

رقابت‌پذیری شهرهای جدید (نمونه مطالعاتی: شهر جدید پرند)

سعید صابونی*، مصطفی بهزادفر**، حمیدرضا صارمی⁺

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۶/۱۰ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۰/۱۳

چکیده

هدف مقاله شناخت مؤثرترین عوامل رقابت‌پذیری شهر جدید پرند و میزان اثرگذاری هر کدام می‌باشد. بدین منظور، از روش کیفی و رویکرد نظریه‌پردازی داده‌بنیاد بر اساس رهیافت نظری استراوس و کوربین (۱۹۹۸) استفاده شد. ابزار جمع‌آوری داده‌ها، مصاحبه‌های نیمه ساختاریافته و روش گردآوری اطلاعات، نمونه‌گیری هدفمند با ۳۱ نفر از خبرگان آشنا به مباحث شهر جدید پرند (استادان دانشگاه‌ها و کارفرمایان مسکن و پروژه‌های شهری) تا حد اشباع نظری و کفایت مقوله‌ها بوده است. تجزیه و تحلیل داده‌ها در سه مرحله کدگذاری باز، محوری و انتخابی انجام شد و براساس آن، مدل کیفی پژوهش طراحی گردید. در مرحله کیفی، در کدگذاری باز ۶۱ مفهوم به دست آمد که در کدگذاری محوری به ۱۹ مفهوم اصلی تقلیل یافت. یافته‌ها نشان داد از بعد اقتصادی، مولفه سرمایه‌گذاری و از بعد سیاسی - نهادی، مولفه حاکمیت قانونی و سازمانی با ضریب یک بیش‌ترین تاثیر و در بعد اجتماعی، عدالت با ضریب (۰/۳۸۳) کم‌ترین تاثیر را بر رقابت‌پذیری شهر جدید پرند دارند. دیگر نشانگرها دارای ضریب تعیین در محدوده متوسط بوده‌اند.

طبقه‌بندی JEL: Q54, Q55, Q42.

واژگان کلیدی: رقابت‌پذیری، توسعه شهری، شهر جدید، شهر پرند.

* دانشجوی دکتری شهرسازی، واحد شهر قدس، دانشگاه آزاد اسلامی، شهر قدس، ایران، پست الکترونیکی:

s.sabooni@iran.ir

** استاد گروه شهرسازی و معماری، دانشگاه علم و صنعت، تهران، ایران (نویسنده مسئول)، پست الکترونیکی:

behzadfar@iust.ac.ir

⁺ استادیار گروه هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران:

saremi@modares.ac.ir

۱. مقدمه

امروزه، رقابت‌پذیری شهری، به یکی از موضوعات اصلی در سیاست‌گذاری عمومی تبدیل شده است. در طول سه دهه گذشته، شهرهای کشورهای صنعتی، با مساله «رقابت‌پذیری»^۱ مواجه بوده‌اند. اهمیت فزاینده آن، حاصل تغییرات اساسی در اقتصاد جهانی، توانایی سطوح اداره و کنترل شهرها، ساختار جمعیتی بیش‌تر ملت‌ها، ساختارهای اجتماعی و عملکردی، و پویایی رهبری در سطح محلی در شهرهای بسیار بزرگ است (کارل کرسل^۲، ۲۰۱۳: ۱).

امروزه و به نحوی، قابل پیش‌بینی، حتی برای سردمداران آینده شهری و ساختارهای اقتصادهای شهری چالش‌هایی رخ خواهد داشت؛ به طوری که پیش از این هرگز چنین امری رخ نداده است (همان)؛ [زیرا] شهرها هم از لحاظ جایگاه رقابتی و هم از نظر امکانات و ظرفیت‌های وجودی از توانایی یکسانی برخوردار نیستند (چانگ، لین و ژائو^۳، ۲۰۱۲).

به طور کلی، رقابت‌پذیری به عنوان مساله‌ای راهبردی هم در محافل علمی و هم در عرصه سیاست‌گذاری مورد بحث قرار گرفته است؛ به طوری که سنجش و ارزیابی سطح عملکرد رقابتی کشورها، مناطق و شهرها و نیز شناسایی و طراحی بسته‌های سیاستی برای ارتقای جایگاه آنها در بسیاری از کشورها به طور رسمی نهادینه شده است. در گذشته، رقابت‌پذیری تنها در سطح بنگاه‌ها و صنایع مطرح بوده است؛ اما، در عصر حاضر، این مفهوم از سطح خرد به سطح کلان کشورها، مناطق و شهرهای جهان کشیده شده است. در این معنا، رقابت‌پذیری شهری به «میزان توانایی یک شهر در تولید ثروت بیش‌تر از طریق بهره‌وری پایدار (اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی) و نهایتاً، افزایش کیفیت زندگی شهروندان اطلاق می‌شود»^۴.

رقابت‌پذیری شهری، بیش از پیش مراکز شهری را به عنوان کانون‌های تولید ثروت ملی و جهانی برای کسب درآمد بیش‌تر و جذب سهم بیش‌تری از بازارهای جهانی و ارتقای رفاه

^۱ Competitiveness

^۲ Karl Kresl

^۳ Chang, Chen, Lin, & Gao

^۴ پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی (۱۷ فروردین ماه ۱۳۹۶). حفظ شهرها به عنوان سرمایه نهادی - اجتماعی (گفتگو با سمانه افشار ارایه‌کننده طرح گفت‌وگو جدید رقابت‌پذیری شهری). بازیابی در سایت زیر:

<http://news.mrud.ir/news/36162>

شهروندان در رقابت با یکدیگر قرار داده و از این رو، آن‌ها را ملزم به بازتعریف مزیت‌های رقابتی خود با تاکید بر مولفه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کرده است. با توجه به اهمیت راهبردی موضوع، بسیاری از مقامات شهری و منطقه‌ای به طور فزاینده‌ای خواستار تنظیم و طراحی شاخص‌های رقابت‌پذیری محلی برای مقایسه جایگاه نسبی شهرهای خود نسبت به سایر شهرها شده‌اند تا بتوانند متناسب با آن راهبردهای سیاستی برای ارتقای جایگاه خود تدوین کنند (همان).

از سال ۱۳۹۵ این مفهوم وارد ادبیات شهرسازی و اقتصادی (توسعه) کشور شده است و هدف آن، رقابت‌پذیری شهرهای کشور به منظور تحریک رشد، توسعه اقتصاد محلی و افزایش کیفیت فضای شهری، مستلزم تشریح نظام‌مند گفتمان رقابت‌پذیری، تبیین صحیح زمینه‌های رقابت بین شهری و ارزیابی دقیق سطح رقابت‌پذیری شهرهاست؛ به طوری که بدون شناخت اصولی و بررسی نقاط ضعف و قوت شهرها نمی‌توان گامی برای اتخاذ و تدوین سیاست‌های راهبردی جهت ارتقای سطح رقابت‌پذیری آن‌ها برداشت.

در ادبیات مرتبط، شهرهای جدید، هویت‌هایی دانسته می‌شوند که در مراحل اولیه رشد و توسعه خود، به نابسامانی‌هایی دچار شده‌اند و برای این که بتوانند از نظام‌های متنوع اقتصادی و اجتماعی و غیره بهره ببرند، باید از طریق راه‌حل‌های خلاقانه به مجرای متعارف توسعه شهری هدایت شوند (دیجکسترا، آنونی و کوزوسکا^۱، ۲۰۱۱).

در این راستا، بر اساس مطالعه مشکینی، سلیمانی، عزیزی، زارعی و زارع پیشه (۱۳۹۲) تحلیل و بررسی شهرهای بزرگ کشور حاکی از وجود مشکلاتی است که باعث نارضایتی ساکنان این شهرها شده است. در این پژوهش، از میان شهرهایی که می‌تواند متعلق موضوع باشد، به شهر پرند (به دلیل ویژگی‌های خاص و منحصر به فردی که دارد) پرداخته شده است. شهر پرند که با هدف اسکان بخشی از سرریز جمعیتی مجموعه شهری تهران و کارکنان فرودگاه بین‌المللی امام (ره) ایجاد شده است و از این حیث، در سیاست‌های دولتی، از اهمیت قابل توجهی برخوردار است؛ به دلیل بی‌توجهی به معیارهای رقابت‌پذیری شهری، از دستیابی به اهداف توسعه‌ای بازمانده است. بر این اساس، این پژوهش با هدف اکتشاف و دسته‌بندی عوامل رقابت‌پذیری شهر پرند تلاش می‌کند به سوال‌های کلیدی از این دست پاسخ

¹ Dijkstra, Annoni & Kozovska

دهد که عوامل مؤثر بر رقابت‌پذیری شهر پرند چیست و کدام‌یک از این عوامل تأثیر بیش‌تری در افزایش میزان رقابت‌پذیری در شهر پرند دارند. هر پاسخی که به این پرسش‌ها داده شود، می‌تواند هم‌چون راهبردی، برنامه‌ریزان شهری را در پیش‌برد اهداف رقابتی رهنمون شود.

۲. ادبیات موضوع

شهرها در طول تاریخ موتور بهره‌وری و رشد بوده‌اند و برای رشد و رقابت‌پذیری آینده ملت‌ها و سرزمین‌ها نیز اساسی خواهند بود. این نکته، خاصه، در زمان شهرنشینی سریع و گسترده در بازارهای نوظهور صادق است. در این بخش، چهارچوب موضوع با ایضاح مفاهیم اساسی ارائه می‌شود.

رقابت‌پذیری

رقابت‌پذیری، موضوعی مهم و محوری است که از آن به مثابه ابزاری برای رسیدن به رشد مطلوب اقتصادی و توسعه پایدار یاد می‌شود. بسیاری از محققان، رقابت‌پذیری را برابر با موفقیت در عرصه اقتصادی دانسته‌اند. عواملی چون رشد روزافزون شهرنشینی، جهانی شدن شبکه شهرها، رقابت اقتصادی برای ارتقا و پیچیدگی تغییرات در ساختار طبیعی و انسانی شهرها، زمینه‌های تلاش برای شناخت توسعه و تعیین جایگاه رقابتی را فراهم کرده که بر همین اساس، تدوین راهبرد مطلوب و رقابت‌پذیری در میان شبکه شهرهای ملی و فراملی به عنوان یکی از نیازهای اصلی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در اقتصادهای توسعه‌یافته و در حال توسعه را ضروری ساخته است.

«رقابت‌پذیری شهری» به مجموعه‌ای از عوامل گفته می‌شود که سطح بهره‌وری پایدار یک شهر را تعیین می‌کنند؛ این عوامل عبارتند از: خط‌مشی‌های سیاسی/برنامه‌های سیاسی، نهادها، راهبردها و فرایندها؛ در این تعریف، پایداری شامل موضوعات اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی است (مجمع جهانی اقتصاد^۱، ۲۰۱۴: ۵).

^۱ World Economic Forum

رقابت پذیری اقتصادی شهرها باید به اهداف و کیفیات ملموسی منجر شود که عبارتند از: ارتقای شاخص رقابت پذیری شهری، بهبود محیط اقتصادی شهری، هماهنگ کردن و تعامل مثبت اقتصادی با جریان جهانی مبتنی بر مجموعه‌ای از رویکردهای نظری پشتیبان به منظور بهبود شاخص رقابت پذیری شهری (دلبری، ۱۳۹۳ به نقل از مولائی، ۱۳۹۸: ۱۱۵).

مفهوم رقابت پذیری با نظریه‌های بسیاری، چه در سطح خرد، و چه در سطح کلان، مرتبط است و در واقع، می‌توان سنگ بنای رقابت پذیری را بر چند رویکرد نظری مهم در این زمینه گذاشت؛ از جمله نظریه‌های مرتبط با بحث مزیت‌های رقابتی می‌توان به نظریه‌های کلاسیک و نئوکلاسیک، مکتب اقتصادی کینز، رشد اقتصادی درون‌زا، نظریه تجارت جدید، نظریه رشد شهری، اقتصاد بنگاهی جدید، اقتصاد راهبردی کسب و کار و نظریه اقتصاد تکاملی شومپیتر اشاره کرد (داداش‌پور و احمدی، ۱۳۸۹).

نظریه کلاسیک از اولین نظریه‌های مطرح در این حوزه است که بر طبق آن، هر کشور در تولید کالاهایی که بر اساس برتری‌های تکنولوژیکی، مزیت نسبی دارد، تخصصی می‌شود. نظریه «مزیت مطلق»^۱ آدام اسمیت و مزیت نسبی ریکاردو از اولین نظریات در باب تخصصی شدن و تجارت و مبادله بین مناطق به شمار می‌آیند. از سوی دیگر، نظریه نئوکلاسیک (هکشر - اوهلین) که اصلاح شده نظریه کلاسیک است، «مزیت نسبی»^۲ مناطق را بر مبنای موهبت‌های طبیعی آن‌ها تعریف می‌کند (صباغ کرمانی، ۱۳۸۰).

فرض نظریه مزیت نسبی ریکاردو و هکشر - اوهلین این است که تجارت بر پایه تفاوت ظرفیت‌های خدادادی اتفاق می‌افتد (کمگنی^۳، ۲۰۰۲).

دیدگاه نئوکلاسیک، عوامل مؤثر بر رقابت پذیری را سرمایه‌گذاری، شرایط درونی، فناوری برون‌زا و سرمایه انسانی می‌داند (مولن و مارسدن^۴، ۲۰۱۵). نظریه رشد اقتصادی درون‌زا، همان نظریه رشد جدید است که بر اساس آن، انباشت دانش، بازده‌های فزاینده ایجاد می‌کند. شرکت‌ها برای دستیابی به امتیازهای انحصاری می‌توانند دانش را برای خود نگه‌دارند و دولت‌ها باید از

¹ Absolute Advantage

² Comparative Advantage

³ Camagni

⁴ Mullen & Marsden

تعامل بین دانش در حال انتشار و حقوق و دارایی‌های فکری حمایت کنند؛ هم‌چنین، این نظریه برای سرمایه انسانی و نیروی کار ماهر محلی نیز اهمیت زیادی قائل است (مارتین^۱، ۲۰۰۴). در مکتب اقتصادی کینز، نحوه مصرف شتاب‌دهنده‌های سرمایه‌گذاری و تقاضای صادرات، محرک‌های سیستم در تولید و مبادله میان مناطق هستند (سائز و پریز،^۲ ۲۰۱۵؛ جواهری و هادی زنون، ۱۳۸۷).

در دومین گزارش هم‌بستگی اجتماعی و اقتصادی کمیسیون اروپا در سال ۲۰۰۱، شاخص‌هایی چون سطوح اشتغال، میزان بهره‌وری و تمرکز آنها در بخش‌های مختلف، گرایش‌های جمعیت‌شناختی مانند مهاجرت، سرمایه‌گذاری، زیرساخت‌های موجود، سطح و ماهیت آموزش و نیز نوآوری و خلاقیت به عنوان شاخص‌های رقابت‌پذیری یاد شده‌اند (پورتر^۳، ۱۹۹۰).

به طور کلی، مؤلفه‌های اصلی شاخص‌های رقابت‌پذیری عبارتند از: رقابت‌پذیری کلی به عنوان تولید ناخالص ملی^۴ در واحد نفر، درآمد مصرفی خانوار، بهره‌وری نیروی کار، سطوح حمایت درآمد و صادرات، بازار نیروی کار، آموزش و پرورش، سرمایه، زمین و زیرساخت‌ها (شریف‌زادگان و ندایی طوسی، ۱۳۹۵؛ کارگرسامانی، کرد نائیج، خداداد حسینی و موسوی شغایی، ۱۳۹۳).

شاخص سرمایه انسانی از طریق متغیرهای آموزشی مانند شهروندان دارای تحصیلات عالی، تعداد دانش‌آموزان و نیز خصوصیات نیروی کار شامل جمعیت موجود در سن کار و نرخ مشارکت نیروی کار برآورد می‌شود. برای تعیین شاخص نوآوری و خلاقیت نیز از تعداد اختراعات ثبت شده، سهم مؤسسات و سهم ارزش افزوده تولید شده در بخش‌هایی که از سطح تکنولوژی بالاتری برخوردارند، بهره گرفته می‌شود. در جغرافیای اقتصادی جدید، صرفه‌های ناشی از تجمع و هم‌مکانی شدن، عوامل بسیار مهمی در رقابت‌پذیری دانسته شده‌اند (کاظمیان، صالحی، ایازی، نوذریور، ایمانی جاجرمی، سعیدی رضوانی و عبداللهی، ۱۳۹۲).

¹ Martin

² Sáez & Perriáñez

³ Porter

⁴ GDP

بنابراین، تراکم جمعیت، سهم کارکنان بخش‌هایی که صرفه‌های خارجی و گرایش به تمرکز آن‌ها زیاد است؛ مانند کارخانجات، عمده‌فروشی و ...، وجود صنایع پشتیبان به عنوان مولفه اصلی موفقیت می‌توانند به عنوان سنجه‌های تجمع به کار روند. برای قابلیت دسترسی نیز سه متغیر در نظر گرفته شده است که عبارت‌اند از: (۱) دسترسی جاده‌ای به بازارها؛ (۲) فاصله از فرودگاه و دسترسی هوایی و (۳) تعداد ارتباطات بین‌المللی بنگاه‌ها (بوث و فیلیپ^۱، ۱۹۹۸). استیمسون، استوگ و روبرتز^۲ (۲۰۰۶) در مطالعه خود ۳۸۰ عامل را که در عرصه رقابت‌پذیری شهرهای جدید از تاثیر و نفوذ برخوردارند، در هشت طبقه اصلی دسته‌بندی کرده است؛ این طبقات در زیر ارائه می‌شود.^۳

(۱) در حوزه افراد

قابلیت دسترسی و کیفیت منابع انسانی؛ قدرت اقتصادی داخلی (شامل ارزیابی اقتصاد خرد از اقتصاد داخلی)؛ بین‌المللی شدن (میزان مشارکت کشور در تجارت بین‌المللی و جریان سرمایه‌گذاری)؛

(۲) در حوزه حکومت

سیاست‌های مساعد دولت برای رقابت‌پذیری؛ امور مالی (عملکرد بازار سرمایه و کیفیت خدمات مالی)؛ زیرساخت‌ها (کافی بودن منابع برای پاسخ‌گویی به نیازهای اساسی کسب و کار)؛ مدیریت (مدیریت خلاقانه، سودمند و پاسخ‌گوی مؤسسات)؛ علم و فناوری (سرمایه علمی و فناوری همراه با موفقیت در تحقیقات بنیادی و کاربردی).

شهرهای جدید

شهرهای جدید، اجتماع‌های برنامه‌ریزی شده‌ای هستند که در پاسخ به اهداف آشکار و از پیش تعیین شده، ایجاد می‌شوند (هاشمی، ۱۳۷۸). منظور از شهر جدید، اجتماعی خودبسنده با جمعیت و مساحت مشخص، فاصله‌ای معین از «مادر شهر»^۴، برنامه‌ریزی از پیش تعیین شده،

^۱ Boothe & Philip

^۲ Stimson, Stough & Roberts

^۳ به دلیل رعایت اختصار از تشریح یکایک طبقات خوداری شده است.

^۴ Metropolitan

اهداف معین و نیز برخوردار از تمام تسهیلات لازم برای یک محیط مستقل می‌باشد (هراتی و زیویار، ۱۳۹۱).

معمولا، شهرهای جدید برای تمرکززدایی زیستی، اقتصادی و اجتماعی در نواحی قابل سکونت شهرهای بزرگ طراحی می‌شوند تا با وجود جاذبه نزدیکی به شهرهای بزرگ، شهروندان برای خروج از مادر شهر تهییج و تحریک شوند (وارثی و زیرک باش، ۱۳۸۵). شهر جدید به مکانی اطلاق می‌شود که در محدوده آن، برای اسکان و فعالیت جمعیتی بیش از ۵۰ هزار نفر یا دست‌کم ۱۰ هزار واحد مسکونی در خارج از حوزه شهری و حریم استحفاظی شهرهای موجود پیش‌بینی شده باشد (نوریان و شایسته پایدار، ۱۳۸۶). شهرهای جدید مناطق ساختاریافته‌ای هستند که در تقاطع مراکز شهرهای جدید و محورهای توجیهی توسعه شهری استقرار یافته‌اند (نگهداری، ۱۳۸۱).

شهرهای جدید در چهارچوب نظریه‌های گوناگون، در دوره‌های مختلف تاریخی، در نقاط مختلف دنیا به منظور دستیابی به اهداف ویژه‌ای شکل گرفته است (میریان، ۱۳۸۵). ابنزر هوارد^۱، این‌گونه شهرها را گزینه‌ای برای رویارویی با رشد جمعیت کلان‌شهرها، ساماندهی و توزیع فضایی جمعیت و فعالیت می‌دانست که بعد از جنگ جهانی دوم الگویی برای کمک به حل مشکلات و مسائل اجتماعی و اقتصادی شهرهای بزرگ به شمار می‌روند (زمانی و عارفی^۲، ۱۳۹۲).

سیاست‌های ایجاد و توسعه شهرهای جدید در ایران را می‌توان به دو سیاست کلی تقسیم نمود؛ نخست در ارتباط با مادر شهر می‌باشد که مواردی چون جذب سرریز جمعیتی مادر شهر، جلوگیری از رشد بی‌رویه مادر شهر و فراهم‌سازی بستر مناسب برای توسعه پیوسته مادر شهر، جلوگیری از تخریب بی‌رویه اراضی کشاورزی، باغات و مناظر اطراف کلان‌شهرها و کاهش ترافیک و ترافیک از مادر شهر و تأمین جذابیت و کیفیت زندگی در شهر جدید را شامل می‌شود؛ دومین سیاست کلی ایجاد شهرهای جدید در ایران سیاست‌های تبعی بوده که عبارت‌اند از: ایجاد فرصت‌های شغلی، کار و اشتغال، تأمین زمین و مسکن متناسب با اقشار کم‌درآمد، بسترسازی تعادل منطقه‌ای و ایجاد مراکز ارائه خدمات فرامنطقه‌ای، جلوگیری از

¹ Ebenezer Howard

² Zamani & Arefi

توسعه خودروی شهری، زاغه‌نشینی و سکونت‌گاه‌های حاشیه‌ای و در نهایت، جلوگیری از بورس‌بازی زمین و تأمین اراضی مناسب ساخت و ساز در منطقه شهری (مشکینی، سلیمانی، عزیزی، زارعی و زارع پیشه، ۱۳۹۲؛ شمس و ملک حسینی، ۱۳۸۹).

در جدول (۱) اهمّ پیشینه تجربی مرتبط، به صورت خلاصه نشان داده شده است.

جدول ۱. اهمّ پیشینه تجربی

عنوان پژوهش	پژوهشگران	هدف	نتایج
تدوین شاخص رقابت‌پذیری انگلستان	رابرت هاگینز و همکاران (۲۰۰۳)	استخراج شاخص‌های ارزیابی شهرهای انگلستان و رتبه‌بندی آنها	هدف، دست‌یابی به شاخص سه سطحی رقابت‌پذیری شهرهای انگلستان است. انتشار رتبه‌بندی هر ساله مناطق دوازده‌گانه انگلستان، به صورت دوره‌ای، برای بررسی میزان پیشرفت یا پسرفت آنها منتشر می‌شود.
رقابت منطقه‌ای در فنلاند	یان هوواری و همکاران (۲۰۰۰)	تدوین شاخص ارزیابی شهرهای فنلاند و رتبه‌بندی آنها	مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار در مزیت رقابتی شهرهای فنلاند سرمایه انسانی، نوآوری، تجمع و قابلیت دسترسی است؛ بین سرانه درآمد و اشتغال به عنوان پیامدهای رقابت‌پذیری و معرف‌ها و معین‌ها به عنوان منابع رقابت‌پذیری باید تفکیک قائل شد.
توسعه اقتصادی منطقه‌ای	رابرت استیمسون و همکاران (۲۰۰۶)	سنجش رقابت‌پذیری منطقه‌ای و استخراج راهبردهای توسعه	زیرساخت راهبردی کسب و کار به عنوان اولویت اول سرمایه‌گذاری در بین زیرساخت‌ها و صنایع مواد غذایی اولویت اول سرمایه‌گذاری در بین خوشه‌های صنعتی تأثیر تعیین‌کننده‌ای در رقابت‌پذیری منطقه‌ای دارند.
بررسی مفاهیم رقابت‌پذیری	عبدالرزاق رئیسی، رضا نوروزی (۱۳۹۳)	استخراج عوامل مؤثر بر رقابت‌پذیری اقتصادی	رقابت بین شرکت‌ها، در ذات بازار وجود دارد. تا به امروز یک تعریف پذیرفته شده از رقابت‌پذیری وجود دارد؛ ولی مفاهیم مختلف تلاش می‌کنند؛ به گونه‌ای آن را توانایی برای به دست آوردن و توانایی برای جذب تعریف نمایند.
شناسایی و اولویت‌بندی عوامل ریشه‌ای تأثیرگذار در ارتقای رقابت‌پذیری منطقه‌ای مورد مطالعه‌ی استان کردستان	مهدی ده ده جانی (۱۳۹۳)	شناسایی و اولویت‌بندی مهم‌ترین عوامل رقابت‌پذیری منطقه‌ای بوده که در توسعه استان کردستان تأثیرگذارند	در سطح عامل‌ها، عامل اقتصادی با ۲۴ درصد و عامل نهادی- سیاسی با ۱۸ درصد و در سطح دوم معیارهایی چون کارآمدی نظام تولید با ۴۴ درصد و سیاست‌گذاری دولتی با ۴۳ درصد، بیش‌ترین تأثیر را در ارتقای رقابت‌پذیری منطقه‌ای استان کردستان دارند. در بخش پیشران‌های اقتصادی، بخش‌های جنگل‌داری، ساختمان و کشاورزی، به ترتیب، ۳۲/۱، ۱۷/۱ و ۰۴/۱ رقابت‌پذیرترین بخش‌های فعالیتی محسوب می‌شوند.
شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر در رقابت‌پذیری منطقه‌ای در استان گیلان	نیوشا مدنی و نادر زالی (۱۳۹۵)	شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر در رقابت‌پذیری منطقه‌ای در استان گیلان	در سطح اول شاخص ارزیابی «زیرشاخص اقتصادی» و «زیرشاخص سیاسی - نهادی» و در سطح دوم، عوامل «کارآمدی نظام تولید» و «سیاست‌گذاری دولتی» بیش‌ترین تأثیر را در رقابت‌پذیری منطقه‌ای استان گیلان دارند.

منبع: گردآوری محقق

تحلیل مطالعات پیشین نشان می‌دهد که ادبیات موضوع رقابت‌پذیری برای این که پایه نظری قوی برای حرکت جهت توسعه همه‌جانبه شهرهای ایران فراهم نماید، اندک بوده و محققان و صاحب‌نظران برای این که الگوهای بومی توسعه پایدار بر اساس اهداف رقابت‌پذیری را تدوین کرده و مورد نقادی و مذاقه قرار دهند و سپس، یافته‌ها، به عنوان نقشه راه تنظیم شود، هنوز در مراحل نخستین قرار دارند. با توجه به این مطلب، نخستین نوآوری این است که این پژوهش، به طور ویژه، به شهر پرند پرداخته است؛ پیش از این، پژوهش دیگری در خصوص شهر پرند مشاهده و یافت نشده است. دوم این که تلاشی اندک جهت غنابخشیدن به ادبیات جوان رقابت‌پذیری در کشور است و از این نظر نیز می‌تواند سودمند واقع گردد.

۳. روش پژوهش

این پژوهش از نوع پژوهش کیفی بوده و از مهم‌ترین استراتژی‌های پژوهش کیفی و روش‌شناسی کیفی؛ یعنی، نظریه‌پردازی داده‌بنیاد بهره می‌برد. این روش، فرایندی است؛ بدین معنا، در اجرای فرایند تا حصول نتیجه این فرایند طی می‌شود: انجام نمونه‌برداری نظری، یادداشت‌نگاری، کدگذاری داده‌ها (اعم از کدگذاری باز، کدگذاری محوری و کدگذاری انتخابی)، خلق و ارائه نظریه و در نهایت، اعتبارسنجی نظریه.

بنابراین، در بخش کیفی این پژوهش، از شیوه داده‌بنیاد برای کدگذاری استفاده می‌شود و برای بخش کمی نیز از شیوه علی-مقایسه‌ای استفاده می‌شود که با استخراج مفاهیم از کدگذاری مشاهدات مشارکتی و مصاحبه‌های نیمه ساختاریافته در ارتباط با رقابت‌پذیری شهرهای جدید از خبرگان و افراد مطلع این مراحل اجرایی می‌شود.

داده‌ها از نوع داده‌های کیفی است که از طریق تکنیک مصاحبه به دست می‌آید؛ مصاحبه‌ها به قدری ادامه می‌یابد که به اشباع نظری برسد. سپس از مقوله‌ها و کدهای استخراج شده در تدوین پرسش‌نامه بهره گرفته می‌شود. برای صحت و درستی جدول کدگذاری در مرحله قبل از کدگذاری و سپس بعد از کدگذاری از آینده‌پژوهی توسط متخصصان استفاده می‌شود.

روایی پرسش‌نامه با استفاده از فرمول $CVI=0.78$ و پایایی با استفاده از آلفای کرونباخ $=0.72$ انجام می‌شود. برای سهولت از جدول کدینگ از پیش طراحی شده بهره گرفته می‌شود. تحلیل متون با استفاده از نرم‌افزار اطلس تی و با استفاده از کدگذاری باز و محوری صورت می‌پذیرد.

– کدگذاری باز

کدگذاری باز^۱، فرایند تحلیلی است که از طریق آن، مفاهیم شناسایی شده و ویژگی‌ها و ابعاد آنها در داده‌ها کشف می‌شوند. در این مرحله، مقوله‌های اولیه اطلاعات در خصوص پدیده در حال مطالعه از طریق بخش‌بندی^۲ اطلاعات شکل می‌دهد. پژوهشگر مقوله‌ها را بر داده‌های جمع‌آوری شده نظیر مصاحبه‌ها، مشاهدات و وقایع یا یادداشت‌های خود بنیان می‌گذارد (استراوس و کوربین^۳، ۱۹۹۸).

– کدگذاری محوری

فرایند ربط‌دهی مقوله‌ها به زیرمقوله و پیوند دادن مقوله‌ها در سطح ویژگی‌ها و ابعاد است این کدگذاری به این دلیل محوری نامیده می‌شود کدگذاری حول «محور» یک مقوله تحقق می‌یابد. اشتراوس در مرحله کدگذاری محوری از چند اقدام اساسی بحث کرده که در جدول (۲) نشان داده شده است (استراوس و کوربین، ۱۹۹۸).

جدول ۲. مراحل کدگذاری محوری

۱	بیان کردن ویژگی‌های یک مقوله و ابعاد آن؛ اقدامی که هنگام کدگذاری باز شروع می‌شود.
۲	شناسایی شرایط گوناگون، کنش یا برهم کنش‌های گوناگون و پیامدهای گوناگون مربوط به یک پدیده.
۳	ربط‌دهی یک مقوله به زیر مقوله‌هایش از طریق گزاره‌هایی که چگونگی ربط آن‌ها به همدیگر را مطرح می‌کند.
۴	جستجوی سرنخ‌هایی در داده‌ها که بر چگونگی ربط‌دهی‌های ممکن مقوله‌های اصلی به هم دلالت دارد.

منبع: استراوس و کوربین، ۱۹۹۸.

در مرحله کمی، از نرم‌افزار SPSS برای تحلیل نتایج پرسش‌نامه و هم‌چنین، آزمون‌های پیش‌بین بهره گرفته می‌شود.

¹ Open Coding

² Segmentation

³ Strauss & Corbin

- نمونه‌گیری کیفی

مصاحبه‌شوندگان شامل استادان دانشگاه و برخی کارفرمایان مطلع پروژه‌های شهر پرنده بودند. داده‌های دریافتی از مصاحبه‌شوندگان پس از انجام ۳۱ نوبت مصاحبه، پاسخ‌های مصاحبه‌شوندگان، از مضامین جدیدی برخوردار نبوده و این نکته نشان می‌دهد که مصاحبه به حد اشباع رسیده است. از این رو، حجم نمونه منتخب به روش اشباع نظری معادل با ۳۱ نفر برآورد شده است که مطابق با اصول نظریه‌پردازی داده‌بنیاد، به این امر پرداخته شد.

جدول ۳. توزیع فراوانی برای وضعیت تخصص مصاحبه‌شونده

مصاحبه شوندهگان	تعداد	درصد فراوانی	درصد تجمع
اساتید جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری	۹	۲۹	۲۹
اساتید برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای	۱۲	۳۸	۶۷
خبرگانی که بر روی پروژه‌های شهر پرنده کار کرده‌اند	۱۰	۳۳	۱۰۰
مجموع	۳۱	۱۰۰	-

منبع: یافته‌های پژوهش

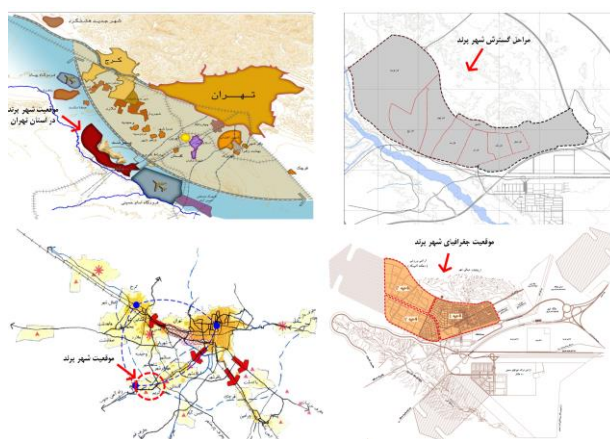
- نمونه‌گیری کمی

در گام بعدی، بنا به استخراج متغیرها از متون و اسناد و همچنین مصاحبه‌های نیمه ساختاریافته، پرسش‌نامه بسته با پاسخ‌های پنج درجه‌ای طیف لیکرت، پرسش‌نامه تدوین شد. سوالات پرسش‌نامه مرتبط با سوال اصلی و فرعی پژوهش تنظیم شد. بر اساس طیف لیکرت، نمره ۵ برای «تأثیر خیلی زیاد» و نمره ۱ برای «تأثیر خیلی کم» در نظر گرفته می‌شود و برای به حداقل رساندن هزینه و زمان، تعداد نمونه بر اساس جدول مورگان، ۱۲۷ نفر انتخاب شد که پرسش‌نامه به تناسب جمعیت و تفکیک زن و مرد و به صورت تصادفی بین افراد توزیع گردید.

- محدوده مطالعاتی

شهر جدید پرنده، در فاصله حدود ۳۵ کیلومتری جنوب غرب تهران مکان‌یابی شده است. از نظر تقسیمات سیاسی، در جنوب غرب و در محل خروج از استان تهران به استان مرکزی قرار

گرفته است. محدوده شهر جدید پرند از موقعیت استقرار منطقه‌ای خاصی برخوردار است که اهم ویژگی‌های آن را می‌توان چنین برشمرد: شهر پرند نقطه تلاقی حوزه‌های کرج - شهریار و اسلامشهر - رباط کریم و در حد فاصل سه مرکز ملی تبادل کالا و مسافر کشور در فراسوی کمربند سوم تهران قرار گرفته است و دارای دو منطقه ویژه اقتصادی نیز در اراضی فرودگاه امام و فرودگاه پیام احداث شوند قابل توجه است (طرح جامع شهر پرند، ۱۳۹۰).



تصویر ۱. محدوده مطالعاتی پژوهش

۴. یافته‌های پژوهش

در ادامه، نتایج پژوهش در دو سطح کیفی و کمی ارائه می‌گردد.

یافته‌ها کیفی

اولین بخش به یافته‌های کیفی اختصاص داده شده است.

کدگذاری باز

در این مرحله، داده‌های گردآوری شده، مرور شده و از زوایای گوناگون به آن توجه شده است. در این مرحله، پژوهشگر با مرور مجموعه داده‌های گردآوری شده تلاش می‌کند مفاهیم

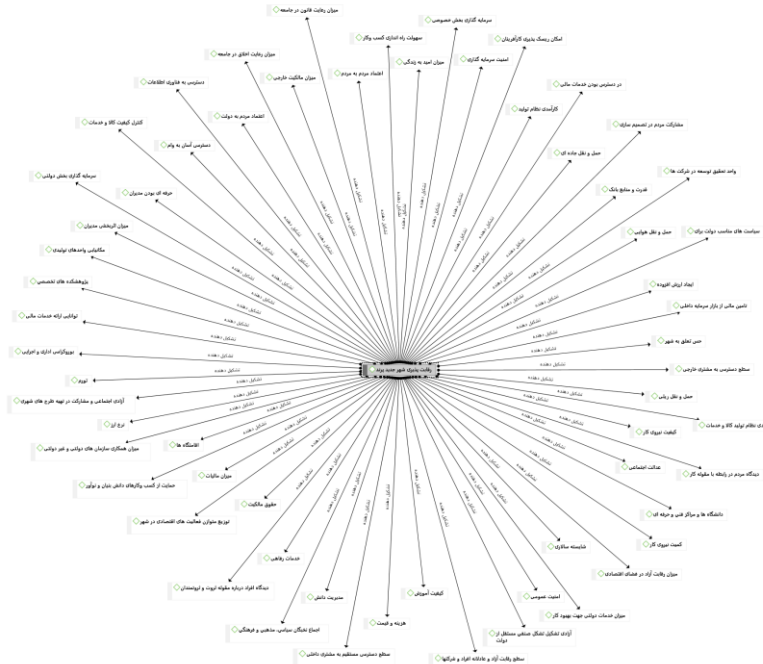
مستتر در آن را بازشناسد. در نهایت، اطلاعات حاصل از مصاحبه با جامعه مصاحبه‌شوندگان شامل تصمیم‌گیران و استادان دانشگاه شهر پرند، ۶۱ مفهوم در ارتباط با رقابت‌پذیری شهر پرند استخراج گردید. این ساختار تجربه بر اساس تجربه سه گروه افراد بوده است:

(۱) استادان دانشگاه پرند؛ (۲) استادان دانشگاه‌های دیگر که ساکن شهر پرند هستند؛ (۳) افراد خبره‌ای که روی پروژه‌های شهر پرند کار کرده‌اند.

در خلال مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته از کارشناسان، کدهای مفهومی استخراج شد که از واکاوی عمیق آن، درون‌مایه اصلی مؤلفه‌های تأثیرگذار بر رقابت‌پذیری شهر پرند قابل دسترسی است. از این رو، تحلیل یافته‌ها بیانگر این نکته می‌باشد که درون‌مایه اصلی، متأثر و مشتمل بر درون‌مایه‌های فرعی دیگری است؛ اهم کدهای مفهومی فرعی در زیر ارائه می‌شود.

اعتماد مردم به دولت؛ کنترل کیفیت کالا و خدمات؛ قیمت‌ها و هزینه‌ها؛ ارائه خدمات؛ زیرساخت‌های جاده‌ای؛ خدمات رفاهی؛ سرمایه‌گذاری بخش خصوصی.

از این تعداد، ۱۰۶ کد سطح اول بدون احتساب هم‌پوشانی آن‌ها استخراج شد. با احتساب هم‌پوشانی و ادغام آن‌ها برای کدگذاری دقیق‌تر و تسهیل در روند پژوهش، ۹۷ کد اولیه باقی ماند. پس از آن، این کدها بر اساس تشابهات و تفاوت‌هایشان با هم مقایسه و طبقه‌بندی شدند. حاصل این طبقه‌بندی، ۸۳ مفهوم بود. در ادامه این مفاهیم نیز بر اساس تشابهات و تفاوت‌هایشان در طبقاتی دسته‌بندی شدند. حاصل این دسته‌بندی تولید ۶۱ طبقه اولیه در روند کدگذاری باز بود.



تصویر ۲. کدگذاری باز نشانه‌های شیعی مؤثر در حس مکان

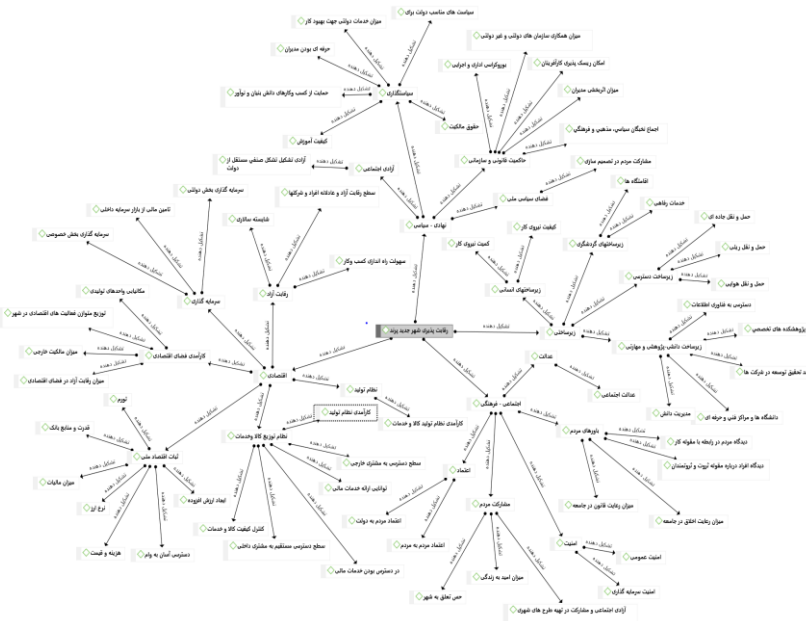
منبع: یافته‌های پژوهش

کدگذاری محوری

در این مطالعه، در کدگذاری محوری، طبقات شکل گرفته در کدگذاری باز با یکدیگر مقایسه و ارتباط با زیرطبقات بررسی شد. طبقات مشابه با هم ادغام شدند. در کدگذاری محوری برقراری ارتباط مجدد داده‌هایی که در کدگذاری باز شکسته شده بودند، می‌باشد. در این مرحله از طبقه‌بندی، کدها با توجه به ویژگی‌ها و ابعاد مشترکشان، حول یک محور اصل قرار گرفتند تا زمینه پدیدار شدن فرایند نهفته در داده‌ها فراهم شود.

در کدگذاری محوری، طبقات به طور نظام‌مند توسعه می‌یابند و با زیرطبقات خود ارتباط پیدا می‌کنند. برای این منظور، تمامی کدها مجدداً بررسی شدند و کدهایی که دارای ویژگی‌های مشترک بودند، دوباره، دسته‌بندی شدند. طبقات اصلی بر اساس مفاهیم درون آن

نام‌گذاری شدند. در طی این فرایند، ۶۱ مفهوم به دست آمده در کدگذاری باز، به ۱۹ مفهوم اصلی و محوری تقلیل یافت.



تصویر ۳. کدگذاری محوری رقابت پذیری شهر جدید پردیس

منبع: یافته‌های پژوهش

سیس، نتایج حاصل از کدگذاری باز و محوری در تدوین پرسش‌نامه استفاده شد.

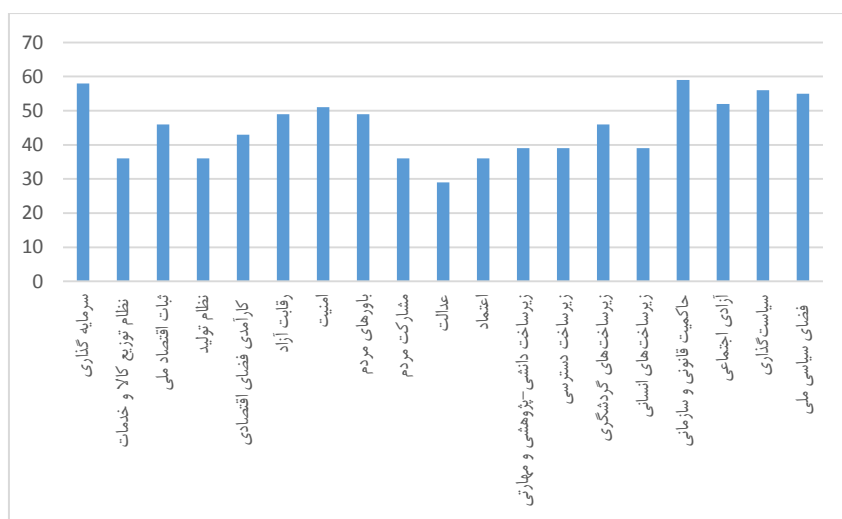
یافته‌های کمی

طبق آمار توصیفی، ۹۷ نفر (۷۶/۳ درصد) از جامعه نمونه، مرد و ۳۰ نفر (۲۳/۷ درصد) زن بوده و بیش‌تر این استادان در حوزه شهرسازی از تخصص برخوردارند. در این قسمت، از نشانگرهای مستخرج از اسناد معتبر برای تحلیل استفاده می‌شود.

بر اساس طیف لیکرت، هر سوال، دارای پاسخی با دامنه معنایی از یک تا پنج برخوردار است. بر این اساس، نمره هر سوال، از مقداری بین پنج الی بیست و پنج برخوردار خواهد بود. در این معنا، می‌توان نمرات داده شده به گزینه‌ها را بدین صورت دسته‌بندی نمود: افرادی که

نمره‌ای بین پنج الی یازده به گزینه‌ای داده باشند، آن را ضعیف برآورد کرده، امتیاز دوازده الی هجده از نشانگر کیفیت متوسط و نوزده الی بیست و پنج بر نظر خوب و مطلوب پاسخ‌دهنده تاکید دارد.

مهم‌ترین مؤلفه‌های نمودار فراوانی به شرح زیر می‌باشند. بر اساس نمودار (۱)، توزیع و سهم هر فراوانی بدین شرح خواهد بود که حاکمیت قانونی و سازمانی، سرمایه‌گذاری، آزادی اجتماعی و امنیت، از سهم فراوانی بیش‌تر برخوردار بوده و بدین معنا، از نظر پاسخ‌دهندگان، این مؤلفه‌ها، نقش برجسته‌تری در رقابت‌پذیری شهر پرند دارند و کم‌ترین سهم فراوانی مربوط به عدالت است.



نمودار ۱. توزیع فراوانی مؤلفه‌های رقابت‌پذیری شهر پرند

منبع: یافته‌های پژوهش

به عبارت دیگر، هریک از نشانگرها که دارای میانگین بالاتر و ضریب تغییرات پایین‌تر می‌باشد، به مطلوبیت نزدیک‌تر است و می‌توان آن را نقطه قوت یا مثبت تلقی کرد؛ از این‌رو، لازم است، پارامترهای میانگین، انحراف معیار (انحراف استاندارد) و ضریب تغییرات مورد محاسبه قرار گیرد. برای این منظور، میانگین و انحراف استاندارد با استفاده از نرم‌افزار SPSS

مورد سنجش قرار می‌گیرد؛ اما، ضریب تغییرات را باید با استفاده از فرمول زیر مورد محاسبه قرار داد.

$$1 < \frac{\text{انحراف استاندارد}}{\text{میانگین}} = \text{فرمول محاسبه ضریب تغییرات} < 0.1$$

در رگرسیون چند متغیره، در هر مرحله، متغیر مستقل را می‌توان وارد یا حذف کرد تا سرانجام مدل بهینه به دست آید. با نگاهی به معادله یاد شده می‌توان دریافت با افزایش (یا کاهش) یک واحدی از نشانگرهای رقابت‌پذیری و با ثابت بودن دیگر عوامل، متغیرهای موجود در آن به میزان‌های مختلفی تحت تأثیر قرار می‌گیرند که بیش‌ترین آن به حاکمیت قانونی و سازمانی و نیز سرمایه‌گذاری، که ضریب تعیین هر یک از آن‌ها یک می‌باشد، تعلق می‌گیرد و مولفه‌های سیاست‌گذاری با مقدار ۰/۹۶۷ و فضای سیاسی ملی با مقدار ۰/۸۴۶ در مرتبه‌های بعدی قرار می‌گیرند و کم‌ترین آن‌ها، عدالت با مقدار ۰/۳۸۳ می‌باشد. نشانگرهای دیگر، دارای ضریب تعیین در محدوده متوسط بوده‌اند.

جدول ۴. رگرسیون گام به گام هریک از متغیرهای رقابت‌پذیری شهر جدید پرند

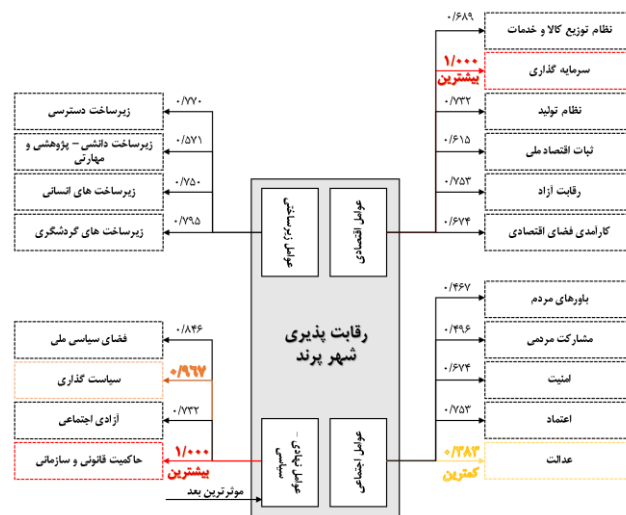
ابعاد	مقیاس	ضریب تعیین	F	B	β	T	معناداری	درجه آزادی
اقتصادی	ثبات اقتصاد ملی	۰/۶۱۵	۵۲۷/۲۲۲	۱/۰۰۰	۰/۷۸۱	۴۶/۵۲۲	۰/۰۰۰	۳۸۳
	نظام توزیع کالا و خدمات	۰/۶۸۹	۴۰۵/۱۲۲	۱/۰۰۰	۰/۷۳۲	۴۲/۱۵۲	۰/۰۰۰	۳۸۳
	سرمایه‌گذاری	۱/۰۰۰	۳۸۲/۴۱۲	۱/۰۰۰	۰/۶۶۳	۲۰/۳۲۱	۰/۰۰۰	۳۸۳
	نظام تولید	۰/۷۳۲	۶۵۶/۷۸۲	۱/۰۰۰	۰/۴۱۰	۲۵/۸۷۶	۰/۰۰۰	۳۸۳
	کارآمدی فضای اقتصادی	۰/۶۷۴	۴۸۹/۷۸۲	۱/۰۰۰	۰/۵۴۳	۱۹/۲۱۵	۰/۰۰۰	۳۸۳
	رقابت آزاد	۰/۷۵۳	۸۴۹/۶۸۳	۱/۰۰۰	۰/۶۵۲	۱۸/۴۴۱	۰/۰۰۰	۳۸۳
اجتماعی - فرهنگی	امنیت	۰/۶۷۴	۴۸۹/۷۸۲	۱/۰۰۰	۰/۵۴۳	۱۹/۲۱۵	۰/۰۰۰	۳۸۳
	باورهای مردم	۰/۴۶۷	۶۷۳/۶۴۳	۱/۰۰۰	۰/۶۶۲	۲۱/۳۴۱	۰/۰۰۰	۳۸۳
	مشارکت مردم	۰/۴۹۶	۶۷۳/۶۴۳	۱/۰۰۰	۰/۶۶۲	۲۱/۳۴۱	۰/۰۰۰	۳۸۳
	عدالت	۰/۳۸۳	۶۴۳/۶۲۳	۱/۰۰۰	۰/۶۶۲	۱۱/۱۳۴	۰/۰۰۰	۳۸۳
	اعتماد	۰/۷۵۳	۸۴۹/۶۸۳	۱/۰۰۰	۰/۶۵۲	۱۸/۴۴۱	۰/۰۰۰	۳۸۳

ابعاد	مقیاس	ضریب تعیین	F	B	β	T	معناداری	درجه آزادی
زیرساختی	زیرساخت دانشی - پژوهشی و مهارتی	۰/۵۷۱	۱۸۴/۹۴۵	۱/۰۰۰	۰/۴۸۳	۴۹/۱۷۳	۰/۰۰۰	۳۸۳
	زیرساخت دسترسی	۰/۷۷۰	۲۷۶/۷۴۸	۱/۰۰۰	۰/۴۶۴	۴۷/۹۶۳	۰/۰۰۰	۳۸۳
	زیرساخت های گردشگری	۰/۷۹۵	۱۹۹/۹۴۳	۱/۰۰۰	۰/۴۵۲	۴۶/۲۲۶	۰/۰۰۰	۳۸۳
	زیرساخت های انسانی	۰/۷۵۰	۴۸۹/۷۸۲	۱/۰۰۰	۰/۷۲۰	۲۵/۲۱۵	۰/۰۰۰	۳۸۳
نهادی - سیاسی	فضای سیاسی ملی	۰/۸۴۶	۲۱۷/۳۴۳	۱/۰۰۰	۰/۶۶۲	۴۰/۲۲۳	۰/۰۰۰	۳۸۳
	سیاست گذاری	۰/۹۶۷	۴۸۹/۷۸۲	۱/۰۰۰	۰/۴۲۰	۱۸/۲۱۵	۰/۰۰۰	۳۸۳
	حاکمیت قانونی و سازمانی	۱/۰۰۰	۳۸۲/۴۱۲	۱/۰۰۰	۰/۶۶۳	۲۰/۳۲۱	۰/۰۰۰	۳۸۳
	آزادی اجتماعی	۰/۷۳۲	۶۵۶/۷۸۲	۱/۰۰۰	۰/۴۱۰	۲۵/۸۷۶	۰/۰۰۰	۳۸۳

منبع: یافته های پژوهش

۵. نتیجه گیری و پیشنهادها

این پژوهش سعی کرده است بر مبنای شناخت مؤلفه های مختلف رقابت پذیری شهر پرند، به بررسی مؤلفه ها و چگونگی اثرگذاری عناصر تشکیل دهنده رقابت پذیری شهر پرند بپردازد. با توجه به نتایج به دست آمده نمودار زیر ترسیم شده است.



نمودار ۲: میزان تأثیر عوامل رقابت پذیری شهر پرنده

به طور کلی، رقابت‌پذیری شهری شهرهای جدیدی چون پرنده را می‌توان بر اساس مقولات کلانی (ابعاد) مانند اقتصادی، فرهنگی - اجتماعی، زیرساختی و سیاسی - نهادی بررسی کرد. یافته‌های پژوهش نشان داد، از نظر کارشناسان و مصاحبه‌شوندگان، در بعد اقتصادی، مولفه «سرمایه‌گذاری» به عنوان اولین معیار در دسته عوامل اقتصادی می‌تواند به میزان زیادی در پدیده رقابت‌پذیری شهری شهر پرنده مؤثر باشد.

یکی از شیوه‌های مهم تأمین مالی در میان کشورها، سرمایه‌گذاری است. سرمایه‌گذاری منبعی برای رشد اقتصادی، انتقال فناوری، ایجاد اشتغال و توسعه فعالیت‌های اقتصادی است. فعالیت‌های اقتصادی شهر که اغلب در مستندات، بر پایه‌ی فعالیت‌های صنعتی، گردشگری، خدماتی و ... با آمارهای دوره‌ای توصیف می‌شوند و مورد برنامه‌ریزی قرار می‌گیرند در نتیجه شایسته است که باتدبیر صحیح و جامع که نشأت گرفته از سایر عوامل درهم‌تنیده‌ی مطرح در امور شهری و منطقه‌ای کمک گرفته و با تکیه بر پتانسیل‌های موجود از جمله فرودگاه بین‌المللی امام خمینی که یکی از مراکز عمده فعالیتی - خدماتی سطح ملی بر تقویت گرایش‌های موجود جهت سکونت و فعالیت در پرنده مؤثر بوده است، درصدد جبران کمبودهای شهر با تمسک به قوت و فرصت‌های آن باشد زیرا بخش قابل توجهی از شاغلان فرودگاه امام در این شهر هستند

و این عامل در جذب سرمایه‌گذاری‌های دولتی و خصوصی بسیار مؤثر است. در قالب راهکارهای اجرایی می‌توان زمینه‌سازی بستر سرمایه‌گذاری‌هایی از مناطق، برون منطقه‌ای در استان را به‌واسطه‌ی منابع بالقوه‌ی آن (از جمله نزدیکی به تهران و شهرهای صنعتی‌تر همچون قزوین و یا استان البرز، کانون‌های صنعتی خصوصاً حسن‌آباد، منطقه ویژه گردشگری زرنديه و فعالیت‌های گردشگری و اوقات فراغت جنوب تهران و ...) عنوان کرد.

یکی از الگوهای متداول و پایدار رقابت‌پذیری و افزایش مشارکت مردمی، عدالت اجتماعی است. بنا به پژوهشی که انجام گرفت این عامل کمترین تأثیر را بر رقابت‌پذیری شهر پرند دارد. این امر در حالی است که بخش عدالت اقتصادی، رابطه تنگاتنگی با عدالت اجتماعی و فرهنگی دارد. در تحول اقتصادی، اعتلای معنوی انسان‌ها در کنار ترقی مادی، سبب ایجاد اقتصاد سالم همراه با استقلال و امنیت و توزیع عادلانه ثروت می‌شود. در بعد نهادی-سیاسی، دو متغیر حاکمیت قانونی و سازمانی و سیاست‌گذاری تأثیر زیادی بر رقابت‌پذیری شهر پرند دارد. زیرا در صورت وجود نهادهای ناکارآمد نظیر نهادهایی که به‌جای تسهیل قواعد بازی، شدت مانع را ورود در بازارهای اقتصادی، سرمایه‌گذاری‌ها، میزان مشارکت مردم، کاهش اعتماد و امنیت و غیره را افزایش دهد موجب عدم توسعه در این شهر علیرغم وجود پتانسیل‌های رشد خواهد شد. در واقع نهادهای سیاسی اعم از رسمی و غیررسمی تعیین‌کننده انگیزه‌ها و محدودیت‌های توسعه شهری است. در جهت افزایش میزان رقابت‌پذیری شهرهای جدید در ایران پیشنهادهای زیر ارائه می‌شود:

افزایش کیفیت کالا و خدمات و ایجاد سهولت دسترسی به آن‌ها؛ ایجاد سهم متعادل برای سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی؛ کنترل نرخ ارز جهت جلوگیری از تورم و دادن وام‌های بانکی با سود کم به تولیدکنندگان؛ ایجاد زمینه رقابتی آزادانه در فضای اقتصادی؛ شرکت عمران شهر جدید پرند طیف وسیعی از وظایف از جمله برنامه‌ریزی، امکان‌سنجی اجرای برنامه‌های عمرانی برای رشد و توسعه هر چه بیشتر شهر جدید پرند در نظر گیرد.

منابع

- توتونچیان، ایرج، مهرنوش، مینا (۱۳۸۸). رقابت‌پذیری دانش‌محور در ایران، پژوهش‌های رشد و توسعه پایدار (پژوهش‌های اقتصادی)، ۹ (۱): ۳۹-۵۸.
- جواهری، بختیار، هادی زنوز، بهروز (۱۳۸۷). بررسی کمی اشتغال‌زایی بخش‌های اقتصادی استان کردستان در چارچوب جدول داده-ستانده، پژوهشنامه اقتصادی، (۳): ۱۶۳-۱۸۹.
- خاکی، غلامرضا (۱۳۹۰). روش تحقیق با رویکردی به پایان‌نامه‌نویسی، تهران: انتشارات بازتاب.
- داداش‌پور، هاشم، احمدی، فرانک (۱۳۸۹). رقابت‌پذیری منطقه‌ای به مثابه رویکردی نوین در توسعه منطقه‌ای، راهبرد یاس، (۲۲): ۵۱-۸۰.
- دلبری، محمد (۱۳۹۳). رقابت‌پذیری اقتصادی شهرها با تاکید بر عوامل مؤثر بر شاخص رقابت‌پذیری شهری، اولین همایش ملی در جستجوی شهرهای فردا «واکاوی مفاهیم و مصادیق در شهر اسلامی - ایرانی»، تهران: <https://civilica.com/doc/348564>
- ده ده جانی، مهدی (۱۳۹۳). سنجش و ارزیابی رقابت‌پذیری منطقه‌ای در استان کردستان، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس.
- رئیس، عبدالرزاق، نوروزی، رضا (۱۳۹۳). استخراج عوامل مؤثر بر رقابت‌پذیری اقتصادی، کنفرانس بین‌المللی اقتصاد، مدیریت، حسابداری و علوم اجتماعی، ۱-۲۰.
- شریف‌زادگان، محمدحسین، ندایی طوسی، ندا (۱۳۹۵). سنجش مناسبت به‌کارگیری مؤلفه‌های موفقیت رقابت‌پذیری توسعه منطقه‌ای در ایران، پژوهش‌های جغرافیای انسانی (پژوهش‌های جغرافیایی)، (۱) ۴۸: ۱۰۵-۱۲۳.
- شمس، مجید، ملک حسینی، امید (۱۳۸۹). بررسی لزوم احداث شهر جدید در اطراف شهر کرمانشاه، فصلنامه جغرافیای انسانی، ۲ (۳): ۹۷-۱۰۷.
- صباغ کرمانی، مجید (۱۳۸۰). اقتصاد منطقه‌ای (تئوری‌ها و مدل‌ها)، انتشارات سمت، تهران.
- کارگر سامانی، امیر، کرد نائیج، اسدالله، خداداد حسینی، سید حمید، موسوی شفاپی، سید مسعود (۱۳۹۳). تأثیر رقابت‌پذیری شهری بر رقابت‌پذیری ملی، چشم‌انداز مدیریت بازرگانی، (۲۰): ۱۲۳-۱۳۹.
- کاظمیان، غلامرضا، صالحی، اسماعیل، ایازی، سید محمدهادی، نوذر پور، علی، ایمانی جاجرمی، حسین، سعیدی رضوانی، نوید، عبداللهی، مجید (۱۳۹۲). مدیریت شهری، جلد اول، مبانی و حوزه‌ها، تهران: انتشارات تیسرا.

- مدنی، نیوشا، زالی، نادر (۱۳۹۵). شناسایی و اولویت بندی عوامل مؤثر در رقابت پذیری منطقه‌ای در استان گیلان، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه گیلان - دانشکده هنر و معماری.
- مشکینی، ابوالفضل، سلیمانی، محمد، عزیزی، حسین، زارعی، معصومه، زارع پیشه، نرگس (۱۳۹۲). ارزیابی میزان تحقق پذیری اهداف شهرهای جدید در ایران (مطالعه موردی: شهر جدید صدرا)، *مطالعات برنامه ریزی شهری*، ۱ (۱): ۲۹-۴۱.
- مولائی، اصغر (۱۳۹۸). واکاوی قابلیت‌های رقابت‌پذیری شهری و منطقه‌ای زمینه‌گرا (نمونه موردی: شهر تبریز). *فصلنامه علمی برنامه ریزی فضایی (جغرافیا)*، ۹ (۴): ۱۰۹-۱۳۸.
- میریان، سید محمود (۱۳۸۵). تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید، تهران: انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- نگهداری، منصور (۱۳۸۱). تحلیل بر عملکرد شهر جدید صدرا در ناحیه شیراز. پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه سیستان و بلوچستان.
- نوریان، فرشاد، شایسته پایدار، علیرضا (۱۳۸۶). ارزیابی عملکرد شهر جدید گلپه‌ار با استفاده از روش ارزیابی فرایند تحلیل سلسله مراتبی، *شهرنگار*، (۴۴): ۲۵-۳۳.
- وارثی، حمیدرضا و زیرک باش، دیبا (۱۳۸۵). بررسی نقش شهرهای جدید در توسعه پایدار منطقه‌ای با نگرش بر شهرهای جدید منطقه ی اصفهان. *مجله‌ی فضای جغرافیایی*، (۱۵): ۱۰۴-۱۲۷.
- هاشمی، فضل‌الله (۱۳۷۸). روند احداث شهرک‌های جدید در طی چهل سال اخیر در ایران، دانشگاه تهران، ایلام، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.
- هراتی، سودابه و زیویار، پروانه (۱۳۹۱). جایگاه شهرهای جدید در نظام شهری، تهران: جهاد دانشگاهی واحد شهید بهشتی.
- Boothe, E., & Philip, G. (1998). Technology, competencies and competitiveness: the case for reconfigurable and flexible strategies, *Journal of Business Research*, 41, 29-40.
- Borozan, D. (2008). Regional Competitiveness: Some Conceptual Issues and Policy Implications, *Interdisciplinary Management Research*, (2), 50-63.
- Camagni, R. (2002). On the concept of territorial competitiveness: sound or misleading? ERSA Conference.
- Chang, Y. C., Chen, M. H., Lin, Y. P., & GAO, Y. S. (2012). Measuring Regional Innovation and Entrepreneurship Capabilities, *Journal of the Knowledge Economy*, 3(2), 90-108.

- Cho, S. D., Moon, C. H., & Kim, Y. M. (2008). Characterizing international competitiveness in international business research: A MASI approach to national competitiveness, *Research in International Business and Finance*, 22 (2), 175-192.
- Dijkstra, L., Annoni, P., & Kozovska, K. (2011). A new regional competitiveness index: Theory, methods and findings. European Commission.
- Huggins, R. (2003). Creating a UK competitiveness index: Regional and local benchmarking, *Regional Studies*, 1 (37), 89-96.
- Huovari, J., Kangasharju, A., & Alanen, A. (2000). Regional competitiveness in finland. ERSA 40th European Congress.
- Jula, D., & Jula, N. (2000). The romanian regions competitiveness. 40th Congress of the european regional science association. Barcelona.
- Martin, R. L. (2004). A study on the factors of regional competitiveness. Cambridge: University of Cambridge.
- Mullen, C. A., & Marsden, G. (2015). Transport, economic competitiveness and competition: A city perspective, *Journal of Transport Geography*, 49. 1 - 8.
- Porter, M. E. (1990). The competitive advantage of nations. New York: The Free Press.
- Sáez, L., & Perriáñez, I. (2015). Benchmarking urban competitiveness in Europe to attract investment. *Cities*, 76-85.
- Stimson, R. J., Stough, R. R., & Roberts, B. H. (2006). Regional economic development: Analysis and planning strategy. Canberra: Springer.
- Strauss, A. & Corbin, J. (1998). Basics of Qualitative Research. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Zamani, B., & Arefi, M. (2013). Iranian new towns and their urban management issues: A critical review of influential actors and factors. *Cities*, 30(1), 105-112.