ساختارهای نهادی موجود و پیشین، مانعی برای آفریدن محیط نوآورانه‌ی لازم برای ایجاد کارآفرینی، عملکردهای خدماتی با ارزش بالاتر و سرمایه‌ی بین‌المللی است؟

#### نمونه‌ی سنگاپور و شهرهای امارات متحده عربی

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

این مقاله برای ارزیابی چهارچوب نهادی سنگاپور و شهرهای امارات متحده عربی از گزارشی استفاده کرده، در رابطه با مجموعه‌ای از مصاحبه‌های نیمه‌سازمان‌یافته<sup>۲۹</sup> که به عنوان قسمتی از تحقیق، مقایسه‌ی جامعی درباره‌ی شهرهای یادشده انجام شده است.<sup>۳۰</sup> این مصاحبه‌ها، مدیران بالادست شرکت‌های خصوصی مهم و سیاستگذاران بخش‌های مختلف حکومتی و آژانس‌هایی را در برمی‌گیرد که جایگاه کاری آنها در رابطه با اقتصاد و سیاستگذاری شهری و انجام آنهاست. در مجموع ۱۱۸ مصاحبه در چهار شهر انجام شد که ۱۵ گونه را در بخش خصوصی در بر می‌گرفت.

## درک صحیح چشم انداز

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

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

در سنگاپور آگاهی روشنی میان تمام پاسخ‌دهندگان خصوصی و دولتی از جهت مسیر توسعه‌ی شهری و روش‌های کلی رسیدن به این منظور وجود داشت. این پاسخ هماهنگ به اندازه‌ی کافی گویای سطح آگاهی است که هرکدام از سازمان‌ها می‌توانند فعالیت‌های آینده‌ی خود را برنامه‌ریزی کنند. همچنین، پاسخ‌دهندگان دولتی نشان دادند که تمام یا بخشی از این چشم‌انداز را، شخصیت‌های دولتی در اسناد و سخنرانی‌های چندگانه‌ای تکرار کرده‌اند. ساختار سیاسی همبسته‌ی سنگاپور، شکل‌گیری چنین چشم‌انداز شفاف و جزئی‌نگرانه‌ای را اعتبار می‌بخشد. تشخیص سالنامه‌ی رقابتی جهانی<sup>۳۱</sup> سال ۲۰۰۱، که در آن سنگاپور رتبه‌ی نخست را از نظر شفافیت و کارایی حکومتی گرفته است نیز همین می‌باشد (Ministry of Trade and Industry, 2001) نقش حکومت در پویایی بازار سنگاپور مزایا و معایبی را به همراه دارد. مزیت آن، اطمینانی است که بازرگانان در اداره و اجرای عملیات خود و رسیدن به تصمیمات سرمایه‌گذاری در این منطقه دریافت می‌کنند. از سوی دیگر، نظر مخالفی نیز وجود دارد که می‌گوید: حکومت یک شهر جهانی باید امکان کسب و کار را فراهم کند نه اینکه در این رابطه آرمان‌ها را تعیین نماید؛ به عبارت دیگر این نظریه بیان می‌کند که رویکرد به بازار آزاد در درازمدت سودمندتر خواهد بود. همان‌گونه که لم (۲۰۰۰) یادآور شده، مقررات بیش از اندازه و دخالت دولت در اقتصاد سنگاپور، حرکت به سوی کاهش دخالت مستقیم دولت در اقتصاد و پافشاری بیشتر بر همکاری با تجارت و کار از آغاز دهه‌ی ۸۰ را به دنبال داشته است. حرکت به سمت آزادسازی بیشتر اقتصادی توسط اوامر سیاسی، اقتصادی و اجتماعی، از

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

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

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

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

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

دوبی بیشتر از هر شهر دیگری در امارات متحده‌ی عربی با عنوان شهری باز، سازگار و جهانی شناخته می‌شود. رویکرد آزادمنشانه‌تری نسبت به رفتار اجتماعی و انتخاب‌های روش زندگی وجود دارد. این مسئله در موقعیت اقتصادی دوبی اهمیت ویژه‌ای دارد. همان‌گونه که یکی از پاسخ‌دهندگان اشاره کرد «انتخاب روش زندگی برای تجارت بین‌المللی اهمیت ویژه‌ای دارد» این گفته نتایجی را تأیید می‌کند که محققین مختلف، در رابطه با تصمیمات مکانی<sup>۳۳</sup> شرکت‌های بین‌المللی، به ویژه برای کارهای ستادی منطقه‌ای به دست آورده‌اند (see to: Ho, 2000). بنابراین، شهر، یک محیط تجاری با رسانایی بالا را به همراه پایه و اساس زیرساختی و پروژه‌های توسعه‌ای خاص، برای آسان‌سازی و پشتیبانی از بخش‌های مختلف، مانند شهر اینترنتی دوبی، شهر رسانه، منطقه‌ی آزاد جبل‌علی و جز آن، ایجاد می‌کند.

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

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

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

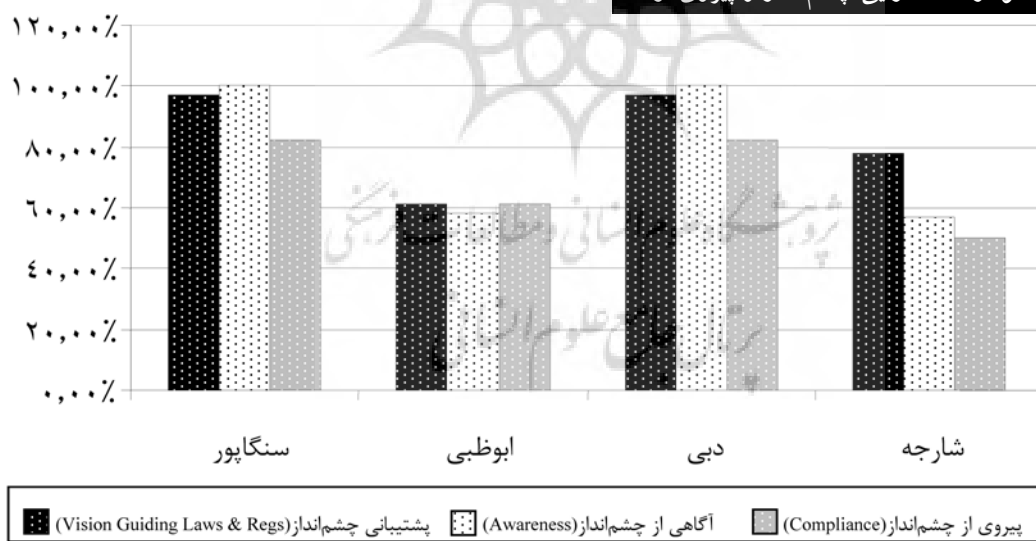
• نبود رویکردی یکپارچه به علت تعبیرات متفاوت بخش‌های گوناگون دولتی، در آنچه که شهر از نظر اقتصادی می‌خواهد به دست آورد، به میزان زیادی باعث سردرگمی و ابهام می‌شود.

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

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

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

نمودار ۱ - کارایی چشم‌انداز و پیروی از آن



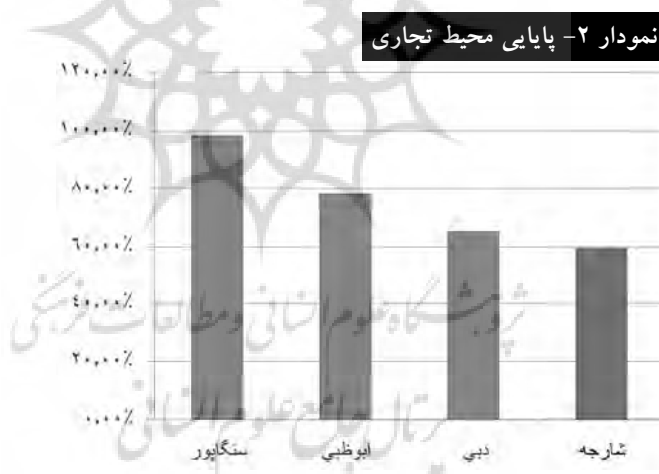
### پایایی محیط تجاری

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

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

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

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



### مناسبات بخش دولتی و خصوصی

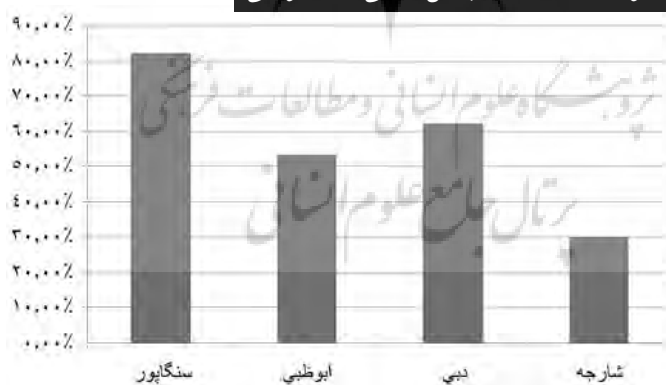
مورد دیگری که به پایایی و قابل پیش‌بینی بودن چهارچوب سیاسی مربوط می‌شود، تعاملات<sup>۳۳</sup> میان تصمیم‌گیرندگان دولتی و تجار خصوصی در رویارویی با موضوعات تجاری و پالایش و بهسازی توسعه و اجرای سیاست‌ها است. در این باره نمودار ۳ نشان می‌دهد که سنگاپور از سوی ۸۳ درصد پاسخ‌دهندگان بخش خصوصی بین‌المللی، رتبه‌ی بسیار بالایی را گرفته، که پیوسته یا همیشگی است. جالب توجه است که این مسئله، به هیچ روی، مسئولیت تجارت بین‌المللی



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

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

نمودار ۳- تعاملات بخش دولتی و خصوصی

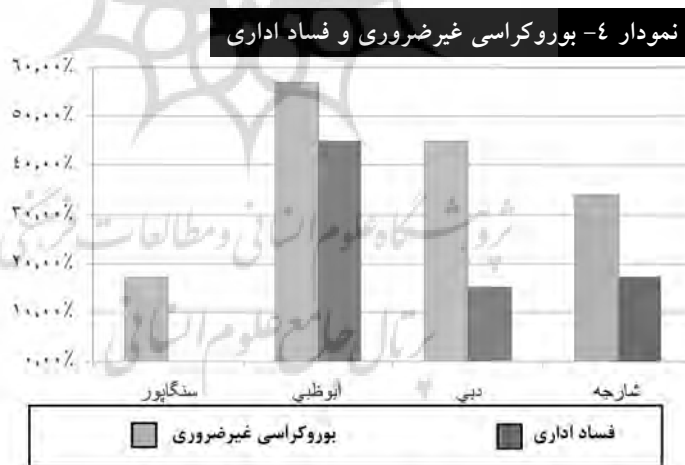


### دیوانسالاری غیرضروری و فساد اداری

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

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

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

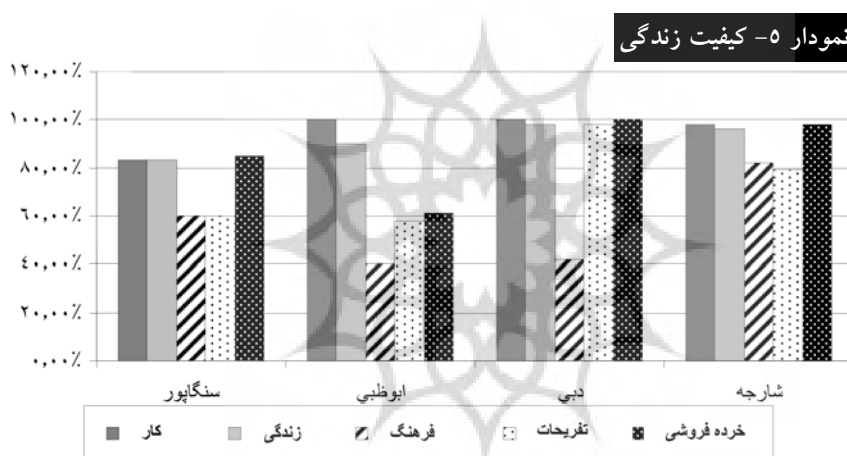


## کیفیت زندگی

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

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

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



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

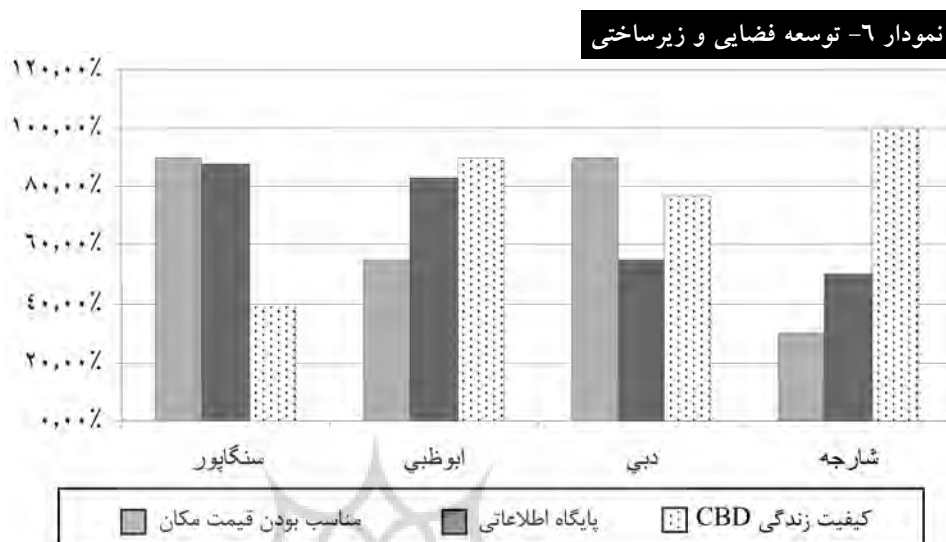
مرکز پژوهش‌های علمی و مطالعات استراتژیک

### توسعه‌ی فضای و زیرساختی

افزون بر عواملی که درباره‌ی آنها سخن به میان آمد، بعد فضای برهم‌کنش‌های بازرگانی، خود چهره‌ای مهم از رقابت شهری است. این مسئله به ظرفیت‌های فیزیکی و فناورانه برای آسان‌سازی فعالیت بازرگانی مربوط می‌شود. در اینجا تنها به بررسی سه عامل مربوط به کیفیت بخش مرکز تجاری، پایگاه اطلاعاتی و مناسب بودن قیمت مکان<sup>۳۴</sup> می‌پردازیم.

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

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



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

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

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



شکل ۳- CBD دویبی در ۱۹۹۰



شکل ۴- CBD دویبی در ۲۰۰۳



شکل ۵- CBD دویبی در ۲۰۰۷

## جمع‌بندی

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

با وجود این فرصت‌ها و نمونه‌های موفق، چالش‌های بزرگی نیز وجود دارد که حکومت‌های شهری باید به آنها توجه کنند. روند بازساماندهی اقتصادی که یکپارچه‌سازی جهانی آن را افسارگسیخته کرده است، پیامدهای دردناکی را به همراه دارد. نرخ بیکاری بالا و تا حد ۲۵ درصد در دهه‌ی ۸۰ در برخی از شهرهای مهم و قدیمی صنعتی در غرب (برای نمونه بیرمنگام، گلاسکو، پیتسبرگ<sup>۳۵</sup>) و زوال تمدن شهری در مقیاسی عظیم شاهدهی بر خشونت اقتصادی<sup>۳۶</sup> است که به همراه روند بازساماندهی اقتصادی پدید می‌آید. وضعیت همانندی می‌تواند در کشورهای در حال توسعه پدید بیاید؛ زیرا اگر صنایع قدیمی به رقابت در اقتصاد باز نپردازند، در رقابت جهانی شکست خواهند خورد. بنابراین، مدیران شهرها باید از تجدید ساختار اقتصادی و فضایی شهرهای خودآگاه باشند تا بتوانند انگیزش‌های لازم را تأمین کرده و سیاست‌های حمایتی برای بخش‌های در حال گسترش برگزیده، فرصت‌های نهفته‌ای را در جایگزین کردن بخش‌های روبه‌زوال تشخیص دهند که از نظر اشتغال‌زایی در آینده به نیازهای بازآموزی نیروی کار و ایجاد درآمد پایدارتر<sup>۳۷</sup> برای شهر کمک کنند. افزون بر این، در بسیاری از شهرهای در حال توسعه با مشکلات بیشتری روبه‌رو هستیم، مانند فقر برآمده از مهاجرت سریع و پرشمار و شهرنشینی، رسمیت نداشتن و ناتوانی مسئولین شهر در توسعه‌ی خدمات و ناتوانی اقتصاد رسمی در جذب مهاجران جدید (که اغلب، روستاییانی غیرمتخصص هستند) به میزانی که نیاز کارگر را تأمین کند.

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

بین‌المللی بهبود بخشند و توانایی عملکرد شهر به عنوان بخشی از اقتصاد خدماتی جدید را به آن بدهد. این مسئله جدا از دیگر ملزومات به ایجاد چشم‌اندازی روشن نیازمند است که توسط تمام سازمان‌های مختلف دولتی درک و حمایت شود، مانند: نهادینه کردن شفافیت، پاسخگویی و پشتیبانی تجاری و تضمین مدیریت دولتی کارآمد و تحویل خدمات<sup>۳۸</sup> هم‌چنین شهر باید در پایگاه‌های اطلاعاتی، ترابری، تفریحات و زیرساخت‌های اجرایی سرمایه‌گذاری کند. این سرمایه‌گذاری‌ها اغلب به توانایی شهر بستگی دارد؛ در به دست آوردن درآمد کافی از راه عوارض مستقیم محلی<sup>۳۹</sup> وضع مالیات و ابزارهای دیگر به دست‌آوری وجوه مستقیم که شامل انتشار اوراق قرضه، وام‌های بازرگانی یا مشارکت با بخش خصوصی است. در بسیاری از موارد، این مسئله مستلزم تمرکززدایی بیشتر از قدرت مالی در سطح شهری است. اقتصاد شهری جدید و سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم نه تنها منابع اشتغال و درآمد برای شهر به شمار می‌روند، بلکه می‌توانند منابع عمده‌ای از درآمد جدید و پایدار برای شهرها در عوارض<sup>۴۰</sup> و وضع مالیات و جز آن تأمین کنند. با این همه، شهرها نخست باید توان به کارگیری منابع موجود را برای ایجاد شرایط لازم، جهت مشارکت در اقتصاد جهانی داشته باشند، سپس به آن اتکا کرده و آن را از راه مشارکت بیشتر با بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری خصوصی در زیرساخت‌های مهم و پروژه‌های توسعه گسترش دهند.

این مطلب ما را به آخرین نکته هدایت می‌کند یعنی این سؤال که گام عملی و روبه‌جلوی شهرها برای ادغام جهانی و توسعه اقتصادی نهایی و موفق چه می‌تواند باشد؟ در این مقاله راهبردهای توسعه‌ی شهری<sup>۴۱</sup> می‌تواند گام مهم و روبه‌جلویی را ارائه دهد که نیازهای گوناگون برای شکل‌دهی چشم‌اندازی راهبردی در جهت رقابت اقتصادی، کاهش فقر، حفاظت‌های محیطی و تضمین بانک‌پذیری<sup>۴۲</sup> راهبرد برگزیده را از راه تشخیص کانال‌های درآمد پایدار برای عملیات آینده‌ی شهر، درهم می‌آمیزد. به طور خلاصه راهبرد توسعه‌ی شهری ابزار توسعه‌ی بینشی راهبردی و چهارچوبی راهنما برای شهرها در تشخیص توانش کامل‌شان در وضعیت منصفانه و پایدار و بهبود کیفیت زندگی تمام شهروندان را فراهم می‌سازد. هدف‌های اصلی راهبردهای توسعه‌ی شهری به شرح زیر است:

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

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

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



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



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

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

روند گسترش شهری بسته به رویکرد مشارکتی پوشش‌گرانه‌ای است که طیف گسترده‌ای را از افراد ذینفع<sup>۳۳</sup> از رده‌بندی‌های متفاوت، گردانندگان دولتی، خصوصی و اجتماع مدنی در برمی‌گیرد. در سرتاسر این روند، مشاوره میان صاحبان پول، مورد نیاز و ضروری است. این مسئله نه تنها سر و کار داشتن با صاحبان پول را در روند<sup>۳۴</sup> طلب می‌کند، بلکه رده‌ها و سطوح مختلف گردانندگان را در روند مشورتی گام به گام و سناریوهای مختلفی گرد هم می‌آورد که نیاز به هماهنگی و درون‌دهی در کارهای مختلف شامل تهیه‌ی اطلاعات، سرپرستی مراحل مختلف کار، ارائه‌ی واکنش و بازخورد، تأیید و اولویت‌بندی گزینه‌ها دارد.

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

- 1- Hierarchy
- 2- Post Fordist Flexible Accumulation
- 3- Networking
- 4- TNC
- 5- Direct Economic Production and Market Regulation
- 6- International Division Of Labour
- 7- Tax Holidays
- 8- Rundown
- 9- Inner- City Neighbourhood
- 10- Foreign Direct Investment (FDI)
- 11- Drbohlav
- 12- Sykora
- 13- Ciampi
- 14- Synergetic
- 15- Begg
- 16- Conceptua Lizing Urban Performance
- 17- Cross – Borden
- 18- Dicken
- 19- Forsgren
- 20- Malmberg
- 21- TNC [= Trans – national corporations]
- 22- After- Care Service
- 23- Cheshire
- 24- Gordon
- 25- Institutional Tickness
- 26- Institutional Approach
- 27- Economic Adoptability
- 28- Economic Potential
- 29- Semi-Structured
- 30- For Further Detail See Parsa and Keivani et al , 2003
- 31- World Competitive Yearbook
- 32- Location Decisions

33- Interactions

34- Affordability

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

36- Economic Violence

37- More Sustainable Income Generation

38- Service Delivery

39- Direct Local Taxation

40- Local Taxation

41- City Development Strategies

42- Bankability

43- Stakeholders

44- Visioning

## منابع:

- Amin, A, and Thrift, N, (1995), Globalisation, Institutional “Thickness” and the Local Economy, in: P. Healey; S. Cameron; S. Davoudi; S. Graham and A. Madani-Pour (eds), *Managing Cities: The New Urban Context*, Wiley, Chichester.
- Badcock, B, (1997), “ Restructuring and Spatial Polarisation in Cities”, *Environment and Planning D*, 4.
- Begg, I, (1999),” Cities and Competitiveness”, *Urban Studies* 36 (5-6).
- Chen, X, (1995), “ The Evolution of Free Economic Zones and the Recent Development of Cross-National Growth Zones”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 19 (4).
- Cheshire, P.C. and Gordon, I.R, (1995, eds) *Territorial Competition in an Integrating Europe*. Averbury, Aldershot.
- Ciampi, C.A, (1996), Enhancing European Competitiveness, *Banca Nazionale di Lavoro Quarterly Review*, 197.
- Dicken, P, (1994), “The Roepke Lecture in Economic Geography Global-Local Tensions: Firms and States in the Global Space-Economy”, *Economic Geography*, 70(2).
- Dicken, P, Forsgren, M, and A. Malmberg, A, (1994), “The Local Embeddedness of Transnational Corporations, in: A. Amin and N. Thrift (eds.)”, *Globalisation, Institutions, and Regional Development in Europe*. Oxford University Press, Oxford.
- Drbohlav, D and Sýkora, L, (1997), “Gateway Cities in the Process of Regional Integration in Central and Eastern Europe: the Case of Prague”, in: *Migration, Free Trade and Regional Integration in Central and Eastern Europe*, Wien, Verlag Österreich.

- Glasmeier, A, (1994),” Flexible Districts, Flexible one Region? The Institutional and Cultural of Limit ton of Districts in at Era Whether Globalisation and Technological Paradigm Shift, in: A. Amin and N. Thrift (eds)”, *Globalisation, Institution, and Regionally Development in Europe*. Oxford University Press, Oxford.
- Goodwin, M, (1996),” Governing the Spaces of Difference: Regulation and Globalisation in London”, *Urban Studies*, 33(8).
- Graham, S, (1994),” Networking Cities: Telematics in Urban Policy - A Critical Review”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 18(3).
- Graham, S, (1995),” From Urban Competition to Urban Collaboration? The development of Interurban Telematics Networks”, *Environment and Planning C*, 13.
- Graham, S, (1999), Global Grids of Glass: On Global Cities, Telecommunications and Planetary Urban Networks, *Urban Studies*, 5-6.
- Harris, N, (1992), *Cities in the 1990s: The Challenge for Developing Countries*, UCL Press, London.
- Harris, N, (1997),” Cities in a Global Economy: Structural Change and Policy Responses”, *Urban Studies*, 34(10).
- Harris, N, (2001),” Preparing an Economic and Strategic Vision for a City, in: M. Friere, and R. Stren”, *The Challenge of Urban Government: Policies and Practices*, World Bank Institute, Washington.
- Hirst, P and J. Zeitlin, (1991),” Flexible Specialization Versus Post-Fordism: Theory, Evidence and Policy Implications”, *Economy and Society*, 20(1).
- Ho, K.C and So, A, (1997),” Semi-Periphery and Borderland Integration: Singapore and Hong Kong Experiences”, *Political Geography*, 16(3).
- Ho, K.C, (2000), “Competing to be Regional Centers: A Multi-agency, Multi- Locational Perspective”, *Urban Studies* 37(12).
- Ho, K.C and So, A, (1997), “Semi-Periphery and Borderland Integration: Singapore and Hong Kong Experiences”, *Political Geography* 16(3).
- Hoogvelt, A, (1997), *Globalisation and the postcolonial World*, Macmillan, Basingstoke.
- Keivani, R and Mattingly, M, (2007),” The Interface of Globalisation and Peripheral land in Developing Countries: Implications for Local Economic Development and Urban Governance”, *International Journal of Urban and Regional Research*,31(2) .
- Knox, P, L, (1996), “Globalization and Urban Change”, *Urban Geography*, 17(1).
- Lam, N.M.K, (2000),” Government Intervention in the Economy: A Comparative Analysis of Singapore and Hong Kong”, *Public Administration and Development* 20.
- Leaf, M, (2002), “A Tale of Two Villages – Globalization and Peri-Urban Change in China and Vietnam”, *Cities*.
- Lo, F and Yeung, Y, (1996),” Introduction, in: F. Lo and Y. Yeung, Y (eds) “, *Emerging World Cities in Pacific Asia*, United Nations Press, Tokyo.
- Lo, F and Marcotullio P.J, (2000),” Globalisation and Urban Transformations in the Asia- Pacific Region: A Review”, *Urban Studies*, 37(1).

- Macleod, S and McGee, T.G, (1996),” The Singapore-Johore-Riau Growth Triangle: An Emerging Metropolitan Region, in: F. Lo, and Y. Yeung (eds) , *Emerging World Cities in Pacific Asia*, United Nations Press, Tokyo.
- Ministry of Trade and Industry, (2001), *Has Foreign Talent Contributed to the Economic Growth? An Empirical Assessment*, Singapore.
- Parsa, A. and Keivani, R, (2002), “The Hormuz Corridor: Building a Cross-Border region Between Iran and UAE. in S. Sassen (ed)”, *Global Networks, Linked Cities: Urban Connections in a Globalizing World*, Routledge, London.
- Parsa, A, Keivani, R, Sim, L.L, Ong, E.E, Agarwal, A and Younis, B ,(2003), *Emerging Global Cities - Comparison of Singapore and the Cities of UAE*, RICS Research Publication, London.
- Parsonage, J, (1992), “Southeast Asia’s ‘Growth Triangle’: a Subregional Response to Global Transformation”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 16(2).
- Persky, J. and Wiewel, W, (1994),” The Growing Localness of the Global City”, *Economic Geography*, 70(2).
- Rimmer, P.J, (1994), “Regional Economic Integration in Pacific Asia”, *Environment and Planning A*, 26.
- Sabel, C.F, (1989), “Flexible Specialization and the Re-Emergence of Regional Economies, in: H. Hirst and J. Zeitlin (eds)”, *Reversing Industrial Decline? Industrial 44- Structure and Policy in Britain and Her Competitors* St. Martin’s Press, New York.
- Sabel, C.F, (1992), “ Studied Trust: Building New Forms of Cooperation in a Volatile Economy, in: F. Pyke and W. Sengenberger (eds)”, *Industrial Districts and Local Economic Regeneration*, International Institute for Labour Studies, Geneva.
- Salais, R and Storper, M, (1992), “ The Four Worlds of Contemporary Industry”, *Cambridge Journal of Economics*, 16.
- Sassen, S, (2001), *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press: Princeton, N.J.
- Sassen, S, (1994), *Cities in a World Economy*, Pine Forge Press, Thousand Oaks, California.
- Sim, L.L, Ong, S.E, Agarwal, A, Parsa, A and Keivani, R, (2003), “Singapore’s Competitiveness as a Global City: Development Strategy, Institutions and Business Environment, “ *Cities: The International Journal of Urban policy and Planning* 20 (2).
- Stanley, B, (2001), “Going Global” and Wannabe World Cities: (Re)Conceptualizing Regionalism in the Middle East”, *GAWC Research Bulletin* 45, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb45.html>.
- Storper, M, (1997), *The Regional World*, Guilford Press, New York.
- Sykora, L, (1994), “Local Urban Restructuring as a Mirror of Globalisation Process: Prague in the 1990s”, *Urban Studies*, 13(7).
- Yeung H.W, (1998), “ Transnational Economic Synergy and Business Networks: The Case of Two-Way Investment Between Malaysia and Singapore”, *Regional Studies* 32(8).
- Yeung, Y and Lo, F, (1996), *Global Restructuring and Emerging Urban Corridors in Pacific Asia*, in: F. Lo and Y. Yeung (eds) *Emerging World Cities in Pacific Asia*, United Nations Press, Tokyo.