

فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، سال ۸، شماره پیاپی ۲۹، بهار ۱۳۹۷

شاپای چاپی: ۶۷۳۵-۲۲۵۱ - شاپای الکترونیکی: ۷۰۵۱-۲۴۲۳

<http://jzpm.miau.ac.ir>

ارزیابی رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای ایران*

اسماعیل علی اکبری^۱: استاد گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

فرهاد خدادادکاشی: استاد گروه اقتصاد، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

حسین کماسی: دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

پذیرش: ۱۳۹۶/۸/۲۰

صص ۲۶-۱۳

دریافت: ۱۳۹۶/۵/۳

چکیده

رشد شهرنشینی و جهانی شدن شبکه شهرها، رقابت اقتصادی برای ارتقاء جایگاه رقابت‌پذیری را میان شهرها اجتناب‌ناپذیر کرده است. ارزیابی جایگاه و شناخت عوامل رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها، ضمن آشکارسازی توان‌ها، نیازها و محدودیت‌های اقتصادی، برنامه‌ریزی برای رقابت‌پذیری کلان‌شهرها را در آینده تسهیل می‌کند. هدف این مقاله، ارزیابی مقایسه‌ای جایگاه رقابت‌پذیری اقتصادی ۱۵ کلان‌شهر ایران است. داده‌ها برای ۱۴ نماگر اقتصادی با روش اسنادی تهیه شده و با روش‌های تاکسونومی عددی و تاپسیس، تلفیق و تحلیل شده است. یافته‌ها بیانگر توسعه ناموزون شاخص‌های رقابت‌پذیری اقتصادی در اغلب کلان‌شهرها و تفاوت‌های آشکار آن میان شبکه کلان‌شهرها است. در مجموع، الگوی توزیعی سازمان فضایی رقابت‌پذیری اقتصادی شبکه کلان‌شهری کشور، همچنان متأثر از قانونمندی‌های مرکز پیرامون است؛ کلان‌شهر تهران با شاخص ۰/۵۰۴ در جایگاه اول و زاهدان با شاخص ۰/۲۴۸ در جایگاه آخر رقابت‌پذیری اقتصادی قرار دارد. اما با همگن‌سازی داده‌ها در مدل تاکسونومی عددی، جابجایی و تغییرات افزایشی و کاهش‌ی عمده‌ای در جایگاه رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها نمایان می‌شود که به شناخت عوامل اثرپذیر (از جمله اندازه جمعیت) و اثرگذار (تعداد فرصت‌های شغلی) در رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها کمک می‌کند. بدینسان، برتری اقتصادی کلان‌شهر ملی آنچنان که در عرصه جمعیتی و سیاسی دیده می‌شود، بیانگر نخست‌شهری اقتصادی مسلط و بی‌رقیب با شاخص و شکاف رقابت‌پذیری بزرگ نیست. در نتیجه، با افزایش توان اقتصادی کلان‌شهرها به ویژه از طریق شاخص‌های اصلی و اثرگذار، هم می‌توان جایگاه رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها را ارتقاء داد و هم از آن برای اهداف آمایشی در فضای ملی و منطقه‌ای بهره گرفت.

واژه‌های کلیدی: رقابت‌پذیری اقتصادی، کلان‌شهرهای ایران، عوامل رقابت‌پذیری، جایگاه رقابت‌پذیری.

۱. نویسنده مسئول: aliakbariesmaeil@yahoo.com، ۰۹۱۲۳۸۴۰۵۹۴

*- مقاله حاضر مستخرج از رساله دکتری رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، مرکز تحصیلات تکمیلی دانشگاه پیام نور تهران به راهنمایی نگارنده اول و مشاوره نگارنده دوم می‌باشد.

بیان مسأله:

شهرها، از بدو پیدایش تاکنون، با یکدیگر به رقابت پرداخته‌اند. امروزه با افزایش شهرنشینی و پیچیده شدن نظام‌های شهری، بر دامنه و ابعاد رقابت افزوده شده و بدین‌سان رقابت‌پذیری شهرها به طور اعم و کلان‌شهرها به طور اخص، به یکی از مباحث اصلی برنامه‌ریزی برای پایداری شهرها تبدیل شده است. در سال ۲۰۱۶ میلادی ۵۴/۵ درصد جمعیت جهان در شهرها سکونت داشته و پیش بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ جمعیت شهرنشین دنیا به ۵/۰۵۵ میلیارد نفر (۶۰ درصد جمعیت کره زمین) برسد (United Nations, 2016)؛ افزایش جهانی ضریب شهرنشینی، علاوه بر پیچیده کردن عملکرد شهرها، سبب شده رقابت بین شهرها به یک اقدام مشترک برای کسب منابع از بخش‌های خصوصی و عمومی در سطوح ملی و جهانی تبدیل شود، این امر نه تنها در زمینه اقتصادی بلکه در عرصه‌های اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و محیطی نیز شهرهای جهان را در جریان رقابت قرار داده است. در نتیجه، کلان‌شهرهای هر کشور به سبب نقش‌های ملی و فراملی که یافته و یا در آینده خواهند یافت، همواره در تلاشند تا جایگاهی برتر نسبت به سایر رقبا بیابند، چرا که در جهان کنونی، شرط موفقیت، بهره‌گیری مطلوب از فرصت‌ها و پتانسیل‌ها و رویارویی با چالش‌های و محدودیت‌های پیش رو است.

در سطح جهانی، مطالعات متعددی کوشیده است سطح رقابت‌پذیری شهرها را ارزیابی کند و برای این منظور از معیارها و متغیرهای سنجش متفاوتی استفاده شده است (Gardiner et al, 2004; Jiang & Shen, 2010; Peng & Zhanxin, 2011; Kresl, ۲۰۱۳; Singhal et al, 2013; Feizpour & et al, 201; Saez & Perianez, 2015; Lengyel, 2016). با این همه، کاربرد این شاخص‌ها در مطالعات رقابت‌پذیری شهری به دو دهه اخیر مربوط است و تاکنون تعریف جهان شمولی نیز برای آن ارائه نشده است.

در ایران، افزایش تعداد کلان‌شهرها و تنوع توان‌های محیطی آن، فرصت‌های بالقوه مناسبی برای رقابت‌پذیری آن‌ها با کلان‌شهرهای سایر کشورها فراهم آورده است. بعلاوه، در سند چشم‌انداز بیست ساله و برنامه‌های پنج ساله توسعه کشور، اقتصاد مستقل از نفت (به خصوص در بخش هزینه‌های جاری)، تکیه بر صادرات غیر نفتی (دولت جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۴) و همین‌طور رفع نابرابری‌های منطقه‌ای، به عنوان راهبردهای اساسی توسعه مورد توجه قرار گرفته است. در نتیجه، شناخت جایگاه واقعی و تشخیص ظرفیت‌های رقابت‌پذیری کلان‌شهرها، نه تنها به عنوان نقطه تلاقی جریان‌های جهانی و گره‌گاه مناسبات اقتصادی، بلکه به مثابه نیروی محرکه توسعه شهری در مقیاس ملی بسیار اهمیت دارد. توسعه رقابت‌پذیری شهری، رقابت‌پذیری ملی را در فضای اقتصاد ملی تحریک و تقویت می‌کند.

عوامل مختلف اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و زیست‌محیطی هر یک به سهم خود در رقابت‌پذیری مکان‌ها، اثرگذار است؛ در این میان، رقابت‌پذیری اقتصادی یا اقتصاد رقابت‌پذیر یکی از اصلی‌ترین عوامل رقابت‌پذیری شهرها است. چرا که در صورت ناشناخته ماندن مزیت نسبی کلان‌شهرها در رقابت‌پذیری به طور اعم و رقابت‌پذیری اقتصادی به طور اخص، برنامه توسعه کلان‌شهرها در مسیر اصلی قرار نخواهد گرفت و سرمایه‌گذاری‌ها در عمل کم بهره خواهد بود؛ افزون بر آن، ادامه این روند، نابرابری‌های منطقه‌ای را در فضای ملی افزایش می‌دهد و در بعد فراملی نیز فرصت‌ها و قابلیت‌های رقابت‌پذیری را از کلان-شهرها سلب می‌کند. این مقاله عوامل اثرگذار در رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها را شناسایی و بر اساس آن جایگاه رقابت-پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای کشور را در یک مقایسه تطبیقی، مطالعه و ارزیابی می‌کند. پرسش‌های اصلی پژوهش عبارتند:

- عوامل اثرگذار در رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای ایران چه هستند؟
- کلان‌شهرهای ایران از نظر رقابت‌پذیری اقتصادی در چه جایگاهی قرار دارند؟

۱- با تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در سال (۱۳۸۸)، کلیه شهرهای با جمعیت بالای ۵۰۰ هزار نفر نیز کلان‌شهر محسوب شده‌اند. بر این اساس، طبق سرشماری سال ۱۳۹۰ در ایران ۱۵ کلان‌شهر وجود دارد که به ترتیب جمعیت عبارتند از: تهران، مشهد، اصفهان، کرج، شیراز، تبریز، اهواز، قم، کرمانشاه، ارومیه، رشت، زاهدان، کرمان، اراک، همدان.

پیشینه نظری تحقیق:

رقابت‌پذیری موضوعی محوری و مهم است که از آن به عنوان ابزاری برای رسیدن به رشد مطلوب اقتصادی و توسعه پایدار یاد می‌شود (Saeadardakanii and Haddadian, 2013: 91). با وجود تفاوت‌های بسیار در مفهوم رقابت‌پذیری، می‌توان براساس جنبه‌های مشترک موجود در این مفاهیم رقابت‌پذیری شهری را تعریف کرد (Elahi, 2014: 32-3۳). "رقابت‌پذیری شهری به توانایی یک شهر در تولید و ایجاد بازار برای تولیدات (کالا و خدمات)، با ارزش مناسب (نه الزاماً با حداقل قیمت)، در رقابت با تولیدات رقابتی سایر مناطق شهری، تعریف شده است؛ به بیان دیگر، رقابت‌پذیری شهری به ویژگی‌های اقتصاد شهری اطلاق می‌شود که ضمن تولید خدمات و محصولات با ارزش برای شهروندان خود، از اقتصاد مبتنی بر صادرات پشتیبانی کرده و کیفیت و استانداردهای زندگی شهروندان را بالا می‌برد" (Khajavi, 2010:61; Muller & Webster, 2000). یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های رقابت‌پذیری شهری این است که رقابت‌پذیر بودن یک شهر، نه تنها مانعی برای رقابت‌پذیری سایر شهرها ایجاد نمی‌کند، بلکه حتی شهرها می‌توانند برای رقابت بهتر، در سطوح ملی و بین‌المللی با هم همکاری دو جانبه‌ای داشته باشند و از این طریق چالش‌های یکدیگر را نیز تا حدودی برطرف کنند (Saez and Perianes, 2015: ۷۷). اما پرسش و چالش اصلی در مطالعات رقابت‌پذیری، تعیین ابعاد و شاخص‌های سنجش رقابت‌پذیری شهری است. به طور کلی، از پژوهش‌های رقابت‌پذیری شهری چنین استنباط می‌شود که عوامل مؤثر بر رقابت‌پذیری شهری، یک عامل نبوده بلکه مجموعه‌ای از عوامل و اثرات متقابل میان آن‌هاست (Paliulis and Cincikaite, 2013: 492) که در ادامه اهمیت و ابعاد مختلف آن بررسی می‌شود.

شاخص‌های رقابت‌پذیری شهری:

شناخت شاخص‌های رقابت‌پذیری شهری برای دولت‌ها و برنامه‌ریزان که قصد دارند شهرها را به سمت رقابت‌پذیری و کسب جایگاه رقابتی بالاتر هدایت کنند، اهمیت زیادی دارد. شاخص‌های رقابت‌پذیری شهری، شالوده اصلی یک برنامه جامع و ابزار ضروری سنجش و برنامه‌ریزی رقابت‌پذیری است. شاخص‌ها به سیاست‌گزاران شهری کمک می‌کند تا تصویر روشن‌تری از شرایط رقابت‌پذیری شهر در گذشته، حال و آینده داشته و سیاست‌ها و راهبردهای مناسبی برای آینده اتخاذ نمایند (Singhal, et al, 2013: 220). با این حال، دستیابی به معیارهای جامع برای تدوین شاخص‌های مناسب چه از نظر جامعیت و چه همانندی بین شهرها و نبود اتفاق نظر کافی، یکی از مهم‌ترین مشکلات در مطالعات رقابت‌پذیری شهری است. به طور کلی، معیارها و شاخص‌های سنجش رقابت‌پذیری شهری، کماکان در حال توسعه و تکامل است. بسیاری از مطالعات، رقابت‌پذیری اقتصادی را شاخص اصلی و کلیدی سنجش رقابت‌پذیری شهری می‌دانند. برخی پژوهشگران نیز معتقدند در اندازه‌گیری رقابت بین شهرها، تأکید بر بعد اقتصادی کافی نیست، چرا که موفقیت اقتصادی، الزاماً موفقیت جنبه‌های دیگر را تضمین نمی‌کند. بعلاوه، تأکید صرف بر بعد اقتصادی، باعث افزایش مشکلاتی از قبیل قطبی شدن جامعه، آلودگی هوا و مشکلاتی دیگر می‌شود. زیرا شهرها نه تنها یک واحد اقتصادی بلکه یک نظام اجتماعی و زیست‌محیطی هستند و آینده آن‌ها مستلزم همه سونگری این عوامل و شاخص‌ها است. در نتیجه، تأکید بر ابعاد اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی رقابت‌پذیری، زمینه‌های دست‌یابی به رقابت‌پذیری پایدار را فراهم می‌سازد (Gorbani, 2014: 176). جدول شماره ۱ شاخص‌های سنجش رقابت‌پذیری شهری را نشان می‌دهد.

جدول ۱- ابعاد و شاخص‌های اندازه‌گیری رقابت پذیری شهری

شاخص	ابعاد	مؤلفه‌ها	نماتگر
رقابت‌پذیری شهری	اقتصادی	عملکرد اقتصادی	سرانه تولید ناخالص داخلی، متوسط نرخ رشد تولید ناخالص داخلی، سرانه مالیات بر ارزش افزوده، سرانه درآمد مالی دولت‌های محلی، سرانه‌ی فروش محصولات، سرانه سرمایه‌گذاری در دارایی‌های ثابت، سود و مالیات به‌ازای هر میلیون دارایی ثابت، سرانه کل فروش عمده فروشی‌ها و خرده فروشی‌ها، متوسط دستمزد کارمندان و کارگران، سرانه درآمد قابل عرضه شهروندان، نرخ بیکاری
		ساختار و ظرفیت اقتصادی	درصد سهم بخش دوم در تولید ناخالص داخلی، سهم بخش سوم از تولید ناخالص داخلی، سهم اشتغال در صنایع تولیدی مناطق شهری، سهم اشتغال در بخش علوم و تکنولوژی مناطق شهری، سهم اشتغال در بخش‌های مالی و بیمه مناطق شهری، سهم اشتغال در بخش املاک مناطق شهری، سهم اشتغال در بخش آموزش مناطق شهری، سهم اشتغال در بخش خدمات اجتماعی مناطق شهری، متوسط ستانده صنایع و کسب و کارهای دولتی و غیر دولتی، تعداد شرکت‌های به ثبت رسیده، ۲۰۰ مرکز خرید برتر، ۲۰۰ مرکز عمده فروشی برتر
		بازاریابی	سهم جهانگردان بین‌المللی از تولید ناخالص داخلی، سرمایه‌گذاری خارجی تحقق یافته، سرمایه‌گذاری خارجی تحقق یافته سرانه، سهم تولید هنگ کنگ، ماکائو و تایوان از کل تولید، سهم تولید ناشی از سرمایه‌گذاری‌های خارجی از کل تولید
	زیست‌محیطی	منابع انسانی	درصد افراد دارای تحصیلات عالی، درصد باسوادی، تعداد مراکز دانشگاهی به ازای هر میلیون نفر، تعداد اساتید به ازای هر میلیون نفر، تعداد معلمان به ازای هر هزار نفر، میزان بودجه اختصاصی به آموزش
		کیفیت زندگی	سرانه پس‌انداز ساکنان، سرانه حق بیمه، سرانه فضای مسکونی، تعداد کتابخانه‌های عمومی به ازای هر هزار نفر، تعداد وسایل حمل و نقل عمومی، تعداد دفاتر پست به ازای هر هزار نفر، تعداد سالن‌های سینما و تئاتر به ازای هر هزار نفر، تعداد تخت بیمارستانی به ازای هر هزار نفر، تعداد پزشکان به ازای هر هزار نفر.
		سطح توسعه شهری	سطح شهرنشینی، مساحت راه‌های آسفالته
		عملکرد دولتی	میزان دسترسی کارمندان دولتی به وب، میزان تولید ناخالص داخلی به ازای هر کارمند دولت، تعداد مناطق توسعه در سطوح ایالتی (استانی).
		کیفیت محیطی	میزان SO_2 ، میزان تولید فاضلاب صنعتی، میزان سرانه فضای سبز، تعداد جویز به دست آمده در زمینه
		۹	

منبع: Jiang and Shen, 2010, Ghorbani, 2014

در ادبیات رقابت‌پذیری، اتفاق نظر چندانی برای طبقه‌بندی عوامل رقابت‌پذیری شهری وجود ندارد. برخی محققان، این عوامل را بر اساس میزان تأثیری که بر توسعه دارد (Lengyel, 2003; Bristow, 2005) و برخی دیگر بر حسب عوامل کنترل‌کننده امکانات (Reiljan et al, 2000:89) طبقه بندی کرده است. یکی از طبقه‌بندی‌ها که مورد توجه بیشتری قرار گرفته، ارزش‌گذاری منابع و عوامل داخلی و خارجی رقابت‌پذیری است. جدول ۲ تنوع عوامل رقابت‌پذیری را به تفکیک مطالعات شاخص آن نشان می‌دهد.

جدول ۲- طبقه‌بندی عوامل تعیین‌کننده رقابت‌پذیری شهری

عوامل	تحقیق
عوامل عمومی، ویژگی‌های اصلی اقتصاد بازار، عوامل زیرساختی عملیاتی.	<i>Ausra Liucvaitiene, Kestutis Paleckis, 2011</i>
عوامل بیرونی	<i>Cheshire and Hay, 1989</i>
عوامل درونی	<i>Hall (1998), Scott (2001), Florida (2002), Budd (1998), Webster and Muller (2000), Turok et al., (۲۰۰۳)</i>
عوامل اقتصادی، عوامل استراتژیکی	<i>Kresl (1995), G.Bristow (۲۰۰۵)</i>
عوامل سرزمینی، عوامل صادراتی، عوامل ایجاد شده، عوامل زیست محیطی	<i>J.Reiljan et al. (۲۰۰۰)</i>

منبع: (Paliulis & Cincikaite, 2013: 492)

در تحلیل عوامل داخلی، توجه اصلی محققان به شناسایی عواملی چون نوآوری، اطلاعات، دانش، خلاقیت، منابع انسانی و استعداد است. عوامل عمومی، ویژگی‌های کلیدی اقتصاد بازار و فرصت‌های زیرساختی را متغیرهای تعیین‌کننده رقابت‌پذیری

شهری می‌داند (Paliulis and Cincikaite, 2013: 492). بنابراین، در مطالعات رقابت‌پذیری شهری مفهوم رقابت‌پذیری باید در جنبه‌های چند سویه آن به کار رود. زیرا شهر، نه تنها یک واحد اقتصادی بلکه یک سیستم اجتماعی-اکولوژی است. هزینه‌های اجتماعی یا زیست‌محیطی (بیرونی) که با فعالیت شرکت‌های تجاری در شهرها تولید می‌شود، در میزان رقابت‌پذیری شرکت محاسبه نمی‌شود مگر زمانی که چنین هزینه‌هایی در محاسبات سود و زیان شرکت‌ها، آن هم بنا به ضرورت قوانین و مقررات دیده شود، در حالی که چنین هزینه‌های خارجی، عملکرد آینده شهر را تحت تأثیر قرار داده و نمی‌تواند در بررسی رقابت‌پذیری شهری، نادیده گرفته شود.

رقابت‌پذیری به طور اعم و رقابت‌پذیری شهری به طور اخص، در مقایسه با سابقه مطالعات اقتصادی در زمینه‌های دیگر، به طور کلی حوزه مطالعاتی جدیدی است. بعلاوه، اغلب پژوهش‌های انجام شده، عموماً در سطح بنگاه و یا در مقیاس ملی و سرزمینی به مقایسه جایگاه رقابت‌پذیری کشورها پرداخته است. این مطالعات اساساً به وسیله اقتصاددانان انجام شده و عموماً دارای دیدگاه بخشی (موضوعی) و نه مکانی است. جیانگ و شن (Jiang and Shen, 2010) رقابت‌پذیری ۲۵۳ شهر چین را در سال ۲۰۰۰ بر اساس معیارهای اقتصادی، اجتماعی و محیطی اندازه‌گیری کرده است. آنان از یک سیستم شاخص چهار سطحی سلسله مراتبی^۱ برای محاسبه شاخص رقابت‌پذیری شهری استفاده کرده و نشان داده‌اند که ۲۰ شهر اول با سهمی عمده از شاخص‌های رقابت‌پذیری، از نظر مکانی عموماً در شرق چین قرار داشته و هر یک جمعیتی بیش از نیم میلیون نفر دارد؛ در حالی که ۲۰ شهر انتهایی عمدتاً در غرب کشور واقع شده و جمعیتی بین ۲۰۰ هزار تا نیم میلیون نفر داشته است. فیض‌پور و همکاران (Feizpour et al, 2015) جایگاه رقابت‌پذیری تهران را در میان کلان‌شهرهای ایران مطالعه کرده است. آنان بر اساس معیارهای اصلی رقابت‌پذیری اقتصادی و وزندهی آن با روش‌های آماری، به مقایسه توان رقابت‌پذیری کلان‌شهر تهران با سایر کلان‌شهرهای ایران پرداخته‌اند. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد: کلان‌شهر تهران اگرچه در مقایسه با سایر کلان‌شهرهای جهان از جایگاه مناسبی برخوردار نیست، اما همچنان در بین کلان‌شهرهای ایران رتبه نخست را داراست. در پژوهش (Kargar samani, 2015) برای طراحی مدل رقابت‌پذیری شهری با تکیه بر شاخص‌های حکمرانی خوب شهری، از روش‌های آمار استنباطی و همبستگی و همین‌طور تحلیل عاملی استفاده شده است. این پژوهش حکمرانی خوب و رقابت‌پذیری شهری را در ۲۵۱ شهر از ۱۰۰ کشور جهان بررسی کرده و به این نتیجه رسیده که حکمرانی خوب شهری بر رقابت‌پذیری شهری اثر مثبت دارد.

روش تحقیق:

این مقاله از نظر هدف کاربردی و از لحاظ روش، توصیفی-تحلیلی است. ۱۴ متغیر مطالعه رقابت‌پذیری اقتصادی کلان-شهرها که بر اساس مرور ادبیات و الهام از پیشینه تحقیق انتخاب شده، در جدول ۴ ارائه شده است.

جدول ۴- نماگرهای اقتصادی سنجش رقابت‌پذیری کلان‌شهرهای ایران

رقابت‌پذیری اقتصادی			
سهم اشتغال بخش صنعت (E5)	فعالیت‌ها و سازمان‌های برون‌مرزی (E9)	سرانه محصول ناخالص داخلی (بدون نفت) ** میلیارد (E13)	نرخ اشتغال زنان (E1)
سهم اشتغال بخش خدمات (E6)	تعداد شرکت‌های تعاونی فعال (به ازای ۱۰ هزار نفر) (E10)	فرصت‌های شغلی (به ازای هر ۱۰ هزار نفر) (E14)	نرخ اشتغال مردان (E2)
سهم اشتغال بخش کشاورزی (E7)	تعداد کارگاه‌های صنعتی (با ۱۰ نفر کارکن و بیشتر) به ازای هر ۱۰ هزار نفر (E11)		نرخ مشارکت زنان (E3)
سهم اشتغال بخش آموزش (E8)	سرانه ارزش صادرات* (میلیون ریال) ** (E12)		نرخ مشارکت مردان (E4)

** داده‌ها به صورت منطقه‌ای محاسبه شده است، * به جز نفت خام

^۱ A four-level hierarchical indicator system

اطلاعات نماگرهای فوق به روش کتابخانه‌ای و از سه گزارش آماری کشور (سالنامه‌های آماری استان‌ها، نتایج سرشماری کارگاه‌های صنعتی با ۱۰ نفر کارکن و بیشتر و آمارنامه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی) برای سال ۱۳۹۰ استخراج شده است. از میان روش‌های متعدد تحلیل داده‌ها، از دو مدل تاپسیس و تاکسونومی عددی برای تلفیق نماگرهای اقتصادی رقابت‌پذیری کلان‌شهرها استفاده شده است. در مدل تاپسیس از روش وزن‌دهی نماگرها به وسیله آنتروپی استفاده شده اما در مدل تاکسونومی عددی کلان‌شهرها به صورت مناطقی همگن محاسبه شده است. انتخاب مقطع زمانی سال ۱۳۹۰ نخست به این دلیل بوده که برای سال‌های قبل از آن محدودیت اطلاعاتی وجود دارد. بعلاوه، تنها در سرشماری سال ۱۳۹۰ است که در محدوده سیاسی کلان‌شهرها تغییری ایجاد نشده و بنابراین محدوده ثابت و قابل مقایسه در دسترس محقق قرار دارد.

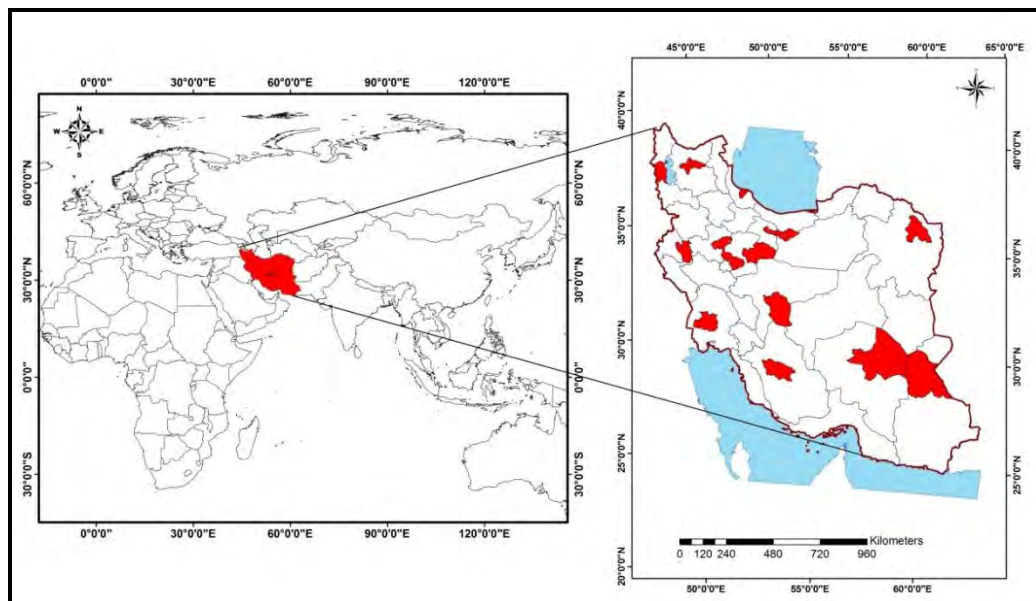
محدوده مطالعاتی:

محدوده مورد مطالعه پژوهش ۱۵ کلان‌شهر بیش از ۵۰۰ هزار نفر جمعیت است که اندازه جمعیت و الگوی توزیع فضایی آن‌ها در جدول ۳ و شکل ۱ نشان داده شده است. این نقاط مجموعاً بیش از ۲۳/۷ میلیون نفر جمعیت را در خود اسکان داده که معادل ۳۱/۶ درصد جمعیت کشور و ۴۴/۲ درصد جمعیت نقاط شهری است. شبکه کلان‌شهرهای ایران از نظر اندازه جمعیت در دو گروه کلان قابل طبقه بندی است. هفت کلان‌شهر نیم میلیونی (۵۰۰ تا ۱ میلیون نفر) که به جزء کرمان عموماً در نواحی حاشیه‌ای کشور قرار دارد. کرمانشاه با حدود ۸۵۰ هزار نفر جمعیت بزرگترین شهر این گروه است و کمترین جمعیت به همدان (۵۲۵ هزار نفر) تعلق دارد. دامنه نوسان جمعیت در این گروه از کلان‌شهرها زیاد نیست و آن‌ها اساساً مادر شهرهای ناحیه‌ای مرکز استان و به ندرت کلان‌شهرهای با عملکرد منطقه‌ای است که به عنوان کانون‌های توسعه، برای تعادل بخشی منطقه‌ای و پرهیز از قطبی شدن بیشتر فضای ملی اهمیت دارد. در گروه اصلی و قدیمی شبکه کلان‌شهرهای ایران هشت کلان‌شهر بیش از یک میلیون نفر قرار دارد (جدول ۳). توزیع اندازه جمعیت میان این شهرها نوسان زیادی دارد و در کنار نقش انکارناپذیر اقتصادی و اجتماعی، عامل اصلی تمرکزگرایی در نظام شبکه و ناموزونی در سلسله مراتب جمعیتی ایران است. به استثناء تهران یا کلان‌شهر ملی، سایر شهرهای این گروه، کلان‌شهرهای منطقه‌ای با جمعیت ۱ تا ۳ میلیون نفر است.

جدول ۳- تعداد و جمعیت کلان‌شهرهای بالای ۵۰۰ هزار نفر ایران (۱۳۹۰)

ردیف	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵	مجموع جمعیت)
کلان‌شهر	تهران	مشهد	اصفهان	کرج	تبریز	شیراز	اهواز	قم	کرمانشاه	ارومیه	رشت	زاهدان	کرمان	اراک	همدان	
جمعیت (نفر)	۸۱۵۴۰۵۱	۲۷۴۹۳۲۴	۱۷۵۶۱۲۶	۱۶۱۴۶۲۶	۱۴۹۴۹۸۸	۱۴۶۰۶۶۵	۱۱۱۲۰۲۱	۱۰۷۴۰۳۶	۸۵۱۴۰۵	۶۶۷۴۹۹	۶۳۹۹۵۱	۵۶۰۷۲۵	۵۲۴۴۴۱	۵۲۶۱۸۲	۵۲۵۷۹۴	۲۳۷۲۱۸۸۴
سهم از جمعیت کلان‌شهر	۳۴ درصد	۱۲ درصد	۷ درصد	۷ درصد	۶ درصد	۶ درصد	۵ درصد	۵ درصد	۴ درصد	۳ درصد	۳ درصد	۲ درصد	۲ درصد	۲ درصد	۲ درصد	۱۰۰ درصد
جمعیت منطقه- کلان‌شهری	۱۲۱۸۳۳۹۱	۵۹۴۴۴۰۲	۴۸۷۹۳۱۲	۳۴۱۲۵۱۳	۳۷۲۴۶۲۰	۴۵۹۶۶۵۸	۴۵۳۱۷۲۰	۱۱۵۱۶۷۲	۱۹۴۵۲۲۷	۳۰۸۰۵۷۶	۳۴۸۰۸۷۴	۲۵۳۴۲۲۷	۲۹۳۸۹۸۸	۱۴۱۳۹۵۹	۱۷۵۸۲۶۸	۵۵۵۷۶۵۰۷

منبع: (Statistical Centre of Iran, 2016)



شکل ۱- موقعیت و الگوی توزیع فضایی کلان‌شهر بالای ۵۰۰ هزار نفر در ایران، سازمان نقشه‌برداری کشور، ۱۳۹۵

یافته‌های تحقیق و بحث:

جدول شماره ۵ مقادیر کمی شاخص‌های مختلف رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای ایران را در یک مقایسه تطبیقی نشان می‌دهد. داده‌های این جدول نخست بیانگر توسعه ناموزون عوامل رقابت‌پذیری اقتصادی در اغلب کلان‌شهرها و تفاوت‌های آشکار آن میان شبکه کلان‌شهرهای کشور است. به عنوان مثال، نرخ اشتغال زنان ($E1$)، در کلان‌شهر مشهد ۸۱/۱۶ درصد در حالی که در کلان‌شهر اهواز ۶۴/۳۸ درصد است. همین‌طور، نرخ مشارکت زنان ($E3$) در کلان‌شهر رشت ۱۷/۲۴ درصد است که از شاخص مشابه در کلان‌شهر قم (۷/۱۴ درصد) بیش از ده درصد بالاتر است. از نظر سهم اشتغال در بخش کشاورزی ($E7$) نیز کلان‌شهر ارومیه با بیشترین سهم، یعنی ۸/۴۷ درصد، برابر بیش از تهران، ۳/۴ برابر بیش از اصفهان، ۱/۷ برابر بیش از کرمانشاه و حتی ۲/۳ برابر بیش از کلان‌شهر رشت نیروی شاغل در بخش کشاورزی دارد. کمترین سهم اشتغال در این شاخص به ترتیب مربوط به کلان‌شهرهای تهران (۱/۹۸)، و کرج (۱/۴۳) است.

بیشترین تفاوت‌های رقابت‌پذیری اقتصادی میان کلان‌شهرها را می‌توان در فرصت‌های شغلی ثبت شده به ازای هر ۱۰ هزار نفر جمعیت ($E14$) مشاهده کرد. این شاخص در کلان‌شهر قم با ۲۶۲ فرصت شغلی بالاترین و در کلان‌شهر تهران با حدود ۹ فرصت شغلی به ازای هر ۱۰ هزار نفر جمعیت، پایین‌ترین میزان را داراست (جدول ۵). پس از قم، بیشترین فرصت‌های شغلی ثبت شده به ترتیب به کلان‌شهرهای اصفهان (۲۲۵ شغل)، کرمان (۲۰۸ شغل)، تبریز (۱۸۷ شغل) و همدان (۱۷۷ شغل) تعلق دارد. بعد از تهران، کلان‌شهرهای شیراز، زاهدان، کرمانشاه و اهواز کمترین فرصت‌های شغلی ثبت شده را به ازای هر ۱۰ هزار نفر جمعیت دارد. این شاخص در شیراز ۱۵ نفر، زاهدان ۳۱ نفر، اهواز ۳۳ نفر و کرمانشاه ۳۹ نفر است. این کلان‌شهرها به استثناء زاهدان همه در نیمه غربی کشور قرار دارد. واضح است، تفاوت‌های فوق‌تر تنها به تنوع توان‌های طبیعی و محیطی یا به عبارت دیگر نظام اقتصاد فضا بلکه به نابرابری‌های فضایی ناشی از نظام برنامه‌ریزی‌های ملی و منطقه‌ای مربوط است که در بنیان و ساختار اقتصاد ملی جاری است.

جدول ۵- وضعیت شاخص‌های رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای ایران (۱۳۹۰)

نمادگر	کلانشهر	نرخ اشتغال زنان (E1)	نرخ اشتغال مردان (E2)	نرخ مشارکت زنان (E3)	نرخ مشارکت مردان (E4)	سهم اشتغال بخش صنعت (E5)	سهم اشتغال بخش خدمات (E6)	سهم اشتغال بخش کشاورزی (E7)	سهم اشتغال بخش آموزش (E8)	فعالیت‌های و مسازمان‌های برون مرزی (E9)	تعداد شرکت‌های تعاونی فعال (به ازای ۱۰ هزار نفر) (E10)	تعداد کارگاه‌های صنعتی (با ۱۰ نفر کارکن و بیشتر) به ازای هر ۱۰ هزار نفر (E11)	سرنانه ارزش صادرات * (میلیون ریال) (E12)**	سرنانه محصولات ناخالص داخلی (بدون نفت) میلیارد ریال (E13)**	فرصت‌های شغلی (به ازای هر ۱۰ هزار نفر جمعیت) (E14)	جمعیت کلان‌شهری (۱۳۹۰) نفر	جمعیت منطقه‌ای (۱۳۹۰) نفر
		تهران	۷۸/۳۴	۸۸/۵۷	۱۵/۵۳	۶۱/۰۹	۲۵/۶۶	۶۹/۱۴	۰/۹۸	۶/۴۲	۰/۰۴	۰/۳۲۱	۲/۱۴	۲/۲۹	۰/۱۱	۸/۷۴	۸۱۵۴۰۵۱
مشهد	۸۱/۱۶	۹۰/۵۵	۱۱/۷۹	۶۳/۰۵	۱۴/۰۹	۵۹/۶۸	۲/۲۵	۶/۷۶	۰/۰۱	۰/۱۸۱	۱/۰۱	۳/۳۱	۰/۰۵	۱۰/۲	۲۷۴۹۳۷۴	۵۹۴۴۴۰۲	
اصفهان	۷۲/۴۷	۸۸/۰۸	۱۲/۹۷	۶۱/۵۰	۳۵/۳۸	۶۶/۹۳	۲/۴۶	۷/۸۳	۰/۰۰۱	۰/۱۴۲	۰/۷۹	۳/۸۱	۰/۰۷	۲۲۵	۱۷۵۶۱۲۶	۴۸۷۹۳۱۲	
کرج	۶۹/۴۶	۸۵/۲۱	۱۴/۰۹	۶۳	۳۳/۵۰	۶۹/۶۷	۱/۴۳	۶/۴۷	۰/۰۱	۰/۲۱۳	۳/۳۵	۰/۰۲	۰/۰۶	۹۹	۱۶۱۴۶۲۶	۲۴۱۲۵۱۳	
تبریز	۷۳/۷۴	۸۸/۵۰	۱۰/۰۲	۶۲/۷۷	۲۹/۴۸	۷۳/۰۱	۲/۷۴	۸/۴۶	۰/۰۱	۰/۱۴۰	۱/۹۶	۰/۲۰	۰/۰۶۱	۱۸۷	۱۴۹۴۹۸۸	۳۷۲۴۶۲۰	
شیراز	۶۷/۵۴	۸۴/۸۶	۱۳/۷۲	۵۹/۸۹	۲۴/۸۸	۷۸/۴۰	۳/۰۲	۸/۳۲	۰/۰۰۲	۰/۱۴۱	۰/۷۴	۰/۱۲	۰/۰۵۷	۱۵	۱۴۶۰۶۶۵	۴۵۹۶۶۵۸	
اهواز	۶۴/۳۸	۷۷/۰۰	۱۱/۵۴	۵۸/۰۱	۲۹/۴۸	۶۲/۵۱	۲/۷۴	۸/۴۶	۰/۰۱	۰/۰۳	۱/۴۲	۰/۶۵۳	۰/۱۸	۳۳	۱۱۱۲۰۲۱	۴۵۳۱۷۲۰	
قم	۷۸/۵۵	۸۹/۳۹	۷/۱۴	۵۹/۱۰	۳۵/۶۱	۵۴/۳۴	۲/۶۸	۹/۱۳	۰/۰۰۶	۰/۰۸۳	۴/۰۲	۰/۰۴۳	۰/۰۵۱	۲۶۲	۱۰۷۴۰۳۶	۱۱۵۱۶۷۲	
کرمانشاه	۵۶/۳۶	۷۷/۳۹	۱۱/۵۶	۶۰/۹۴	۲۳/۰۱	۷۴/۷۱	۴/۸۶	۸/۰۰	۰/۰۰۳	۰/۲۹	۰/۰۴	۰/۷۴	۰/۰۵	۳۹	۸۵۱۴۰۵	۱۹۴۵۲۲۷	
ارومیه	۷۸/۲۰	۸۹/۰۱	۱۰/۰۸	۶۲/۶۰	۲۶/۷۳	۵۹/۰۴	۸/۴۷	۷/۰۰	۰	۰/۸۰	۰/۶۴	۰/۲۰	۰/۰۶۸	۱۴۸	۶۶۷۴۹۹	۳۰۸۰۵۷۶	
رشت	۶۵/۵۹	۸۵/۴۹	۱۷/۲۴	۶۲/۸۵	۲۶/۱۲	۶۴/۹۳	۳/۶۴	۸/۳۴	۰	۰/۳۱۸	۱/۴۳	۰/۱۹	۰/۰۵۱	۹۷	۶۳۹۹۵۱	۲۴۸۰۸۷۴	
زاهدان	۷۰/۴۹	۷۹/۵۵	۱۰/۶۸	۵۰/۵۳	۱۹/۲۰	۷۱/۴۴	۱/۸۸	۱۲/۰۳	۰/۰۰۲	۰/۴۴۵	۰/۸۹	۰/۲۸	۰/۰۳۰	۳۱	۵۶۰۷۲۵	۲۵۳۴۲۲۷	
کرمان	۷۳/۵۴	۸۸/۰۵	۱۶/۰۹	۵۷/۹۳	۲۵/۸۵	۶۳/۷۹	۳/۷۱	۹/۵۹	۰/۰۱۶	۰/۴۱۱	۱/۴۴	۰/۵۵	۰/۰۵۵	۲۰۸	۵۳۴۴۴۱	۲۹۳۸۹۸۸	
اراک	۶۹/۹۵	۸۶/۲۰	۱۲/۰۸	۶۰/۱۴	۳۴/۰۰	۵۵/۷۸	۳/۳۸	۸/۳۴	۰	۰/۳۹۹	۴/۲	۴/۲۲	۰/۰۶۲	۶۴	۵۲۶۱۸۲	۱۴۱۳۹۵۹	
همدان	۷۲/۷۰	۸۷/۹۳	۱۲/۴۱	۶۳/۰۴	۲۸/۳۵	۶۲/۲۳	۴/۶۹	۹/۷۳	۰	۰/۳۲۳	۲	۰/۵۲	۰/۰۵۱	۱۷۷	۵۲۵۷۹۴	۱۷۵۸۲۶۸	

منبع: (سالنامه آماری استان‌ها سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ مرکز آمار ایران، آمارنامه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۶) ** داده‌ها به صورت منطقه‌ای محاسبه شده است، * به جز نفت خام

برای محاسبه شاخص رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها از روش تاپسیس استفاده شده است. برای این منظور ابتدا وزن هر کدام از نماگرها با روش آنتروپی محاسبه شده که نتایج آن در جدول ۶ ارائه شده است. همانطور که در این جدول ملاحظه می‌شود، نرخ اشتغال مردان (E2) و نرخ مشارکت مردان (E4) بیشترین اهمیت را در رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای کشور دارد و پس از آن بیشترین نقش و سهم، به نرخ اشتغال در بخش خدمات (E6) اختصاص دارد. در مقابل، فعالیت‌ها و سازمان‌های برون مرزی (E9) کمترین وزن را در رقابت‌پذیری کلان‌شهرها دارد.

جدول شماره ۶- وزن نماگرها رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای ایران با روش آنتروپی

نمادگر	(E1)	(E2)	(E3)	(E4)	(E5)	(E6)	(E7)	(E8)	(E9)	(E10)	(E11)	*(E12)**	*(E13)**	(E14)	مجموع
وزن	۰/۰۷۳۸۴	۰/۰۷۳۸۷	۰/۰۷۳۶۰	۰/۰۷۳۸۷	۰/۰۷۳۵۷	۰/۰۷۳۸۲	۰/۰۷۳۱۳	۰/۰۷۳۷۰	۰/۰۶۳۷۶	۰/۰۷۱۰۶	۰/۰۷۰۶۴	۰/۰۶۴۳۹	۰/۰۷۳۴۹	۰/۰۷۰۱۵	۱

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۶.

نتایج نهایی پس از اعمال وزن نماگرها در مدل تاپسیس، به صورت شاخص رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها در جدول ۷ آمده است. بر اساس داده‌های این جدول، کلان‌شهر تهران با شاخص رقابت ۰/۵۰۴ رتبه نخست رقابت‌پذیری اقتصادی میان شبکه کلان‌شهرها دارد. تهران که از نظر اندازه جمعیت کماکان نخست شهر برتر کشور است در هیچ‌یک از شاخص‌های اقتصادی حتی سهم شاغلان بخش‌های صنعت و خدمات موقعیت برتر ندارد (جدول ۵). زیرا تهران مقصد نهایی بسیاری از حرکت‌های جمعیتی در مقیاس ملی است؛ فزونی گرفتن سرعت رشد تقاضا نسبت به تولید و عرضه فرصت‌های اقتصادی جدید، رشد شاخص‌های اقتصادی را مهار کرده و در نتیجه شکاف جایگاه رقابت‌پذیری آن را در شبکه کلان‌شهری کشور کاهش داده است. برآیند عملکرد این دو را می‌توان در سهم اندک و شاخص ناچیز تهران در تعداد فرصت‌های شغلی مشاهده کرد؛ تهران اکنون با ۸/۷۴ شغل به ازای هر ۱۰ هزار نفر، کمترین فرصت‌های شغلی را در شبکه کلان‌شهری کشور تولید و عرضه می‌کند. این بدان معناست که برتری‌یابی جمعیتی و سیاسی تهران توأم با برتری‌یابی اقتصادی آن به صورت متوازن توسعه نمی‌یابد و نیروهای شکل دهنده به این دو در جهت خلاف هم در حرکت‌اند. تداوم چنین شرایطی می‌تواند ابعاد ناپایداری اجتماعی و اقتصادی را در کلان‌شهر تهران افزایش دهد. به همین دلیل تهران که در سطح ملی میان کلان‌شهرهای کشور جایگاه نخست رقابت‌پذیری اقتصادی را دارد، بر اساس گزارش پروژه رقابت‌پذیری کلان‌شهرهای دنیا در سال ۲۰۰۸، از میان ۵۰۰ شهر مهم جهان در رتبه ۳۳۲ قرار گرفته است (Delbari, 2014:1). این بدان معناست که جایگاه کنونی تهران در شبکه کلان‌شهرهای کشور که حاصل تصمیمات و تمرکزهای سیاسی و فرایندهای کنترل نشده اجتماعی و اقتصادی است، جایگاهی روئینایی، آسیب‌پذیر و شکننده است که در آینده با چالش‌های جدی‌تری مواجه خواهد شد.

پس از تهران، کلان‌شهرهای کرمان و اصفهان در ایران مرکزی به ترتیب با شاخص ۰/۴۷۴ و ۰/۴۶۶ در مراتب بعدی رقابت اقتصادی قرار دارد. قرارگرفتن اراک، مشهد و تبریز در مراتب بعدی رقابت‌پذیری اقتصادی را باید حاصل تمرکز فعالیت‌های صنعتی و خدمات وابسته دانست که اثرات آن در افزایش شاخص‌های نرخ اشتغال و مشارکت اقتصادی (صنعت و خدمات) این شهرها نمایان شده است. چنانچه، مشهد با شاخص ۸۱/۱۶ در نرخ اشتغال زنان و شاخص ۹۰/۵۵ در نرخ اشتغال مردان، موقعیت برتر در میان کلان‌شهرهای کشور دارد. نباید فراموش کرد مشهد قطب گردشگری زیارتی کشور است که بخش اعظمی از زیرساخت‌ها و خدمات گردشگری در آن متمرکز است. در اراک برخی شاخص‌های مرتبط با بخش صنعت از جمله تعداد شرکت‌های تعاونی فعال (E10)، تعداد کارگاه‌های صنعتی با ۱۰ نفر کارکن و بیشتر (E11) و همین‌طور سرانه ارزش صادرات (E12) بسیار بالا است (جدول ۵). اراک پس از زاهدان و کرمان بیشترین شرکت‌های تعاونی فعال (شاخص ۳۹۹/۳) را در خود دارد. افزون بر آن، اراک از نظر تعداد کارگاه‌های صنعتی ۱۰ نفر کارکن و بیشتر و سرانه ارزش صادرات، رتبه نخست را در میان کلان‌شهرهای کشور دارد (جدول ۵). در تبریز بسیاری از شاخص‌های رقابت‌پذیری اقتصادی به طور نسبی بالاست، اما این شهر بیش از همه در سهم اشتغال بخش خدمات به ویژه خدمات آموزشی، موقعیت برتر دارد. به همین دلیل، تبریز از نظر تعداد فرصت‌های شغلی به ازای هر ده هزار نفر، با شاخص ۱۸۷ فرصت شغلی، چهارمین کلان‌شهر کشور پس از قم، اصفهان و کرمان است. (جدول شماره ۵).

ارومیه با شاخص ۰/۴۰۹ هفتمین کلان‌شهر رقابت‌پذیر ایران است. مزیت نسبی رقابت‌پذیری اقتصادی ارومیه در نرخ اشتغال مردان، نرخ مشارکت مردان، نرخ اشتغال در بخش‌های صنعت و کشاورزی و همین‌طور تعداد شرکت‌های تعاونی فعال است. ارومیه با ۸/۴۷ درصد، بیشترین نرخ اشتغال در بخش کشاورزی و با ۸۰/۰ شرکت، بیشترین تعداد شرکت‌های تعاونی فعال به ازای هر ۱۰ هزار نفر را در میان کلان‌شهرهای کشور دارد. افزایش نرخ مشارکت زنان، تعداد کارگاه‌های صنعتی با ۱۰ نفر کارکن و بیشتر و سرانه ارزش صادرات، ضرورت‌های اقتصادی برای ارتقاء رقابت‌پذیری ارومیه در شبکه کلان‌شهرهای کشور است. سایر کلان‌شهرهای ایران شاخص رقابت‌پذیری اقتصادی کمتر از ۳۹۰/۳ دارند. (جدول شماره ۷). به استثناء شیراز، این گروه عموماً کلان‌شهرهای جدید هستند که در دهه ۱۳۸۵-۱۳۹۵ به شبکه کلان‌شهرهای نیم میلیونی یا یک میلیونی کشور پیوسته‌اند. آن‌ها به ترتیب رتبه و شاخص رقابت‌پذیری اقتصادی شامل قم، اهواز، همدان، کرج، شیراز، رشت، کرمانشاه و زاهدان است. مزیت رقابت‌پذیری اقتصادی قم در تعداد کارگاه‌های صنعتی با ۱۰ نفر کارکن و بیشتر، سهم اشتغال در بخش آموزش و

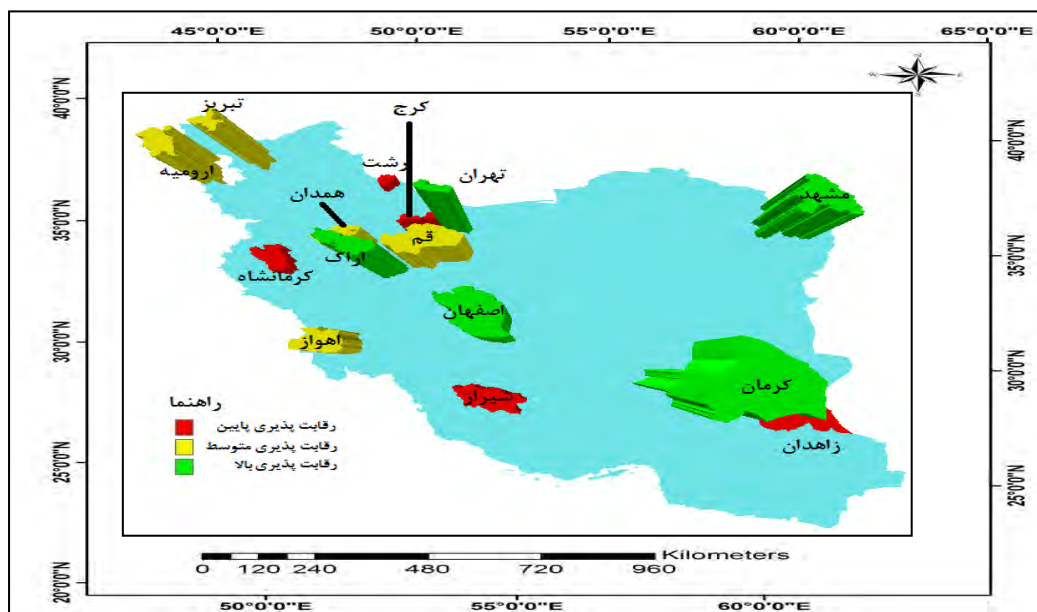
به ویژه در بالاترین فرصت‌های شغلی به ازاء هر ۱۰ هزار نفر است. اهواز در فعالیت‌ها و سازمان‌های برون‌مرزی و بیشترین سرانه محصول ناخالص داخلی (سرانه ۱/۱۸)، همدان در نرخ مشارکت مردان (۶۳/۰۴ درصد)، سهم اشتغال بخش کشاورزی و سهم اشتغال در بخش آموزش (دومین رتبه با ۹/۷۳ درصد) و کرج در نرخ مشارکت اقتصادی، سهم اشتغال بخش خدمات و تعداد کارگاه‌های صنعتی ۱۰ کارکن و بیشتر، مزیت رقابت اقتصادی دارد. شیراز بالاترین سهم اشتغال را در بخش خدمات (۷۸/۴۰ درصد) میان کلان‌شهرها دارد. اما در نرخ اشتغال زنان (۶۷/۵۴ درصد)، تعداد کارگاه‌های صنعتی ۱۰ کارکن و بیشتر به ازای هر ۱۰ هزار نفر (۷۴٪ کارگاه) و تعداد فرصت‌های شغلی به ازای هر ۱۰ هزار نفر (۱۵ شغل)، توان رقابت‌پذیری ناچیزی دارد. شیراز بعد از تهران، کمترین فرصت‌های شغلی را عرضه می‌کند، بعلاوه، پس از کرمانشاه، اهواز و رشت، چهارمین کلان‌شهر با پایین‌ترین نرخ اشتغال زنان در کشور است. زاهدان با شاخص ۰/۲۴۸ در آخرین رتبه رقابت‌پذیری اقتصادی شبکه کلان-شهری کشور جای دارد.

جدول ۷- شاخص رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای ایران با روش تاپسیس (۱۳۹۰)

کلانشهر	تهران	کرمان	اصفهان	اراک	مشهد	تبریز	ارومیه	قم	اهواز	همدان	کرج	شیراز	رشت	کرمانشاه	زاهدان
شاخص	۰/۱۵۰۴	۰/۴۷۴	۰/۴۶۶	۰/۴۴۴	۰/۴۳۴	۰/۴۱۶	۰/۴۰۹	۰/۳۸۹	۰/۳۵۸	۰/۳۵۵	۰/۳۳۳	۰/۳۲۵	۰/۲۷۱	۰/۲۶۶	۰/۲۴۸
رتبه	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵

منبع: یافته‌های تحقیق: ۱۳۹۶.

شکل ۲ کلان‌شهرهای ایران را بر اساس شاخص و رتبه رقابت‌پذیری اقتصادی، در سه گروه نمایش می‌دهد. سطح نخست به کلان‌شهرهای با جایگاه رقابت‌پذیری بالا اختصاص دارد که تهران، کرمان، اصفهان، اراک و مشهد را شامل می‌شود؛ در سطح دوم با جایگاه رقابت‌پذیری متوسط، کلان‌شهرهای تبریز، ارومیه، قم، اهواز و همدان قرار دارد و سرانجام در پایین‌ترین سطح از توان رقابت‌پذیری اقتصادی، کلان‌شهرهای کرج، شیراز، رشت، کرمانشاه و زاهدان دیده می‌شود. الگوی توزیعی نظام سطح‌بندی فوق بیانگر واقعیت‌های زیادی در تحلیل سازمان فضایی-اقتصادی شبکه کلان‌شهری کنونی کشور است که باید در جای خود مطالعه شود. مقتضیات موقعیتی و ناحیه‌بندی جغرافیایی کشور (جغرافیای کلان‌شهرها)، منزلت اداری، جغرافیای عناصر قدرت سیاسی، تاریخ کلان‌شهری، اقتصاد فضا، قشربندی و اکولوژی اجتماعی کلان‌شهرها، نقش تصمیمات جمعی و فردی نهاد مدیریت شهری و توان‌های محیطی و ظرفیت‌های منطقه کلان‌شهری، هر یک معیارهایی است که می‌تواند در تحلیل نهایی رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها مورد توجه قرار گیرد.



شکل ۲- الگوی توزیعی نظام سطح بندی رقابت پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای ایران (روش تاپسیس)

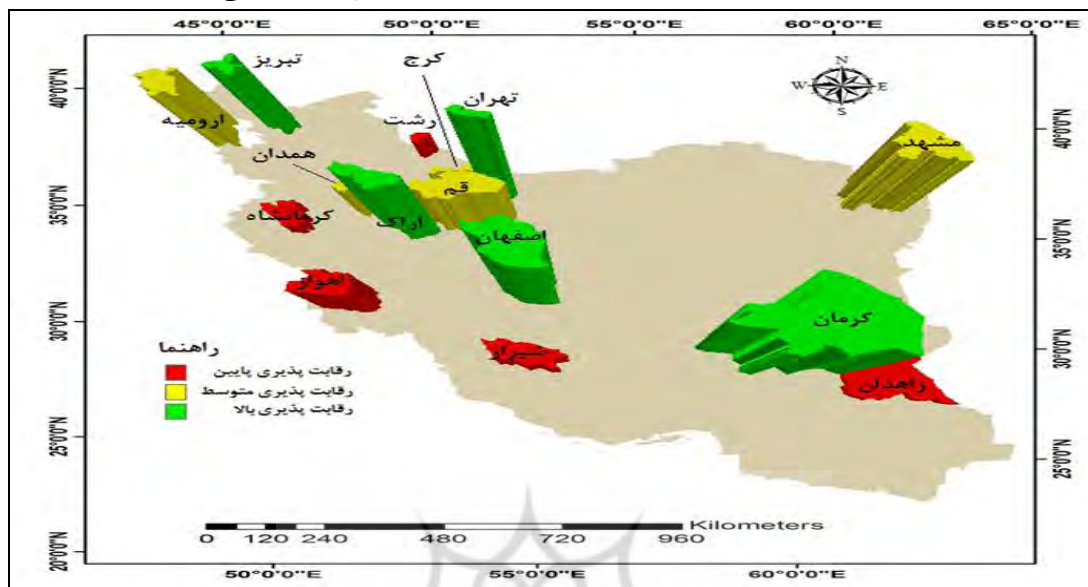
جدول ۸ نظام رتبه‌بندی و شکل ۳ الگوی سطح بندی رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها را بر اساس شاخص رقابت‌پذیری در مدل تاکسونومی عددی نشان می‌دهد. این اندازه‌گیری به منظور اعتبارسنجی رتبه‌بندی تاپسیس انجام شده و در آن داده‌های استاندارد شده (بی‌مقیاس شده) کلان‌شهرها پس از همگن‌سازی و قرارگیری در محدوده مناطق همگن، با یکدیگر مقایسه شده است. بر اساس این محاسبات، کلان‌شهرهای کرمان، تهران و اصفهان به ترتیب با امتیاز وزنی ۰/۶۴۵، ۰/۶۶۹ و ۰/۶۷۱ در جایگاه اول تا سوم و کلان‌شهر زاهدان با امتیاز وزنی ۰/۷۳۰ در رتبه آخر از نظر شاخص اقتصادی رقابت‌پذیری قرار دارد. (جدول ۸). شکاف میان کلان‌شهر رتبه نخست (کرمان) با کلان‌شهر رتبه پانزده (زاهدان) امتیاز وزنی ۰/۰۸۵ دارد و کلان‌شهرهای دیگر هر یک به ترتیب در این دامنه قرار گرفته است. تغییرات نظام رتبه‌بندی اقتصادی کلان‌شهرها در این مدل نسبت به مدل تاپسیس که به شکل جابجایی و تغییرات افزایشی و کاهش رتبه رقابت‌پذیری به ویژه در مورد کرمان، تبریز، همدان، تهران، مشهد و کرج دیده می‌شود، عمدتاً به دلیل تعداد فرصت‌های شغلی به ازای هر ۱۰ هزار نفر است که تاثیر به سزایی در افزایش و یا کاهش توان رقابت‌پذیری کلان‌شهرها دارد. این بدان معناست که تولید و عرضه فرصت‌های شغلی و بهبود توان اشتغال‌زایی کلان‌شهرها نسبت به تغییرات اندازه جمعیت، یکی از اولویت‌های اقدام برای رقابت‌پذیرکردن کلان‌شهرهای سطوح پایین رقابت‌پذیری است. از آنجایی که این کلان‌شهرها عموماً در نواحی پیرامونی کشور قرار دارد (شکل‌های ۳ و ۲)، می‌توان از آن به عنوان یک راهبرد فضایی برای تعادل بخشی منطقه‌ای و آمایش فضای ملی استفاده کرد و از این طریق اقتصاد فضا را با جغرافیای سرزمینی پیوند زد.

جدول ۸- شاخص رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهر ایران با روش تاکسونومی عددی

کلان‌شهر	کرمان	تهران	اصفهان	تبریز	اراک	ارومیه	کرج	همدان	مشهد	قم	اهواز	شیراز	رشت	کرمانشاه	زاهدان
شاخص	۰/۶۴۵	۰/۶۶۹	۰/۶۷۱	۰/۶۸۳	۰/۶۸۵	۰/۶۹۰	۰/۶۹۶	۰/۶۹۹	۰/۷۰۱	۰/۷۰۹	۰/۷۱۰	۰/۷۱۱	۰/۷۱۴	۰/۷۲۶	۰/۷۳۰
رتبه	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵

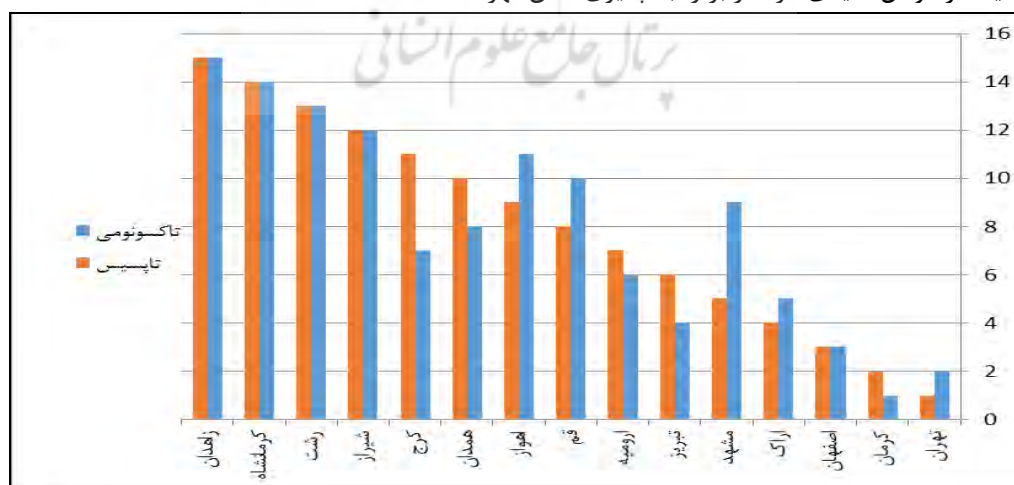
منبع: یافته‌های تحقیق: ۱۳۹۶.

شکل (۳) الگوی توزیعی و نظم فضایی کلان‌شهرهای کشور را بر اساس نظام سطح بندی رقابت پذیری اقتصادی آن در مدل تاکسونومی عددی نمایش می‌دهد. پنج کلان‌شهر کرمان، تهران، اصفهان، تبریز و اراک در سطح بالا و پنج کلان‌شهر دیگر (ارومیه، کرج، همدان، مشهد و قم) در سطح متوسط رقابت‌پذیری اقتصادی قرار دارد. سطح سوم به ترتیب به کلان‌شهرهای اهواز، شیراز، رشت، کرمانشاه و زاهدان اختصاص دارد که دارای توان رقابت‌پذیری ضعیفی است.



شکل ۳- الگوی توزیعی نظام سطح بندی رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای ایران (روش تاکسونومی)

نمودار شماره ۱ تغییرات جایگاه رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای کشور را به طور مقایسه‌ای در دو مدل تاپسیس و تاکسونومی عددی نشان می‌دهد. چنانچه در نمودار ملاحظه می‌شود کلان‌شهرهای اصفهان، شیراز، رشت، کرمانشاه و زاهدان دارای جایگاه ثابت رقابت‌پذیری است. بیشترین تغییرات به کلان‌شهرهای مشهد و کرج و سپس اهواز، همدان، قم و تبریز مربوط است. این تغییرات که حاصل وزن‌دهی متفاوت نماگرهای اقتصادی است، موید آن است که می‌توان با دخالت در هر یک از عوامل اقتصادی، توان رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها را هدایت کرد. این امر مستلزم شناخت عوامل اثرگذار و اثرپذیر است که باید از طریق مطالعات برنامه‌ریزی برای تدوین سیاست‌های مهارکننده، تعدیل‌کننده و توسعه‌دهنده فراهم آید. نتایج پژوهش‌های نظری و همین‌طور نتایج این پژوهش در مورد ایران موید آن است که تعداد و تولید فرصت‌های شغلی و توان اشتغال‌زایی، یک از عوامل کلیدی اثرگذار بر رقابت‌پذیری کلان‌شهرها است.



نمودار ۱- جایگاه رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرهای ایران در دو روش تاکسونومی عددی و تاپسیس

نتیجه‌گیری:

با توسعه شهر و شهرنشینی و پیچیده‌تر شده مسائل شهری، تلاش و کنکاش برای رقابت‌پذیری اقتصاد شهری، لازمه پایداری شهرها به ویژه کلان‌شهرها است. ارزیابی شاخص رقابت‌پذیری اقتصادی در شهرها و کلان‌شهرها که با توسل بر معیارهای ویژه آن انجام می‌شود، تنها یک مطالعه کمی مربوط به سنجش و اندازه‌گیری معیارهای اقتصادی و یا تعیین جایگاه رقابت‌پذیری اقتصادی شهرها نیست، بلکه یک نیاز و جریان مستمر برای شناخت و بهره‌گیری از ظرفیت‌های اقتصادی رقابت‌پذیری شهری به منظور ایفای نقش در مقیاس فراملی و توسعه و تعادل در فضای ملی و منطقه‌ای است.

فضای جغرافیایی ایران در چند دهه اخیر، خواسته و ناخواسته، با شدت و سرعت کلان‌شهری شده است؛ اکنون ۳۱/۶ درصد جمعیت کشور و ۴۴/۲ درصد جمعیت شهری در ۱۵ کلان‌شهر نیم میلیونی، یک میلیونی و یا چند میلیونی زندگی می‌کنند و انتظار می‌رود با بی‌ثباتی حاکم بر پویای شهرنشینی کشور، در آینده با روند پرشتاب‌تری بر دامنه و ابعاد آن افزوده شود و بدینسان جامعه و فضا بیش از پیش شهری و کلان‌شهری بشود. دستاوردهای این مقاله بیانگر چند نتیجه است؛ اقتصاد فضا و جغرافیای فضا در مقیاس ملی و منطقه‌ای به شدت با پویای کلان‌شهری گره خورده است، میان جغرافیای کلان‌شهرها با اقتصاد کلان‌شهرها پیوندهای عمیق و دوسویه برقرار است و فضای جغرافیایی کشور در آینده به شدت از تبعات این پویای متاثر خواهد شد. نخست اینکه، الگوی توزیعی سازمان فضایی شبکه کلان‌شهری کشور از نظر توان و ظرفیت رقابت‌پذیری اقتصادی، در مقیاس ملی، همچنان متأثر از اصول و قانونمندی‌های مرکز پیرامون و به صورت توسعه ناموزون (بخشی و فضایی) است؛ اما، برتری اقتصادی کلان‌شهر ملی یا تهران، آنچنان که در عرصه جمعیتی و سیاسی دیده می‌شود، بیانگر نخست شهری اقتصادی مسلط و بی‌رقیب با شاخص و شکاف رقابت‌پذیری فوق‌تر است. در نتیجه، با افزایش توان اقتصادی کلان‌شهرهای نواحی پیرامونی به ویژه از طریق شاخص‌های اصلی و اثرگذار، هم می‌توان جایگاه و ظرفیت رقابت‌پذیری اقتصادی کلان‌شهرها را توسعه داد و هم از آن برای اهداف آمایشی و توسعه موزون در فضای ملی و منطقه‌ای بهره گرفت.

نتایج این مقاله با نتایج پژوهش فیض‌پور و همکاران (۱۳۹۴) راجع به هفت کلان‌شهر بالای یک میلیون نفر ایران، در بیان جایگاه برتر رقابت‌پذیری اقتصادی تهران همسو است. همینطور با نتایج پژوهش سائز و پریانس (۲۰۱۵) در مورد ۲۶ کشور اتحادیه اروپا، در زمینه تأثیر موقعیت جغرافیایی بر بهبود رقابت‌پذیری شهری همسویی دارد. اما با نتایج مطالعه جیانگ و شن (۲۰۱۰) ناهمسو است؛ این مطالعه که به اندازه‌گیری رقابت‌پذیری شهرهای چین در سال ۲۰۰۰ پرداخته است، به وجود رابطه و همبستگی مستقیم میان اندازه جمعیت و افزایش سطح رقابت‌پذیری تأکید دارد؛ در حالی که بر اساس نتایج این مقاله اندازه جمعیت در جایگاه و توان رقابت‌پذیری کلان‌شهرها عامل اصلی و کلیدی نیست. چنانکه، کرمان که در مرتبه سیزدهم از نظر جمعیت قرار دارد، جایگاه دوم (در مدل تاپسیس) و جایگاه اول (در مدل تاکسونومی عددی) را در رقابت‌پذیری اقتصادی شبکه کلان‌شهری دارد.

جهت بهبود جایگاه رقابت‌پذیری کلان‌شهرهای ایران، ضمن توجه به ظرفیت‌ها و مزیت‌های نسبی داخلی، باید به زمینه‌های اقتصادی رقابت‌پذیری هر شهری و نقش رقابتی که در ابعاد فراملی می‌تواند داشته باشند، توجه ویژه نمود. این امر مستلزم برنامه‌ریزی‌های ملی و فراملی غیر متمرکز و تدوین سناریوهای رقابت‌پذیری برای دوره‌های زمانی میان‌مدت و بلندمدت است. همچنین با توجه به ماهیت رقابت‌پذیری شهری که چندبعدی است، ضروری است در برنامه‌ریزی رقابت‌پذیری شهری، از برخورد یکسونگر پرهیز شود و ابعاد اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی و امنیتی رقابت‌پذیری شهری به صورت یکپارچه توجه مطالعه گردد. بعلاوه، از آنجا که آینده‌های محلی، آینده‌های ملی و جهانی را تشکیل می‌دهد، در بعد فراملی برای رقابت‌پذیری با سایر رقبای، باید جایگاه و نقش هر یک از کلان‌شهرها بر اساس ظرفیت نسبی آن مشخص باشد. زیرا بهبود سطح رقابت‌پذیری هر کلان‌شهر در نهایت به بهبود رقابت‌پذیری منطقه‌ای ایران (که از اهداف سند چشم‌انداز است) و همچنین رقابت‌پذیری جهانی، منجر خواهد شد.

References:

1. Delbari, M (2014): *City Economic Competitiveness with Emphasis on Factors Affecting the Urban Competitiveness Index (GUCI), Iran, The first national conference in search of the city of tomorrow and the introduction of concepts and examples in the Islamic city of Iran. (in Persian)*
2. Elahi, P.(2014): *Planning of Kerman Historical City Center With the Emphasis on Urban Competitive Capacity Improvement, Department of Urban planning Faculty of Art and Architecture Tarbiat Modares University. (in Persian)*
3. Feizpour, M.A.; Mojibifar, M.; Mehdizadeh, M (2015): *Urban competitiveness and Tehran position among the metropolises of Iran, the conference on the centralization and capitalization of the capital, Iran, Tarbiat modares university. (in Persian)*
4. Gardiner, B., Martin, R., & Tyler, P. (2004): *Competitiveness, productivity and economic growth across the European regions. Regional Studies, 38, 1037–1059.*
5. Gorbani, R. (2014): *An Overview on New Patterns of Urban Planning, Frozesh Publication, Iran. (in Persian)*
<http://www.un.org>.
6. Jiang, Y., & Shen, J. (2010): *Measuring the urban competitiveness of Chinese cities in 2000. Cities, 27(5), 307–314.*
7. Kargar Samani, A.(2015): *Developing a Model for Urban Competitiveness, Regarding Good Urban Governance Indexes in the Context of Globalization, Tarbiat Modares University, the Degree of Doctor of Philosophy (Ph.D) in Strategic Management.*
8. Khajavi, M. (2010): *Competitiveness and Components of Urban Economics", International Monthly Journal, No. (9) 2, pp. 61-60. (in Persian)*
9. Kresl, P. (2013): *The Competitiveness of Cities, United Nations Human Settlements Programme, UN-HABITAT.*
10. Lengyel, I. (2003): *Economic Growth and Competitiveness of Hungarian Regions. Paper prepared for „Reinventing Regions in the Global Economy“ RSA Conference, 12th – 15th April 2003, Pisa, Italy, p. 18.*
11. Lengyel, I. (2016): *Competitiveness of Metropolitan Regions in Visegrad Counties, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Volume 223, 10 June 2016, Pages 357-362.*
12. Paliulis, N; Cincikaite, R (2013): *ASSESSING COMPETITIVENESS OF LITHUANIAN CITIES, Economics and Management. 18,3.*
13. Peng, Li; Zhanxin, Ma. (2011): *The Evaluation of City Competitiveness in Shandong Province, Energy Procedia, 5, pp 472–476.*
14. Reiljan, J., Henrikus, M., Ivanov, A. (2000): *Key issues in defining and analyzing the competitiveness of a country. Tartu University Press, 59 p.*
15. Saeedardakanii, S; Haddadian, S. (2013): *EFFECT OF KNOWLEDGE MANAGEMENT AND INTERNAL STATUS OF ENTERPRISES ON THEIR COMPETITIVENESS, JOURNAL OF INDUSTRIAL STRATEGIC MANAGEMENT (PAJOUHESHGAR) AUGUST 2013 , Volume 10 , Number 30. (in Persian)*
16. Saez, L; Perianez, I. (2015): *Benchmarking urban competitiveness in Europe to attract investment, Cities 48, pp 76–85.*
17. Singhal, Sh; McGreal, S; Berry, J. (2013): *An evaluative model for city competitiveness: Application to UK cities, Land Use Policy 30, 214-222.*
18. *Statistical Centre of Iran. (2011-2016).*
19. *United Nations (2016): The World's Cities in 2016, available at:*
20. Webster, D; Muller, L. (2000): *Urban Competitiveness Assessment in Developing Country Urban Regions: The Road Forward, The World Bank.*