فصلنامه علمی اقتصاد و مدیریت شهری، ۹(۱(پیاپی ۳۳))، ۶۸-۴۹
www.iueam.ir
نمایه در ISC، EconLit، Econbiz، EBZ، GateWay-Bayern، SID، Google Scholar، Noormags، Magiran، Ensani، RICeST، Civilica
شاپا: ۲۸۷۰-۲۳۴۵

فصلنامه علمی
اقتصاد و مدیریت شهری

تدوین متغیرهای رشد و توسعه اقتصادی شهرها در جهت رقابت‌پذیری مجموعه‌های شهری

پریسا چنگیزی دانشجوی دکتری شهرسازی، گروه شهرسازی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
زهرا سادات سعیده زرآبادی* دانشیار گروه شهرسازی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
حمید ماجدی استاد گروه شهرسازی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

نوع مقاله: پژوهشی
دریافت: ۹۸/۰۴/۲۲ پذیرش:۹۹/۰۲/۰۳

چکیده: متغیرهای رشد و توسعه شهری، تقریباً از سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۰ در پژوهش‌های علمی، بسیار مورد توجه قرار گرفتند. آنچه در این پژوهش به صورت تأکیدی به آن پرداخته شده است از دو محور اصلی متمایز می‌شود: نخست استخراج و کاوش متغیرهایی است که این رشد و توسعه را به سمت رقابت‌پذیری اقتصادی سوق می‌دهند. این جهت‌دهی به موضوع سبب می‌گردد تا متغیرها ماهیتی نسبی داشته باشند؛ زیرا رقابت‌پذیری بین چند موضع (بستر مکانی) قابل پیگیری است. محور دوم که در راستای محور نخست قرار می‌گیرد این است که باید این موضع که تأکید بر مجموعه‌های شهری دارد و به‌عنوان متغیر وابسته معرفی شده است را تدوین کرد؛ زیرا تا سال ۲۰۱۹ متغیرهای معرفی‌شده در سطح کلان مورد مطالعه و بررسی بودند؛ به همین منظور هدف از این پژوهش، آشکارسازی متغیرهای رقابت‌پذیری شهرها در سطح مجموعه شهری است که ضرورت پژوهش به دلیل تأکید بر موضع و بستر منطقه‌ای، دارای اهمیت می‌گردد. نوع تحقیق در دسته تحقیقات کاربردی است که دو سازه رقابت‌پذیری از منظر رشد و توسعه و مجموعه شهری در راستای رقابت‌پذیری از عمق ادبیات تحقیق و مبانی نظری در مورد موضوع استخراج شده و روش تحقیق به کمک ابزار گردآوری اطلاعات (مطالعات کتابخانه‌ای و پرسشنامه) و روش دلفی (دیدگاه‌های خبرگان و نخبگان) امتیازدهی به چهار بُعد و ۱۶ مؤلفه برای رقابت‌پذیری از منظر رشد و توسعه و سه بُعد و ۱۰ مؤلفه پیشنهادی برای مجموعه شهری در راستای رقابت پذیری تدوین و به آنها ارائه شده است گویه‌های پرسشنامه ساختاریافته تحقیق از پرسشنامه‌های تحقیقات مشابه داخلی و خارجی استخراج و محلی‌سازی گردیده و روایی و پایایی آن به تأیید رسیده است. در تجزیه‌وتحلیل داده‌ها نیز تحلیل عاملی تأییدی متغیر مستقل رقابت‌پذیری و متغیر وابسته مجموعه شهری از حیث ارتباط سؤالات با هر یک از مفاهیم بررسی شد و نتایج ابعاد ارائه شد و شاخص‌های موردمطالعه از حیث اهمیت و نقش، تحلیل و ارزیابی شدند. پیشنهاد اصلی پژوهش نیز بر اساس یافته‌های تحقیق، تأکید بر بعد رقابت‌پذیری اجتماعی- فرهنگی است.

واژگان کلیدی: اقتصاد شهری، متغیرهای رشد و توسعه اقتصادی، رقابت‌پذیری شهرها، مجموعه‌های شهری، فرایند رقابت
طبقه‌بندی JEL: O18, O21, R11, F12

* نویسنده مسئول: Z.Zarabadi@srbiau.ac.ir

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

۱- مقدمه

امروزه، بیش از نیمی از مردم دنیا شهرنشین هستند. هم‌گام با تسریع رشد شهرنشینی، فرایند جهانی شدن نیز شتابی فزاینده یافته و شهرها، کانون‌های اجتماعی و اقتصادی دنیا، از طریق فناوری‌های پیشرفته اطلاعاتی و ارتباطی، بیش‌ازپیش به یکدیگر مرتبط شده‌اند (مدنی‌پور، ۱۳۸۹). شهرها از دیرباز در کانون تحولات عمده تاریخ بشری بوده‌اند. آنها نه‌تنها با پس‌کرانه های خود تعامل دارند بلکه به مرور با سایر شهرهای دیگر نیز در یک ساختار سلسله‌مراتبی، وارد مناسبات اجتماعی و اقتصادی شده‌اند (قربانی و همکاران، ۱۳۹۳). جهانی شدن شهرها و شهری شدن جهان، به تغییر نقش شهرها در نظام جهانی منجر شده و این پدیده، حرکات آزادانه کالا، انسان، اطلاعات و سرمایه را روان‌تر و گسترده‌تر و اثرگذارتر از قبل کرده است. این امر باعث اهمیت یافتن مفاهیمی مثل رقابت پذیری و رقابت بین شهرها شده است (نجاتی حسینی، ۱۳۹۰). شهرها، مراکز و موتورهای ملی و بین‌المللی رشد اجتماعی و اقتصادی هستند و زمینه را برای دستیابی به اهداف ملی در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی فراهم می‌کنند (Ni, 2012).

شهر در حال حاضر، فقط محل رقابت برای سرمایه‌گذاری نهادی و سازمانی در املاک و مستغلات نمی‌باشد بلکه محل رقابتی برای جذب گردشگران و دانشجویان، رویدادها و جشن‌ها، تحقیقات و فناوری، مکان شرکت‌ها و کارگران ماهر، دانشگاه‌ها و نهادهای فرهنگی است (مطلبی و همکاران، ۱۳۹۴). شهرها به دلایل گوناگون و در زمان‌های مختلف، رشد می یابند یا دچار انحطاط می‌گردند. پرسش پیوسته در مطالعات شهری، درباره عواملی است که باعث رشد شهری در دوره‌ای خاص می‌شود. دانشمندان اقتصادی مانند اسکات[1] (۲۰۰۸) معتقدند که منافع بلندمدت ناشی از رشد شهری، بیشتر از هزینه‌های آن است. ایجاد تغییر در منابع دارایی‌ها و ثروت های شهر، تبیین آسانی برای برخی شهرها، به‌ویژه شهرهایی است که بر اساس یک یا دو رشته صنعتی پایه، مانند استخراج معدن شکل گرفته‌اند. این تبیین برای شهرهای دیگری که مهم‌ترین رشد و توسعه اقتصادی آنها از مکان جغرافیایی، مسیرهای ترابری، منابع طبیعی سرشار، کارکردهای سیاسی و مکان‌های گردشگری به‌دست می آید نیز صادق است. با وجود این، گاهی اقتصاد شهری، خودرأی عمل می‌کند؛ به گونه‌ای که برخی از شهرها به رونق اقتصادی می‌رسند اما شهرهای دیگر در همان موقعیت، دچار رکود اقتصادی می‌شوند. شهرهای بزرگ، مراکز و محرک‌های رشد اجتماعی و اقتصادی به‌ویژه در سطوح ملی و بین‌المللی هستند (Scott, 2008). در بسیاری از کشورها هدف اصلی شهرهای بزرگ، رفاه جمعیت است که به‌وسیله نهادهای دولتی- محلی انجام می‌شود.

مسئله اصلی این پژوهش این است که رقابت‌پذیری در سطح مجموعه شهری که دارای کنش‌های درونی با شهرهای کوچک‌تر از خود و کنش بیرونی با شهرهای بزرگ‌تر از خود در یک سلسله‌مراتبی است، متناسب با این تعاملات و ارتباطات متغیرهای موجود در مطالعات کلان چه تغییری می‌کنند و رشد و توسعه شهرها با رقابت‌پذیر کردن شهرها دچار چه دگردیسی می‌شود. از ابعاد دیگر مسئله می‌توان اشاره داشت که شهرها بدون توجه به پتانسیل‌ها و منابع‌شان، برنامه‌ریزی می‌شوند و این‌چنین، رشد و توسعه شهر از هر بعدی، دچار انحطاط می‌گردد.

هدف اصلی پژوهش حاضر، تدوین متغیرهای رشد و توسعه اقتصادی شهر برای رقابت‌پذیر کردن مجموعه شهری است که جنبه نوآورانه آن، ترکیب رشد اقتصادی برای رقابت‌پذیر کردن آن هم در سطح میانی (مجموعه شهری) یک کشور (سطح کلان) است درحالی‌که تحقیقات انجام شده به متغیرهای کلان و ملی پرداخته‌اند.

1- Scott

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

۲- پیشینه تحقیق

در این پژوهش، با دو پدیده اصلی رشد و توسعه اقتصادی و رقابت‌پذیری شهری روبه‌رو هستیم. از بررسی نظریه‌های مؤثر رشد و توسعه اقتصادی از متأخرین به متقدمین متوجه می‌شویم پارادایم شکل‌گرفته، بیشتر مرتبط با سال‌های ۱۹۵۰ تا ۱۹۸۰ است؛ یعنی بعد از جنگ جهانی اول و دوم که کشورها در پی ارتقای وضعیت اقتصادی خود بودند تا از بحران‌های ناشی از جنگ کشور خود را از ورطه نابودی بیرون کشند. در این شرایط با معروف‌ترین نظریه یعنی روستو[1] روبه‌رو می‌شویم که طی یک سخنرانی در سال ۱۹۵۸ در دانشگاه کمبریج ارائه کرد و نتایج آن در سال ۱۹۶۰ تحت عنوان مراحل رشد اقتصادی، منتشر شد (نقیب‌زاده، ۱۳۷۸). در بررسی سیر تحول مفاهیم رشد و توسعه باید از آرا و عقاید هیرشمن[2] به‌عنوان تأثیرگذارترین شخص در میان نظریه‌پردازان اشاره کرد که ویژگی اصلی آرای توسعه‌ای هیرشمن، هنجارگریزی و تعارض آن با تفکرات متعارف در خصوص توسعه است. هیرشمن خود نیز این نظرگاه توسعه‌ای را قیام علیه طرز تفکر حاکم می‌داند و معتقد است که این آرا، برخورد با موضوعاتی است که در دهه ۱۹۵۰ به‌سرعت به شکل عقاید جزم‌اندیشانه در مسائل توسعه درآمده بودند (حقیقی، ۱۳۸۵).

از دهه ۸۰ به بعد، تمایل برای ارتقای مشارکت بخش خصوصی و کوچک شدن حوزه فعالیت اقتصادی دولت افزایش یافت. این موج، بلافاصله به کشورهای درحال‌توسعه نیز منتقل شد و این کشورها نیز برای خصوصی‌سازی اقدام کردند. گرایش به خصوصی‌سازی، از این عقیده نشأت می‌گیرد که دولت‌ها در انجام فعالیت‌های اقتصادی کارا نمی‌باشند و برای تحقق هدف کارایی باید به نظام بازار اعتماد کرد و در واقع با اعتماد به نظام بازار، بنگاه‌هایی که تحت مالکیت خصوصی هستند با یکدیگر رقابت کنند و جامعه از نتایج رقابت که افزایش دسترسی به کالاها و خدمات است بهره خواهد یافت. بسیاری از کشورهای درحال‌توسعه نیز برای برخورداری از نتایج خصوصی‌سازی به آن توجه کردند. البته هیچ دلیلی وجود ندارد که خصوصی‌سازی الزاماً به عملکرد رقابتی در بازار کالاها و خدماتی که پیش از این توسط دولت اداره می‌شدند منتهی گردد. بازار کالاها و خدماتی که خصوصی می‌شوند ممکن است پس از خصوصی‌سازی، به صورت رقابتی یا انحصاری یا انحصار چندجانبه یا بنگاه مسلط اداره شوند؛ به این معنا که خصوصی‌سازی ممکن است صرفاً انحصار دولتی را به انحصار خصوصی تبدیل کند. البته این‌که سازمان بازار پس از خصوصی‌سازی چگونه خواهد شد، به شرایط بازار موردنظر بستگی دارد (Cook et al., 2004) در ادامه، با توجه به حوزه پژوهش که رقابت‌پذیری در سطح منطقه‌ای است، به‌طور مجزا به مطالعات خارجی و داخلی پرداخته می‌شود.

الف) پژوهش‌های خارجی

ووکوویچ و وی[3] (۲۰۱۰)، مقاله‌ای درخصوص رقابت‌پذیری منطقه‌ای در بخش غربی چین انجام دادند و در نتیجه، راهبردهایی کاربردی برای ایجاد محیطی مطلوب‌تر برای جذب سرمایه‌گذاری‌های فراملی و بین‌المللی پیشنهاد دادند.

پاپسک[4] (۲۰۱۱) به اولویت‌دهی رشد و توسعه مناطق شهری با استفاده از معیارهای اجتماعی و فرهنگی پرداخت. نتایج نشان دادند از تحلیل و بررسی شاخص‌های مؤثر بر رقابت پذیری شهرها می‌توان در تبیین راهبردهای برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای مؤثر استفاده کرد.

بولو[5] (۲۰۱۲) در بخش دوم کتابش با عنوان «رقابت پذیری شهری و ارتقای زیرسیستم‌های شهری:

1- Rostow
2- Hirschman
3- Vuković and Wei
4- Popescu
5- Bulu

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

تکنولوژی و کاربردها به متغیرهای مکانی رقابت‌پذیری شهری» تأکید کرد که به‌طور کلی، دسترسی و مرکزیت، راهبردهای اندازگیری آنها می تواند برای تعیین یک مکان مطلوب برای استمرار یک کسب‌وکار با یک محور حمل‌ونقل استفاده شود.

برونکین[1] و همکاران (۲۰۱۲) شاخص‌های اندازه‌گیری رقابت‌پذیری شهری در سطح ملی و بین‌المللی را به‌صورت نمونه موردی شهر کاوناس[2] در لیتوانی با روش‌های پژوهش متفاوت مثل تحلیل SWOT مطالعه کردند که نتایج آن برمبنای مفاهیم رقابت شهری و منطقه‌ای با هم رابطه نزدیکی دارند و هیچ شهری نمی‌تواند از یک سرزمین کوچک مستقل عمل کند و تأثیر و تأثری برهم نداشته باشند. هر بخشی، مرکب از یک سیستم شهری یا منطقه‌ای، سلسله‌مراتبی دارد و در راستای هم در یک کل یکپارچه عمل می‌کنند.

سینگهال[3] و همکاران (۲۰۱۳) در مطالعه‌ای با عنوان «مدل ارزیابی برای رقابت پذیری شهری؛ برنامه‌ای برای شهرهای انگلیس»، چهار شهر آن را با مدل تصمیم‌گیری چندمعیاره و فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی و نیز روش دلفی در تحلیل پرسشنامه بررسی کردند و نتیجه آن، بازنگری فضاهای کسب‌وکار و راهبردهای ارتقا و ترویج رقابت شهری بود.

ب) پژوهش‌های داخلی

شریف‌زادگان و ندایی طوسی (۱۳۹۴) مقاله‌ای با عنوان «چارچوب توسعه فضایی رقابت پذیری منطقه‌ای در ایران موردپژوهی: استان‌های ۳۰گانه» انجام دادند. از این رو هدف این مطالعه، دربرگیرندگی ابعاد و مؤلفه‌های مختلف تأثیرگذار بر رقابت‌پذیری منطقه‌ای می‌باشد. پس از شناسایی پیشران‌های رقابت‌پذیری منطقه‌ای از دیدگاه‌های مختلف به شیوه مطالعه اسنادی، در نهایت به شیوه استقرایی و با استفاده از روش مدل‌سازی معادلات ساختاری، مدل نظری یکپارچه رقابت پذیری برازنده مناطق استانی ایران به‌دست آمد. مدل برازش‌شده، نشانگر آن است که فعالیت‌های دانشی- فرهنگی از طریق میل به خوشه ای شدن، مؤثرترین پیشران در دستیابی به رقابت‌پذیری منطقه‌ای در ایران به شمار می‌رود. در تعریف رقابت پذیری منطقه‌ای مستخرج از پژوهش، هم به مؤلفه واحدهای فعالیتی، هم به مؤلفه افراد (ساکنان، کارآفرینان و گردشگران) و هم به مؤلفه فضا توجه شده است. این تعریف، متفاوت از تعریف پورتر[4] است که رقابت‌پذیری را تنها در گروی افزایش بهره‌وری واحدهای فعالیتی و بنگاه‌ها دانسته است.

قادری و همکاران (۱۳۹۲) در مقاله‌ای با عنوان «رقابت‌پذیری شهری؛ راهبردی برای بهبود درآمد شهری» نتیجه گرفتند که تأکید بر نیازهای اولیه یک کلان‌شهر برای رقابت پذیری و ارتقای آن باید از دو عامل نرم و سخت استفاده کرد و سرمایه‌های انسانی را مهم‌ترین عامل نرم در رقابت‌پذیری شهر شیراز بیان کردند.

کارگر سامانی و همکاران (۱۳۹۳) در تحقیقی کاربردی و عملیاتی در مطالعه ۱۰۷ کشور از سراسر دنیا با ۴۸۱ شهر، تأثیر رقابت‌پذیری شهری بر رقابت‌پذیری ملی را مورد کاوش قرار دادند. مطالعه به‌صورت کتابخانه‌ای بوده و از داده‌های برخی نهادهای معتبر دانشگاهی و بین‌المللی برای این منظور بهره گرفته شده است. نتایج نشان دادند بین رقابت‌پذیری شهری و ملی، ارتباط معناداری وجود دارد و از شاخص رقابت‌پذیری شهری می‌توان به‌عنوان خط‌مشی برای هم‌سان‌سازی سیاست‌های شهری بهره جست که این موضوع در سطح ملی نیز بعد مهمی از سیاست‌های اقتصادی کلان و پایه رشد و توسعه اقتصاد ملی می‌باشد.

مرادی و همکاران (۱۳۹۸) در پژوهشی سعی کردند تا با بررسی مفاهیم، اندیشه‌های نظری و داده‌های به دست آمده، اصول دخیل در موفقیت فرایند بازآفرینی فرهنگ- مبنا در راستای رقابت‌پذیری را استخراج و

1- Bruneckienė
2- Kaunas
3- Singhal
4- Porter

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

تحلیل کنند. روش تحقیق برحسب هدف کاربردی و از حیث گردآوری داده‌ها، از نوع توصیفی- تحلیلی است. دستاوردهای پژوهش نشان می‌دهند که بازآفرینی فرهنگ- مبنا با بهره گیری از فرهنگ به عنوان موتور محرکه توسعه، سعی دارد تا از طریق چهار مؤلفه صنایع خلاق و فرهنگی، آفرینش مکان و خلق محلات فرهنگی، گردشگری فرهنگی و رویدادمداری و برندسازی شهری، شهرها را برای حضور در عرصه‌های رقابت‌پذیری آماده کرده و مزیت رقابتی آنها را در مقایسه با شهرهای رقیب ارتقا بخشد. بر اساس یافته‌ها، این امر از طریق پای‌بندی به اصول هفت‌گانه از جمله سرمایه‌محوری و زایندگی فرهنگ، شکوفایی صنایع خلاق و فرهنگی، شبکه‌سازی و خلق جاذبه‌های شهری، پایداری فرایند بازآفرینی فرهنگ-مبنا، تبلیغات و روابط بین الملل، برندسازی رقابتی مبتنی بر فرهنگ و آفرینش مکان های رقابتی و سودآور ممکن می‌شود.

۳- مبانی نظری

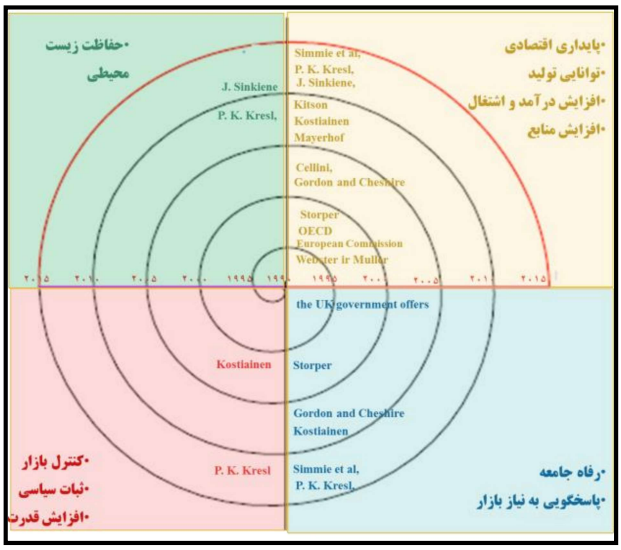
بیشترین تأکیدات بر مطالعات رقابت‌پذیری، در دهه‌های ۹۰ میلادی تا سال‌های ۲۰۱۰ بوده است. در این پژوهش نیز دیدگاه‌های متأخر به‌ترتیب زمانی گردآوری شده است. مطالعه مشترک نی و کرسل[1] (۲۰۱۰)، رقابت‌پذیری اقتصادی شهری در نسبت با شهرهای هم‌جوار را مرتبه‌ای در نظر گرفته که یک شهر یا منطقه شهری در مقایسه با سایر شهرهای رقیبش، قادر به فراهم آوردن شغل، درآمد، امکانات فرهنگی و تفریحی، درجه‌ای از استحکام اجتماعی، حکومت و محیط‌زیست شهری باشد که جذب ساکنین جدید را هدف قرار داده است. در تعریف ویلی[2] (۲۰۱۳) نیز رقابت‌پذیری، توانایی مستمر در راستای ارتقای محیط کسب‌وکار، پایه مهارت و زیرساخت‌های فیزیکی، اجتماعی و فرهنگی است؛ به‌طوری که برای جذب و حفظ رشد بالای شرکت‌های نوآور و سودآور باشد و از نیروی کار تحصیل‌کرده، خلاق و کارآفرین بهره گیرد؛ در نتیجه باید برای رسیدن به بالاترین نرخ رشد، بهره‌وری، اشتغال بالا، دستمزد بالا، سرانه بالای تولید ناخالص داخلی و سطوح پایین نابرابری و محرومیت اجتماعی در تلاش باشند؛ این تعریف تمامی ابعاد رقابت‌پذیری را در خود جای می‌دهد. همچنین در تعریف سینکین[3] (۲۰۰۹)، توانایی ساکنان شهرستان در حفظ موقعیت رقابتی شهر از یک نوع مشابه در یک منطقه خاص (بازار) میان دیگر شهرستان‌ها است و در پی اهداف مشابه به‌وسیله حفاظت از منابع و بهبود تندرستی اعضای شهرستان توسط مدیریت عوامل محیط داخلی و خارجی است.

در دهه ۲۰۱۰ پژوهش‌ها بیشتر حول محور خلاقیت و نوآوری بود؛ مانند پروژه شاخص نوآوری جهانی که در سال ۲۰۰۷ و با هدف تعیین چگونگی یافتن معیارها و رویکردهایی که غنای نوآوری را در جامعه دریافت کند و از مقیاس‌های سنتی نوآوری همچون تعداد مقالات پژوهشی و سطح هزینه‌های تحقیق و توسعه فراتر برود، ارائه شد. انگیزه‌های متعددی برای تعیین این هدف وجود داشت: نخست اینکه نوآوری برای حرکت روند اقتصاد و رقابت‌پذیری، هم در کشورهای توسعه‌یافته و هم کشورهای درحال‌توسعه اهمیت دارد. بسیاری از دولت‌ها نوآوری را محور استراتژی‌های رشد خود قرار می‌دهند. دوم اینکه، تعریف نوآوری، گسترش یافته و دیگر محدود به آزمایشگاه‌های تحقیق و توسعه و مقالات منتشرشده نیست. نوآوری در طبیعت، کلی‌تر و افقی‌تر است و شامل نوآوری‌های اجتماعی، نوآوری‌های مدل کسب‌وکار و همچنین نوآوری‌های فنی می‌شود. در نهایت، تشخیص و نگهداشت نوآوری در بازارهای نوظهور برای انسان‌های الهام‌بخش به‌خصوص نسل بعدی کارآفرینان و نوآوران، حیاتی به‌نظر می‌رسد (قاراخانی ده سرخی و همکاران، ۱۳۹۵).

1- Kresl
2- Wyly
3- Sinkienė

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

مباحث مورد تأکید دانشمندان و مؤسسات، ابتدا از بنگاه‌های کوچک اقتصادی شروع می‌شوند و در نهایت با بسط تعریف به سطوح بالاتر جغرافیایی مانند شهر و منطقه اشاره دارند. با هم‌پوشانی ابعاد موردتأکید تعاریف، نمودار ۱ به چهار بخش اصلی اقتصادی، زیست محیطی اجتماعی و سیاسی تقسیم می‌شود.



نمودار ۱- هم‌پوشانی ابعاد رقابت در تعاریف دانشمندان با توجه به دهه‌های زمانی

در تفسیر نمودار ۱ تقریباً در همه دهه‌های مطرح‌شده، بُعد اقتصادی قابل تأمل و مطالعه بوده است. بُعد دوم، زیست‌محیطی بین سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰ مورد تأکید قرار گرفت. بُعد اجتماعی نیز از مباحث متأخر دو دهه است که با توجه به پارادایم‌های برنامه‌ریزی و برنامه‌های مشارکتی اوج گرفته و در نهایت، بُعد سیاسی نیز تقریباً به دلیل ماهیت چالشی بودن و محافظه‌کاری کمتر موردتأمل دانشمندان بوده است.

درهم‌تنیدگی دو مفهوم رشد اقتصادی شهری و توسعه اقتصادی شهری

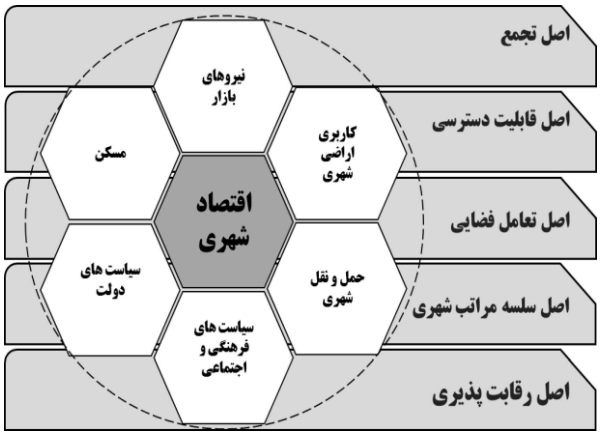
به تغییر کمّی هر متغیر، طی یک دوره معین زمانی، رشد گفته می‌شود. رشد، افزایش بلندمدت ظرفیت تولید به‌منظور افزایش عرضه کل به‌منظور تأمین نیازهای جمعیت است. در واقع رشد اقتصادی هر کشور، بیان‌گر رشد مداوم تولید است که در اغلب موارد با افزایش جمعیّت یا معمولاً با تغییرات زیربنایی همراه است (متوسلی، ۱۳۸۲).

به اعتقاد نویسندگان مقاله، اقتصاد شهری عبارت است از: نوعی کنش و ارتباط اقتصادی دوطرفه میان شهر و انسان یا به عبارت دیگر، مجموع داده‌ها و ستانده‌های بین شهر و شهروند؛ یک تعامل اقتصادی (بده و بستان) بین مکان و انسان (شهروندان و مدیران) شکل می‌گیرد که علاوه بر این جریان تعاملی، تأثیر و تأثرات هر یک بر دیگری نیز قابل تأمل و پیگیری می‌باشد. با توجه به تعریف مطرح شده می‌توان برهم‌کنش دو مفهوم فرعی اقتصاد شهری، یعنی رشد اقتصادی و توسعه اقتصادی را نیز این‌گونه تشریح کرد:

هرگاه تأثیر و تأثرات این تعامل اقتصادی بین شهر و شهروند، جنبه عددی داشته باشد و این ارتباط به سمت معادلات تجاری و تأکیدات پولی سوق پیدا کند و برای سنجش آن از تغییرات کمی و عددی در سرمایه و دارایی‌های شهر و انسان استفاده شود، در واقع در پی رسیدن به رشد اقتصادی است. اما اگر این مقایسه و تفکر، به سمت تحول اساسی سرمایه‌ای، فرهنگی و

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

محیطی میان شهر و انسان جهش یابد، یقیناً تأکیدات بر بنیان‌های اقتصادی شهر است که به آن، توسعه اقتصادی گفته می‌شود. در نمودار ۲، پنج اصل و شش مؤلفه اقتصاد شهری نمایش داده شده است.



نمودار ۲- اصول و مؤلفه‌های اقتصادی شهری

واکاوی مفهوم رقابت پذیری شهری به‌عنوان یک مفهوم و یک سیاست

رقابت و واژه‌هایی که از این مفاهیم بسط می‌یابند؛ مانند رقابت‌پذیری یا حس رقابتی، محورهای بسیاری از گفتمان‌ها در حوزه توسعه و سیاست‌گذاری هستند. تقریباً از اواخر دهه ۸۰ به بعد، گرایش برای افزایش همکاری‌های واحدهای خصوصی و خرد شدن حوزه های فعالیت اقتصادی دولت گسترش یافت. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته خدمات شهری از بخش دولتی به بخش سرمایه‌گذاری‌های خصوصی واگذار می‌شود (Cook et al., 2004)؛ زیرا تحقق هدف کارایی باید به نظام بازار اعتماد کند تا بنگاه های خصوصی با یکدیگر رقابت کنند و جامعه از نتایج رقابت که افزایش دسترسی به کالاها و خدمات باکیفیت است با قیمت های پایین برخوردار شود و در مجموع رفاه اقتصادی جامعه افزایش یابد (خدادادکاشی، ۱۳۸۸).

در ادبیات نظری در زمینه رقابت‌پذیری شهرها اکثر نظریه‌پردازان مانند کروگمن[1]، رقابت‌پذیری در سطح مکان را رد می‌کنند، درحالی‌که کاربرد واژه در سطح منطقه، منظور سطحی فراتر از یک شهر را امکان‌پذیر می‌دانند؛ زیرا وجود ارتباطات فراشهری (فرامکانی) را دارا می‌باشد. پورتر (۲۰۰۸) نیز هم‌زمان با پدیدار شدن جایگاه سطوح منطقه‌ای در دهه های معاصر، این اعتقاد را دارد که ارزش‌های رقابتی در یک روند بازخوردی شدیداً کوچک مقیاس‌شده تولید و تداوم می‌یابند و در نهایت از رقابت کشورها به سمت مزیت های رقابتی منطقه ها تغییر جهت پیدا کرده است. پورتر و نیز افراد دیگری چون لور[2] (۱۹۹۹)، کامانی[3] (۲۰۰۲)، تاروک[4] (۲۰۰۴) و لنگیی[5] (۲۰۰۶)، رقابت‌پذیری در سطح منطقه را از حیث وجود تحرک عوامل تولید و در نتیجه مهاجرت نیروی انسانی و سرمایه در صورت نبود شرایط لازم می‌دانند و در نتیجه، امکان رسیدن منطقه به پایان کسب‌وکار با رقابت کشورها تفاوت دارد (Porter, 2008).

جامع‌ترین تعریف رقابت‌پذیری و موردقبول در بین نظریه‌پردازان رقابت، به تعریف مایکل استورپر[6] (۱۹۹۷) می‌رسیم که از دو محور، اقتصاد کلان و خرد، نشأت می‌گیرد؛ استورپر، رقابت‌پذیری منطقه‌ای را تنها برابر

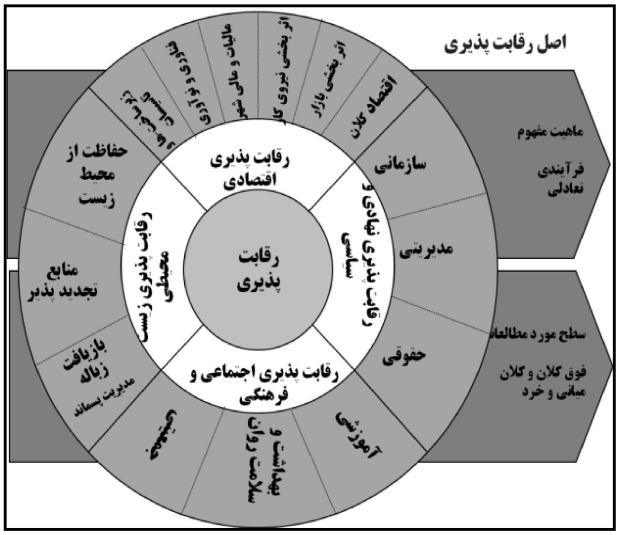
1- Krugman

2- Lever
3- Camagni
4- Turok
5- Lengyel
6 Storper

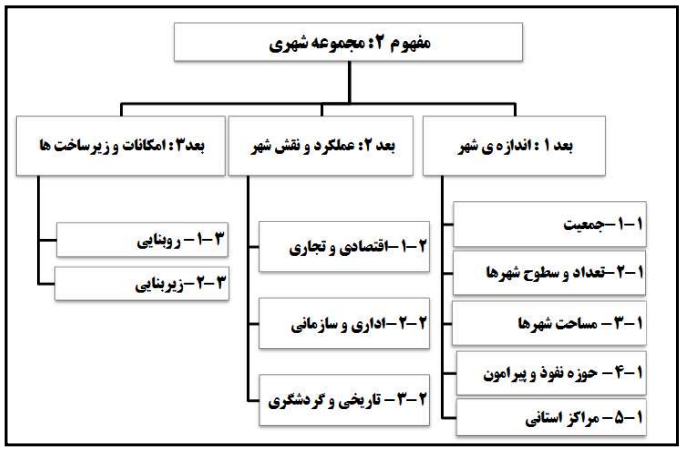
[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

افـزایش بهـره‌وری نمـی‌دانـد بلکـه در گـرو افـزایش استانداردهای زندگی نیز می‌داند؛ یعنی ترکیبی از مزایای رقابتی پورتری و جذابیت محیط منطقه برای کسب‌وکـار. ملکی[1] (۲۰۰۴) نیز با تأکید بر بعـد غیرمـالی، از مفهـوم چسبندگی مکان[2] بـرای تشـریح رقابـت‌پـذیری اسـتفاده می کند و آن را توانایی اقتصاد محلی در ایجـاد شـرایطی برای افزایش استانداردهای زندگی ساکنانش می‌داند.

آنچه از مطالب فوق استنباط می‌شود آن است کـه اهداف و رویکردهای متفاوتی از رقابت‌پـذیری در سـطوح مختلف به‌کار می رود؛ درهرحال، هدف هرچه باشـد، چـه جذب سرمایه‌های سیال و بنگـاه‌هـای رقابـت پـذیر، چـه نیروی انسانی خلاق، ذی‌نفعان پیشرفته و چه گردشگران و رویدادهای فراسرزمینی، همگی در یـک چیـز اشـتراک دارند و آن تداوم بهره‌وری و توزیع ثروت و از این طریـق ارتقای عملکردی اقتصـادی منطقـه اسـت. در نمـودار ۳ ابعاد و مؤلفه‌های اصل رقابت‌پـذیری کـه یکـی از اصـول پنج‌گانه رشد و توسعه اقتصادی است ارائه شده است.



نمودار ۳- مؤلفه‌های اصلی رقابت‌پذیری



نمودار ۴- مؤلفه‌های اصلی رشد وتوسعه مجموعه شهری

1- Malecki
2- Sticky Place

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

آرای اندیشمندان مرتبط با رقابت‌پذیری شهرها

تفکر رقابت‌پذیری، تغییرات پایه‌ای از نظریات مبتنی بر تجارت آدام اسمیت[1] تا نظریات مایکل پورتر را تجربه کرده است. آدام اسمیت علاوه بر مدل‌های سنتی مبتنی بر تجارت، مدل الماس را در کتاب مزایای رقابتی ملت‌ها معرفی کرده و از آن زمان پژوهش روی رقابت‌پذیری در میان بسیاری از قاره‌ها و کشورها همچون کانادا و امریکا، سوئیس در اروپا، و چین، هند، ژاپن و کره در آسیا افزایش عمده‌ای یافته است (Waheeduzzaman & Momaya, 2011).

- **نظریه رشد اقتصادی جدید (نوین):** نظریه رشد درون‌زا با تأکید بر این نکته که رشد اقتصادی، پیامد سیستم اقتصادی است نه نتیجه نیروهای وارده از خارج، خود را از رشد نئوکلاسیکی متمایز می‌سازد. در این نظریه، فعالیت های مبتنی بر نوآوری با جهت گیری تجارت در واکنش به محرکه‌های اقتصادی به‌عنوان موتور اصلی پیشرفت تکنولوژی و رشد اقتصادی در نظر گرفته می‌شود (ایزدخواستی، ۱۳۹۷).

- **نظریه اقتصاد تکاملی شومپیتر**[2]: این نظریه، دیدگاه فرایندی رقابت را ارائه می‌کند که رقابت، برحسب ابداع و تغییر در طول زمان تحقق می‌یابد و بر همین اساس بود که شومپیتر در توصیف رقابت، عبارت تخریب آفریننده را به آن نسبت داد. بنابراین، ملاحظه می‌شود که از دیدگاه اقتصاددانانی همچون شومپیتر نظام سرمایه‌داری و رقابت، فرایندی است که طی آن به دلیل نیاز بنگاه‌ها به ابداع و نوآوری اقتصاد به‌طور دائم دستخوش تحول و تغییر است و بر همین اساس شومپیتر رقابت یا سرمایه‌داری تعادلی را یک تناقض می‌پندارد (Schumpeter, 2013). شومپیتر در تعریف خود از نوآوری، آن را به‌عنوان یک برهم‌زننده نظم موجود و تعادل اقتصادی برای ایجاد نظم و تعادلی جدید معرفی می‌کند. اصطلاح تخریب خلاق به همین موضوع اشاره دارد. شومپیتر، نوآوری را در پنج بعد مهم توصیف می‌کند که این اجزا بیانگر فرایند تولید محصول هستند (Swedberg, 2009):

- محصول جدید
- روش‌های جدید تولید
- گشایش بازارهای جدید
- دستیابی به مواد اولیه نوین
- روش‌های سازماندهی جدید.

- **نظریه متأخر رقابت‌پذیری**: سرمایه‌های انسانی گلاوسر[3] و نظریه رشد جدید شهرها رومر[4]، اصل اساسی رقابت‌پذیری را در تقویت نیروی ماهر یا به عبارت دیگر، سرمایه انسانی را در نوآوری و اندیشه‌های جدید مؤثر می‌دانند که باعث ایجاد آثار رشددهنده در اقتصاد می‌شود که سرمایه‌های بیرونی انسانی نامیده می‌گردد. نظریه جدید رومر، رشد و توسعه اقتصادی را ناشی از سرمایه انسانی و دانش منطقه‌ای می‌داند. عوامل پیشنهاد شده در این نظریه، از بعد کالبدی برخوردار نیستند ولی انگاشت‌هایی چون شهر مهارت گلاوسر یا خوشه سرمایه انسانی لوکاس[5] به طور غیرمستقیم به موضوع تجمع نیروی انسانی متخصص در رقابت‌پذیری منطقه اشاره دارد (Glaeser et al., 2001).

- **نظریه کروگمن در سطح مطالعاتی (مجموعه شهری)**: بسیاری از صاحب‌نظران مانند کروگمن که استفاده از انگاشت رقابت‌پذیری قلمرویی در مقیاس کشورها را مردود اعلام می‌دارند، کاربرد این واژه در سطح منطقه را امکان‌پذیر می‌دانند؛ کروگمن نیز رقابت‌پذیری منطقه‌ای را توانایی منطقه در تدارک دستمزدهای کافی یا اشتغال و بازگشت سرمایه و نیز ظرفیت نسبی منطقه در جذب عوامل سیال (نیروی کار و سرمایه) از یکدیگر و میزبانی فعالیت‌های اقتصادی می‌داند (شریف‌زادگان و ندایی طوسی، ۱۳۹۴).

1- Adam Smith
2- Schumpeter
3- Glaser
4- Romer
5- Lucas

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

مطالعات اخیر در سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹ بیشتر بر هریک از ابعاد رقابت‌پذیری تأکید دارد که در مقالات با توجه به موضوعات روز، به‌خصوص زیست‌محیطی و تکنولوژی است؛ زیرا تأثیرات زیست‌محیطی، فرامنطقه‌ای است و رقابت پذیری برای حفظ و پایداری آن، وارد دوره جدیدی از مطالعات شده است و همچنین استفاده از تکنولوژی برای پیشبرد سریع‌تر اهداف مورد توجه قرار گرفته است.

در گزارش ۲۰۱۸ از طراحی جدیدی در سنجش امتیاز و رتبه‌بندی رقابت پذیری کشورها استفاده شد. گزارش رقابت پذیری جهانی ۲۰۱۸ با تغییر در نحوه محاسبه امتیازدهی به کشورها مقیاس جدیدی را در سنجش رقابت پذیری جهانی معرفی کرده است. در شاخص جدید مجمع جهانی اقتصاد که به شاخص رقابت‌پذیری جهانی ۴ موسوم است، معیارها و شرایط پویای ناشی از انقلاب صنعتی چهارم مورد توجه قرار گرفته است و شاخص برمبنای انقلاب صنعتی چهارم و پیشرفت های متعاقب آن بازطراحی شده است. از این رو، این شاخص با بازتعریف مفاهیم رقابت پذیری و معیارهای سنجش آن، در هر دو بعد مفهومی و محاسباتی، نگاه خود را نسبت به رقابت‌پذیری، به‌روز کرده است. شاخص‌های مورد توجه در گزارش نهادها، زیرساخت‌ها، به‌کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات، ثبات اقتصاد کلان، بهداشت، مهارت، بازار محصول، بازار نیروی کار، نظام مالی، اندازه بازار، پویایی کسب‌وکار و توانایی نوآوری هستند. مجمع جهانی اقتصاد، سطح رقابت‌پذیری کشورها را منعکس کننده توان آنها در تأمین و افزایش رفاه برای اتباع خود می‌داند (Morrison et al., 2018).

مولن و مارسدن[1] (۲۰۱۵) در چشم‌انداز شهر برای رشد و توسعه، تأکید بر رقابت پذیری حمل‌ونقل دارند. چن[2] و همکاران (۲۰۱۷) نیز در چشم‌انداز قدرتی برای رقابت پذیری شهر، بر هماهنگی و همکاری تولیدکنندگان و خرده‌فروشان در راستای رقابت پذیری زیست‌محیطی تأکید دارند که همین نویسنده در مقاله ای دیگر با تأثیر بهره‌وری، سرمایه‌گذاری و رقابت‌پذیری در تولید کمتر کربن، راه‌حل دستیابی این هدف را بیان می‌کند. از سوی دیگر، موریسون[3] و همکاران (۲۰۱۸) معتقد است با به‌کارگیری وسایل‌نقلیه الکتریکی با انرژی باتری سبک می‌توان رقابت پذیری زیست‌محیطی را همسو با اقتصاد پیش برد. کرامر[4] (۲۰۱۷) نیز با مطرح کردن انرژی پاک و نوآوری برای رقابت اقتصادی، به نقش تخصص هوشمند در کشورهای کمترتوسعه‌یافته و موضوعات اصلی زیست‌محیطی، اشاره کرده است.

۴- روش تحقیق

جامعه آماری پژوهش در بخش طراحی مدل (فرایند)، استادان برنامه‌ریزی شهری، استادان برنامه‌ریزی منطقه‌ای، مدیران شهری و استادان اقتصاد شهری می‌باشد که برای انتخاب نمونه‌های پژوهش و تشکیل پانل صاحب‌نظران، از روش‌های نمونه‌گیری غیراحتمالی شامل قضاوتی و گلوله‌برفی استفاده شده است؛ بدین ترتیب که در فرایند انتخاب نمونه، ابتدا با استفاده روش نمونه‌گیری قضاوتی، افراد نخبه و صاحب‌نظر، انتخاب شدند و در ادامه برای یافتن سایر افراد متخصص از روش گلوله‌برفی استفاده شد که در آن، یک شرکت‌کننده در پژوهش، ما را به شرکت‌کنندگان دیگر هدایت می‌کرد.

در این پژوهش برای گردآوری اطلاعات، از مطالعات کتابخانه‌ای (کتب و نشریات خارجی و داخلی، پایگاه‌های داده، سایت‌های اینترنتی و غیره) و همچنین از روش پرسشنامه استفاده شده است.

اولین پرسشنامه که در مرحله اول نظرسنجی از پانل صاحب‌نظران توزیع گردید مشتمل بر دو بخش مجزا بود. در بخش اول، ۴ بعد و ۱۶ مؤلفه مستخرج از مبانی نظری برای رقابت‌پذیری از منظر رشد و توسعه و

1- Mullen & Marsden
2- Chen
3- Morrison
4- Krammer

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

۳ بعد و ۱۰ مؤلفه پیشنهادی برای مجموعه شهری در راستای رقابت‌پذیری که پیش‌تر از ادبیات موضوع و منابع علمی مستخرج شده بود، به رؤیت صاحب‌نظران پانل می‌رسید. هر یک از اعضای پانل می‌توانست بر اساس خبرگی و تخصص خود، هر مؤلفه را به‌طور جداگانه بر اساس طیف شش گزینه‌ای، امتیازدهی کند. به این ترتیب، عواملی که بیشترین میزان تأثیر در طراحی فرایند را از نظر پاسخ‌گو دارا بودند، حائز امتیاز بیشینه می‌شدند. در جدول ۱ زمان و تعداد آن آورده شده است.

جدول ۱- مختصات توزیع پرسشنامه‌ها

مرحله	مخاطب	تاریخ توزیع	تعداد توزیع	تعداد برگشت
۱	پانل صاحب‌نظران	۱۳۹۶/۳/۱۹	۲۲	۱۵
۲		۱۳۹۶/۴/۲۰	۲۰	۱۵
۳		۱۳۹۶/۵/۲۷	۱۸	۱۴

پژوهش حاضر، از طریق ترکیب مدل‌های مختلف و شناسایی عوامل و مؤلفه‌ها در پی تدوین شاخص‌های رشد و توسعه اقتصادی شهرها در راستای رقابت‌پذیری مجموعه‌های شهری بوده، از این‌رو مجموعه دانسته‌های موجود را توسعه داده و نوعی تحقیق پژوهش حاضر برمبنای مطالب بیان شده، در دسته تحقیقات کاربردی از حیث هدف قرار دارد.

روایی به صورت نظری با بهره‌گیری از نظر استادان راهنما، مشاور و خبرگان شامل استادان برنامه‌ریزی شهری، برنامه‌ریزی منطقه‌ای و اقتصاد شهری و نیز مدیران شهری به انجام رسید. سازه‌ها نیز از معیار میانگین واریانس استخراج شدند. برای سنجش پایایی ابزار پژوهش، یک نمونه اولیه شامل ۳۰ پرسش‌نامه، پیش‌آزمون شد و میزان آلفای مستخرج ۰/۷۴۱ و برای مجموعه شهری نیز ۰/۷۰۵ بود که قابل‌قبول می‌باشد.

۵- یافته‌های تحقیق

در این بخش، به تشریح دلفی و نحوه نهایی‌سازی مؤلفه‌ها پرداخته می‌شود که ابتدا فرض نرمال یا غیرنرمال بودن داده ها آزمون می‌شود و در ادامه، تحلیل عاملی تأییدی بررسی شده است.

یافته‌های اجرای روش دلفی

در مرحله نخست، اعضای پانل، ۲۵ مؤلفه از میان ۲۶ مؤلفه که از پژوهش‌های موفق استخراج شده بودند (نمودار ۳ و ۴ رقابت‌پذیری شهری و مجموعه شهری را به اختصار نشان می‌دهد) را دارای تأثیر زیاد و خیلی زیاد در تدوین متغیرهای رشد و توسعه اقتصادی شهرها در زمینه رقابت پذیری مجموعه‌های شهری تشخیص دادند. مؤلفه کارایی و اثربخشی نیروی کار به دلیل میانگین کم، از روند دور اول دلفی برای دور دوم حذف شد.

در مرحله دوم، به‌منظور رعایت احتیاط، مجدداً تمامی عوامل مستخرج از مبانی نظری و هم‌چنین عوامل پیشنهادی اعضای پانل در مورد سایر عوامل مؤثر، به‌همراه میانگین نظر اعضا در دور اول و نظر پیشین همان عضو، در اختیار کلیه صاحب‌نظران پانل قرار گرفت. اعضای پانل، ۲۵ مؤلفه را از میان ۲۵ مؤلفه که در دور دوم ارائه شده بودند، دارای تأثیر زیاد و خیلی زیاد (دارای میانگین بزرگ‌تر از ۲/۵) تشخیص دادند.

نتایج تفصیلی و مبسوط مرتبط با اجرای مرحله سوم توزیع پرسشنامه در جدول ۳ آمده است. ضریب هماهنگی کندال برای پاسخ‌های اعضا درباره ترتیب عوامل نه‌گانه، ۰/۸۱۱ به‌دست آمد.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

دلایل توقف نظرخواهی

نتایج دوره‌های سه‌گانه اجرای روش دلفی در پژوهش نشان می‌دهد که به دلایل زیر اتفاق‌نظر میان اعضای پانل حاصل شد و می‌توان به تکرار دوره‌ها، پایان داد:

۱- در دور دوم، بیش از ۵۰ درصد اعضا، ۲۵ مؤلفه اثرگذار که میانگین بزرگ‌تر از ۲/۵ بودند را در میان ۲۵ مؤلفه برگزیدند.

۲- انحراف معیار پاسخ‌های اعضا درباره میزان اهمیت عوامل، کاهش داشته است.

۳- ضریب هماهنگی کندال برای پاسخ‌های اعضا درباره ترتیب عوامل در دور سوم ۰/۸۱۱ است.

۴- ضریب هماهنگی کندال برای ترتیب عوامل ۲۵گانه اثرگذار در دور سوم نسبت به دور دوم، فقط ۰/۱۳۷ افزایش یافت.

آزمون کولموگروف-اسمیرنوف

پس از بررسی عادی یا نرمال بودن کشیدگی یا چولگی توزیع داده ها، از آزمون کولموگروف- اسمیرنوف استفاده شد تا از نرمال بودن داده‌ها اطمینان حاصل گردد. با بررسی متغیرها، نرمال بودن آنها از طریق آزمون کولموگروف- اسمیرنوف به دلیل قرار داشتن تمام مقادیر معناداری بیش از ۰/۰۵ متغیرها نرمال هستند.

جدول ۲- بررسی نرمال بودن متغیرها

متغیرهای تحقیق	آماره Z	سطح معناداری	نتیجه
رقابت‌پذیری اقتصادی	۰/۴۵۳	۰/۲۰	نرمال
رقابت‌پذیری اجتماعی- فرهنگی	۰/۴۵۸	۰/۱۸	نرمال
رقابت‌پذیری نهادی	۰/۴۸۰	۰/۱۲	نرمال
رقابت‌پذیری زیست‌محیطی	۰/۷۰۲	۰/۰۷۵	نرمال
اندازه شهر	۰/۳۶۸	۰/۲۴	نرمال
عملکرد و نقش شهر	۰/۴۰۱	۰/۱۰	نرمال
امکانات و زیرساخت‌ها	۰/۴۸۰	۰/۱۲	نرمال

تحلیل عاملی تأییدی متغیرهای پژوهش

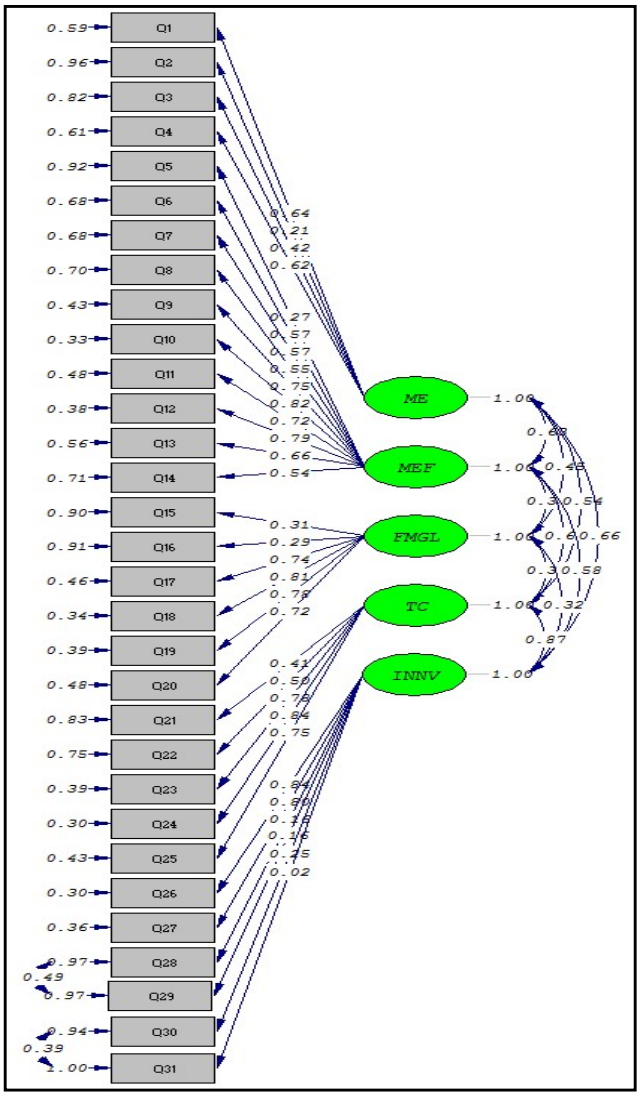
در این پژوهش، متغیر مستقل رقابت‌پذیری شهری به همراه ۴ مؤلفه و متغیر وابسته مجموعه شهری با ۳ مؤلفه در این تحلیل اندازه‌گیری شدند که به عنوان نمونه یافته تفصیلی، اولین مؤلفه از متغیر مستقل ارائه شده است.

تحلیل عاملی تائیدی متغیر مستقل- رقابت‌پذیری اقتصادی

مدل اندازه‌گیری رقابت پذیری اقتصادی در نمودار ۵ در حالت تخمین استاندارد نشان داده شده است. بارهای عاملی مدل، میزان تأثیر هر کدام از متغیرها یا گویه‌ها را در توضیح و تبیین واریانس نمرات متغیر یا مؤلفه اصلی نشان می‌دهد. بار عاملی نشان‌دهنده میزان همبستگی هر متغیر مشاهده‌گر (سؤال پرسشنامه) با متغیر مکنون (مؤلفه‌ها) می‌باشد. با توجه به نمودار ۵ می‌توان بارهای عاملی هر یک از سؤالات تحقیق را مشاهده کرد. برای مثال، بار عاملی سؤال ۱ در اقتصاد کلان ۰/۶۴ می‌باشد. به عبارت دیگر، سؤال اول تقریباً ۴۱ درصد از واریانس مؤثر بودن متغیر را تبیین می‌کند. مقدار ۰/۵۹ نیز مقدار خطا می‌باشد (مقدار واریانسی که توسط سؤال اول قابل‌تبیین نیست)، واضح است که هر چه مقدار خطا کمتر باشد، ضرایب تعیین، بالاتر و همبستگی بیشتری بین سؤال و مؤلفه مربوطه وجود دارد. مقدار ضریب تعیین عددی بین ۰ و ۱ است که هرچه به سمت ۱ نزدیک شود مقدار تبیین واریانس، بیشتر می‌گردد.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

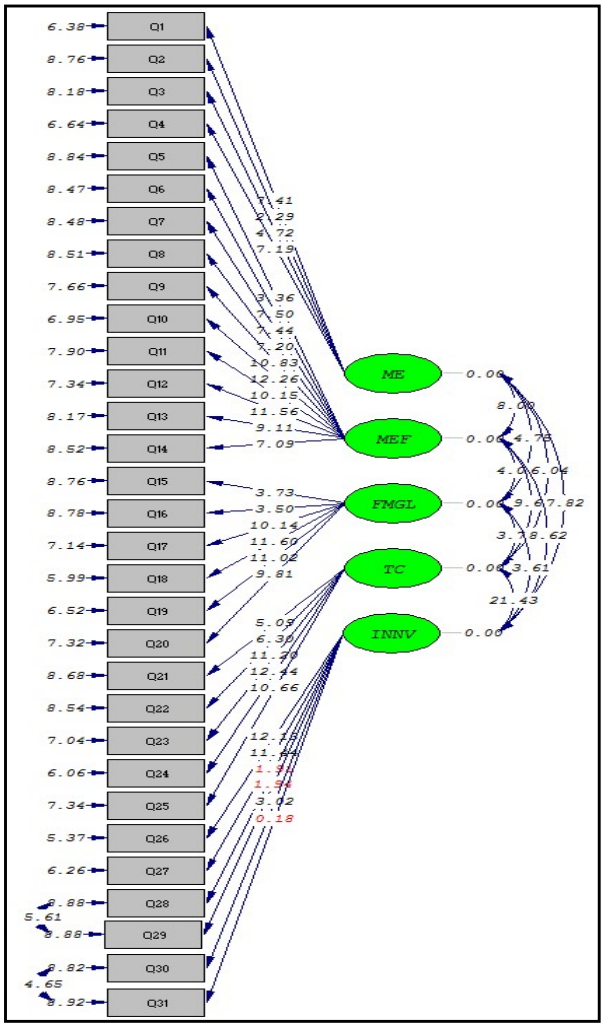


نمودار ۵- تحلیل عاملی رقابت‌پذیری اقتصادی- تخمین استاندارد

خروجی بعدی (مدل در حالت معناداری نمودار ۶) معناداری ضرایب و پارامترهای به‌دست آمده مدل اندازه‌گیری متغیرهای مستقل تحقیق را نشان می‌دهد که تمامی ضرایب معناداری سؤالات به جز سؤالات ۲۸ و ۲۹ و ۳۱ تأیید شده‌اند؛ لذا این سؤالات به دلیل قرار داشتن ضرایب معناداری در بازه بحرانی ۱/۹۶ و ۱/۹۶- تأیید نشده‌اند و از روند تحقیق حذف شدند.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]



نمودار ۶- تحلیل عاملی رقابت‌پذیری اقتصادی- ضرایب معناداری

نتایج تخمین، حاکی از مناسب بودن نسبی شاخص‌ها است. با توجه به خروجی لیزرل مقدار χ^2 محاسبه‌شده برابر با ۱۹۷/۱۸ می‌باشد که نسبت به درجه آزادی کمتر از عدد ۳ است. پایین بودن میزان این شاخص، نشان‌دهنده تفاوت اندک میان مدل مفهومی با داده‌های مشاهده‌شده تحقیق است. مقدار RMSEA برابر با ۰/۰۸۰ می‌باشد. حد مجاز RMSEA، ۰/۰۸ است. شاخص‌های AGFI , GFI و NFI به‌ترتیب برابر با ۰/۹۰، ۰/۹۵ و ۰/۹۶ است که نشان‌دهنده برازش مناسب مدل می‌باشد.

برمبنای تحلیل عاملی مؤلفه رقابت‌پذیری ۳ مؤلفه دیگر اجتماعی و فرهنگی، زیست‌محیطی و نهادی در حالت ضرایب معناداری تمامی ضرایب معناداری تأیید شده‌اند و تمامی سؤالات مرتبط با مؤلفه رقابت‌پذیری دارای روایی مطلوب هستند و در روند تحلیل برای مدل‌سازی معادلات ساختاری باقی ماندند؛ همچنین شاخص‌های برازش نیز مطلوب می‌باشند. جدول ۳ نتایج نهایی برازش هر یک از مؤلفه‌ها را نشان می‌دهد.

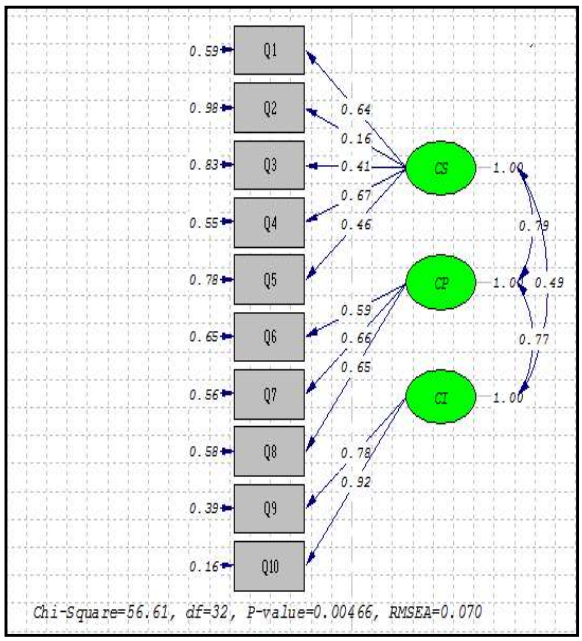
[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

جدول ۳- نتایج نهایی برازش هریک از مؤلفه‌های رقابت‌پذیری

مؤلفه	RMSEA	P-Value	DF	Chi-Square
رقابت‌پذیری اقتصادی	۰/۰۸۰	۰/۰	۴۲۲	۸۴۷/۱۳
رقابت‌پذیری اجتماعی و فرهنگی	۰/۰۷۸	۰/۰	۳۳۴	۶۰۳/۶۰
رقابت‌پذیری نهادی	۰/۰۷۷	۰/۰	۱۰۱	۳۸۱/۶۰
رقابت‌پذیری زیست‌محیطی	۰/۰۷۹	۰/۰	۳۱	۸۳/۶۴

تحلیل عاملی تأییدی متغیرهای وابسته

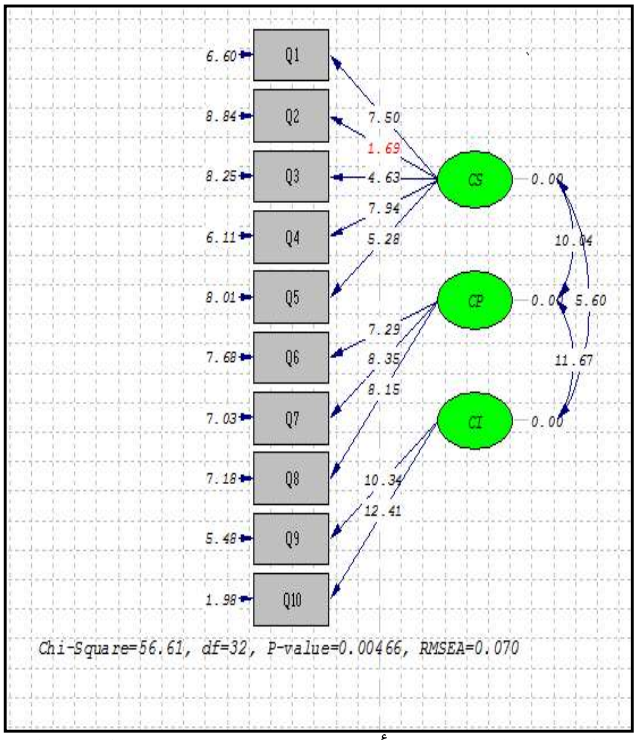
بارهای عاملی مدل در حالت تخمین استاندارد میزان تأثیر هرکدام از متغیرها یا گویه‌ها را در توضیح و تبیین واریانس نمرات متغیر یا مؤلفه اصلی نشان می‌دهد. به عبارت دیگر، بار عاملی نشان‌دهنده میزان همبستگی هر متغیر مشاهده‌گر (سؤال پرسشنامه) با متغیر مکنون (عامل‌ها) می‌باشد. با توجه به نمودار ۷ و ۸ می‌توان مدل در حالت معناداری را مشاهده کرد؛ همان‌طور که در شکل مشاهده می‌شود ضریب معناداری شاخص ۲ مربوط به اندازه شهر (تعداد و سطوح شهرها) در ناحیه بحرانی ۱/۹۶ و ۱/۹۶- واقع شده است و از روند تحقیق، حذف شده است که در نمودار شماره ۸ به رنگ قرمز نشان داده شده است؛ این سؤال بارهای عاملی پایین دارد و دارای روایی همگرای مطلوب نمی‌باشد؛ شاخص‌های برازش با توجه به حدود مجاز بحث شده، مطلوب هستند.



نمودار ۷- تحلیل عاملی تأییدی مدل اندازه‌گیری مجموعه شهری در حالت تخمین استاندارد

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]



نمودار ۸- تحلیل عاملی تأییدی مجموعه شهری در حالت ضرایب معناداری

در نمودار ۸ همان طور که نشان داده شده است در میان شاخص‌های مطرح‌شده، شاخص دوم، تأثیری بر رقابت پذیری مجموعه شهری ندارد؛ بدین ترتیب، تعداد و سطوح شهرها از نظر پاسخ‌دهندگان، تأثیری از عناصر رقابت‌پذیری نمی‌پذیرد؛ از سوی دیگر بیشترین اثر پذیرفته‌شده از مجموعه‌های رقابت پذیری مطرح‌شده در بعد اندازه شهر مربوط به حوزه نفوذ و پیرامون است؛ در حالی که کمترین اثرپذیری مربوط به مساحت شهرها بوده است؛ از سوی دیگر، در بعد عملکرد و نقش شهر، بیشترین اثر مربوط به اداری و سازمانی است در حالی که کمترین اثرپذیری مربوط به اقتصادی و تجاری است و از سوی دیگر، بیشترین اثر ضریب مسیر در میان امکانات و زیرساخت‌ها مربوط به زیربنا و کمترین آن مربوط به روبنایی بوده است.

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

در ارتباط با تفسیر تفصیلی بعد رقابت‌پذیری اقتصادی که شامل پنج مؤلفه اقتصاد کلان، کارایی و اثربخشی بازار، سطح توسعه بازار مالی، فناوری و نوآوری می‌باشد، در میان گویه‌های اقتصاد کلان، بیشترین ضریب مسیر مربوط به توازن بودجه شهر به بودجه کشور (نسبت بودجه سالایانه شهر به کل بودجه) است که بیشترین میزان ضریب مسیر در میان ضرایب مسیر این بعد را شامل می‌شود و نشان می‌دهد که بیشترین توجه به این شاخص بوده است و کمترین توجه نیز به شاخص توازن بودجه شهر به میانگین بودجه شهرهای هم‌رتبه (نسبت بودجه سالیانه شهر به میانگین بودجه‌های شهرهای هم‌سطح) می‌باشد که بر این مبنا نیازمند بهبود در این زمینه هستیم. در میان گویه‌های کارایی و اثربخشی بازار بدین ترتیب تعرفه‌های تجاری (نسبت هزینه‌های عوارض گمرکی به کل ارزش بار بنگاه تجاری) بیشترین و تعداد بنگاه‌های مسلط بر بازار در هر شهر به کل مؤسسات فعال مجموعه شهری و نیز کشور، کمترین تأثیر را در تدوین فرایند رشد و توسعه اقتصادی شهرها در زمینه رقابت‌پذیری مجموعه‌های شهری داشته است. در میان شاخص سطح توسعه بازار مالی؛ بدین ترتیب، سهولت دسترسی به وام، بیشترین اثر و استحکام مالی بانک‌ها (میزان اعتبارات بانکی به کل هزینه‌های بنگاه

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

تجاری و حمایت‌های قانونی از حقوق وام‌دهنده و وام‌گیرنده) کمترین تأثیر را داشته است. در خصوص فناوری؛ بدین ترتیب در خصوص رشد و توسعه اقتصادی شهرها در راستای رقابت‌پذیری مجموعه شهری بیشترین تأثیر را تعداد کاربران اینترنت پرسرعت به‌ازای ۱۰۰۰ نفر جمعیت و کمترین تأثیر ضریب مسیر را در دسترس بودن جدیدترین فناوری داشته‌اند. در نهایت، در مورد نوآوری، بیشترین اثر در میان گویه‌های موجود مربوط به گویه خلاقیت و ایده‌های نو در کسب‌وکار جهت افزایش سود بنگاه تجاری (نسبت تولیدات و خدمات خلاق به کل خدمات و تولیدات) و پژوهش و توسعه بنگاه‌های تجاری، کمترین می‌باشد.

در ارتباط با تفسیر تفصیلی بعد رقابت‌پذیری اجتماعی- فرهنگی که سه مؤلفه جمعیتی و فرهنگی، آموزش عالی و بهداشت و سلامت روانی را دربر دارد؛ تمامی این گویه‌ها در راستای رشد و توسعه اقتصادی شهرها در راستای رقابت‌پذیری مجموعه شهری اثرگذار هستند. شاخص زیرساخت و تأسیسات شهری مربوط به بعد رقابت‌پذیری اقتصادی و شاخص‌های نهادی و مدیریتی مربوط به رقابت‌پذیری نهادی تحقیق حاضر با پژوهش سینگهال (۲۰۱۳)، مطابقت دارند.

در میان شاخص‌های جمعیتی- فرهنگی، نسبت رشد جمعیت شهر به جمعیت کشور، بیشترین و تراکم جمعیتی و مشارکت و حضور اجتماعی (میزان شرکت در انتخابات نسبت به جمعیت) کمترین تأثیر را داشته‌اند. در میان شاخص‌های آموزش عالی، بیشترین ضریب مسیر در رابطه با توسعه اقتصادی شهرها در راستای رقابت‌پذیری مجموعه شهری مربوط به تعداد مراکز تحقیقاتی و پارک‌های علم و فناوری در دانشگاه‌ها و نسبت اعضای هیئت‌علمی تمام‌وقت به دانشجویان در دانشگاه‌ها و کمترین ضریب مسیر مربوط به نرخ ثبت‌نام در مقطع آموزش عالی (لیسانس، ارشد، دکتری به‌ازای ۱۰۰۰ نفر جمعیت) بوده است.

در نهایت، در میان شاخص‌های بهداشت و سلامت روانی، بیشترین اثر مربوط به شاخص امید به زندگی و نیز نسبت بیمارستان‌های تخصصی به‌ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت و کمترین نسبت هزینه خانوارها به سلامت و بهداشت به کل هزینه‌های خانوار بوده است.

در خصوص مؤلفه‌های بعد رقابت‌پذیری نهادی که عبارتند از: سازمانی، مدیریت و حقوقی می‌توان این گونه تحلیل کرد؛ شاخص‌های حمایت از منفعت گروهی، بیشترین و کمترین، میزان استقلال حقوقی و مالی سازمان از ارگان بالادستی بوده است. در مؤلفه مدیریت، اعتماد عمومی به سیاستمداران، بیشترین و کمترین، نقش روابط در تصمیم‌گیری‌های دولتی می‌باشد و نیز در بعد حقوقی به‌ترتیب بیشترین شفافیت در قوانین و سیاست‌گذاری و کمترین اعتبار استانداردهای حسابرسی و گزارش‌های مالی بوده است.

در خصوص مؤلفه‌های بعد رقابت‌پذیری زیست‌محیطی که عبارتند از: مدیریت پسماند، منابع تجدیدپذیر و حفاظت محیط‌زیست و مرتبط بودن آن با مباحث شهری می‌توان چنین بیان داشت؛ مؤلفه مدیریت پسماند شاخص‌های میزان بهداشتی بودن نوع جمع‌آوری براساس استانداردهای مدیریت پسماند، شرایط و موقعیت محل دفن زباله براساس استانداردهای مدیریت پسماند، بیشترین و کمترین، دفعات دفن زباله از سطح شهر بوده است. در مؤلفه منابع تجدیدپذیر، میزان استفاده از انرژی خورشیدی، بیشترین و میزان استفاده از انرژی باد و امواج کمترین بوده است و نیز در مؤلفه حفاظت محیط‌زیست سرانه فضای سبز، بیشترین و تعداد نهادهای فعال زیست‌محیطی کمترین ضریب را دارا بودند.

تفسیر برمبنای ارتباطات گویه‌های مجموعه شهری، در میان شاخص‌های مطرح‌شده؛ شاخص دوم، تعداد و سطوح شهرها از نظر پاسخ‌دهندگان، تأثیری بر رقابت‌پذیری مجموعه شهری ندارد. از سوی دیگر، بیشترین تأثیر پذیرفته‌شده از مجموعه‌های رقابت‌پذیری

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

مطرح‌شده در بعد اندازه شهر، مربوط به حوزه نفوذ و پیرامون است؛ در حالی که کمترین اثرپذیری مربوط به مساحت شهرها بوده است؛ از سوی دیگر، در بعد عملکرد و نقش شهر، بیشترین تأثیر مربوط به اداری و سازمانی است در حالی که کمترین تأثیرپذیری مربوط به اقتصادی و تجاری است و از سوی دیگر، بیشترین اثر ضریب مسیر در میان امکانات و زیرساخت‌ها مربوط به زیربنا و کمترین آن مربوط به روبنایی بوده است.

برای بهبود شاخص‌های رشد و توسعه اقتصادی در مجموعه‌های شهری با تأکید بر مجموعه‌های شهری در زیر پیشنهادهایی ارائه شده است.

- پیشنهاد می‌شود که استراتژی توسعه اقتصادی در مقیاس شهری، اعمال معافیت‌ها و مشوق‌های لازم برای فعالان اقتصادی توسط مدیریت شهری، تأمین و ارتقای زیرساخت‌های لازم به‌منظور فعالیت‌های اقتصادی در شهرها بازبینی و به شکل کاربردی در راستای بهبود مجموعه شهری به‌کار گرفته شود.

- رویکرد فعال مدیریت شهری در حوزه ارتقای رقابت‌پذیری شهری و توسعه اقتصاد شهری، از یک‌سو می‌تواند مدیریت شهری را به عاملی بسترساز برای توسعه اقتصاد ملی و محلی بدل سازد و از سوی دیگر، آرمان تأمین منابع درآمدی پایدار را در نتیجه منافع غیرمستقیم توسعه فعالیت‌های اقتصادی و کسب‌وکار در کلان‌شهرها محقق سازد؛ در این راستا با توجه به اثرگذاری عوامل احصا شده در مدل تحقیق، پیشنهاد می‌شود که به‌کارگیری آنها در این زمینه در دستورکار مدیران شهری قرار گیرد.

- باید دغدغه‌های مدیریت شهری در قبال توسعه راهبردی مجموعه شهری تأمین شود. در تحقیق حاضر در روند دلفی حین پخش پرسشنامه و نظرسنجی‌های انجام شده از پانل خبرگان، محققان از طریق این پانل، این موضوع را متوجه شدند که به‌صورت پیشنهادی کاربردی در این تحقیق مطرح می‌شود. پایداری زیست محیطی، پایداری اجتماعی و کاهش نابرابری، افزایش تاب‌آوری محیطی و رقابت‌پذیری اقتصادی، بازآفرینی نظام مالیه شهری و اصلاح نظام حکمرانی و عواملی بدین شکل می‌توانند بر راهبردهای شهری مؤثر باشند.

- در زمینه ابعاد رقابت‌پذیری و بهبود و بسترسازی آن به‌وسیله آنها در سطوح کلان‌شهرها در راستای بهبود مجموعه شهری، فرهنگ‌سازی، توانمندسازی و آموزش شهروندان صورت گیرد.

- به لزوم به‌کارگیری تمامی کنشگران و بازیگران برنامه‌ریزی شهری در راستای بهبود مجموعه شهری به‌وسیله بهبود رقابت‌پذیری شهری توجه شود. در این راستا باید برنامه‌ای مشارکتی با جلب حداکثری مدیران، اعضای هیئت‌علمی و کارشناسان و برنامه‌ریزان شهری در سطوح خرد و کلان مانند شهرداری، صاحبان اندیشه و تجربه در دانشگاه‌ها و برنامه‌ریزان شهری، سازماندهی و برنامه‌ریزی شود.

برای تحقیقات آتی پیشنهاد می‌گردد:

- از روش‌های گردآوری کیفی داده‌ها نیز استفاده شود؛ مانند مصاحبه و مشاهده.

- متغیرها بر یک مجموعه شهری که قابلیت مقایسه را داشته باشند بررسی و آزمون شود.

- علاوه بر متغیرهای رقابت‌پذیری در سطح مجموعه شهری، متغیرهای شهرهای کوچک‌تر که کنش اصلی با مجموعه شهری دارند را مورد بررسی قرار دهد.

- در بسط مبانی نظری، تحلیلی بر رقابت‌پذیری از بعد نوآورانه و خلاق صورت گیرد و تخمینی بر میزان آن در رقابت‌پذیری منطقه‌ای صورت گیرد.

۷- منابع

ایزدخواستی، حجت. (۱۳۹۷). تحلیل تأثیر کیفیت حکمرانی و ترکیب مخارج دولت بر رشد اقتصادی در ایران: رویکرد رشد درون‌زا. *نشریه اقتصاد مقداری*، *۱۵* (۵۹)، ۱۳۵-۱۶۵.

حقیقی، ایمان. (۱۳۸۵) ، فراز و نشیب‌ها در نظریات اقتصاد توسعه. *مجله راهبرد یاس*، ۲ (۵)، ۸۷-۱۱۴.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

خداداد کاشی، فرهاد. (۱۳۸۸). دیدگاه‌های مختلف در مورد مفهوم و نظریه رقابت و تطبیق آن با وضعیت رقابت در بخش صنعت ایران. *فصلنامه پژوهش‌ها و سیاست‌های اقتصادی*، *۱۷*(۵۱)، ۲۵-۴۰.

شریف‌زادگان، محمدحسین؛ ندایی طوسی، سحر. (۱۳۹۴). چارچوب توسعه فضایی رقابت‌پذیری منطقه‌ای در ایران موردپژوهی: استان‌های ۳۰گانه. *نشریه معماری و شهرسازی*، *۲۰*(۳)، ۵-۲۰.

قادری، جعفر؛ آخوندی، ناصر؛ جاوید، علیرضا. (۱۳۹۲). رقابت‌پذیری شهری؛ راهبردی برای بهبود درآمدی شهر. *مجله اقتصاد شهر*، *۵*(۲۰)، ۴۵-۵۵.

قاراخانی ده سرخی، مسعود؛ آقاخانی، ام‌البنین، پسندیده، اشرف‌السادات. (۱۳۹۵). بررسی مفهوم رقابت‌پذیری با رویکرد نوآوری در اقتصاد دانش‌بنیان برای کشورهای منتخب. *کنفرانس سالیانه مدیریت استراتژیک*.

قربانی، رسول؛ جعفری، فیروز؛ معبودی، محمدتقی؛ حسین‌آبادی، سعید؛ غراوی، محمد؛ جوادزاده اقدم، هادی؛ ظفری، داریوش؛ فرخی، مینا؛ نوشاد، سمیه؛ قاسمی، معصومه. (۱۳۹۳). *نگرشی بر الگوهای نوین آمایش شهری*. تبریز: فروزش.

کارگرسامانی، امیر؛ کردنائیج، اسدالله؛ خداد حسینی، سید حمید؛ موسوی شفایی، سید مسعود. (۱۳۹۳). تأثیر رقابت‌پذیری شهری بر رقابت‌پذیری ملی. *نشریه چشم‌انداز مدیریت بازرگانی*، *۱۳*(۲۱)، ۱۲۳-۱۳۹.

متوسلی، محمود. (۱۳۸۲). *توسعه اقتصادی*. تهران: سمت.

مدنی‌پور، علی. (۱۳۸۹). *فضاهای عمومی و خصوصی شهرهای تهران*. چاپ دوم، تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.

مرادی، فاطمه؛ سعیده زرآبادی، زهراسادات؛ ماجدی، حمید. (۱۳۹۸). واکاوی اصول بازآفرینی شهری فرهنگ- مبنا با رویکرد ارتقای رقابت‌پذیری. *نشریه باغ نظر*، *۱۶*(۷۰)، ۵-۱۶.

مطلبی، قاسم؛ حیدری، شاهین؛ شیرمحمدی، شهرام. (۱۳۹۴). خوانشی از جایگاه و نقش برندسازی معماری بر رقابت‌پذیری شهری در شهرهای جهانی. *نشریه مدیریت شهری*، *۱۴*(۴۰)، ۲۰۶-۱۷۷.

نجاتی حسینی، سید محمود. (۱۳۹۰). سیاست‌های شهری و دیپلماسی شهری (از نظریه تا تجربه). *فصلنامه جامعه‌شناسی تاریخی*، *۳*(۲)، ۱۴۲-۱۱۷.

نقیب‌زاده، احمد. (۱۳۷۸). بررسی تأثیر تحولات اقتصادی- اجتماعی بر زندگی حزبی در جوامع پیشرفته. *مجله حقوق و علوم سیاسی*، شماره ۴۳، ۱۳۳- ۱۶۴.

Bruneckienė, J., Činčikaitė, R., & Kilijonienė, A. (2012). The specifics of measurement the urban competitiveness at the national and internatioسnal level. *Inžinerinė ekonomika*, 256-270.

Bulu, M. (Ed.). (2011). *City Competitiveness and Improving Urban Subsystems: Technologies and Applications: Technologies and Applications*. IGI Global.

Chen, X., Wang, X., & Chan, H. K. (2017). Manufacturer and retailer coordination for environmental and economic competitiveness: A power perspective. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, *97*, 268-281.

Cook, P., Kirkpatrick, C., Minogue, M., & Parker, D. (2004). Competition, regulation and regulatory governance: an overview. *Leading issues in competition, regulation and development*, 3-35.

Glaeser, E. L., Kolko, J., & Saiz, A. (2001). Consumer city. *Journal of economic geography*, *1*(1), 27-50.

Krammer, S. M. (2017). Science, technology, and innovation for economic competitiveness: The role of smart specialization in less-developed countries. *Technological Forecasting and Social Change*, *123*, 95-107.

Malecki, E. (2004). Jockeying for position: what it means and why it matters to regional development policy when places compete. *Regional studies*, *38*(9), 1101-1120.

Waheeduzzaman, A. N. M., & Momaya, K. (2011). Cooperation for competitiveness of emerging countries: learning from a case of nanotechnology. *Competitiveness*

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]

Review: An International Business Journal.

Morrison, G., Stevens, J., & Joseck, F. (2018). Relative economic competitiveness of light-duty battery electric and fuel cell electric vehicles. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, *87*, 183-196.

Mullen, C., & Marsden, G. (2015). Transport, economic competitiveness and competition: A city perspective. *Journal of Transport Geography*, *49*, 1-8.

Ni, P. (2012). *The global urban competitiveness report-2011*. Edward Elgar Publishing.

Ni, P., & Kresl, P. K. (2010). Global Urban Competitiveness Report 2009–2010. *SS Center for City and Competitiveness(Ed.) Retrieved from http://www. gucp. org/en/admin/WebEdit/UploadFile/20100623093530142. pdf*.

Popescu, R. I. (2011). Study regarding the ways of measuring cities competitiveness. *Econ. Ser. Manag*, *14*, 288-303.

Porter, M. E. (2008). On competition (Updated and expanded ed.). *Harvard Business School Publishing*.

Schumpeter, J. A. (2013). *Capitalism, socialism and democracy*. routledge.

Scott, A. J. (2008). *Social economy of the metropolis: Cognitive-cultural capitalism and the global resurgence of cities*. OUP Oxford.

Singhal, S., McGreal, S., & Berry, J. (2013). An evaluative model for city competitiveness: Application to UK cities. *Land Use Policy*, *30*(1), 214-222.

Sinkienė, J. (2009). Competitiveness factors of cities in Lithuania. *Public policy and administration*, *1*(29).

Storper, M. (1997). *The regional world: territorial development in a global economy*. Guilford press.

Swedberg, R. (2009). Rebuilding Schumpeter's theory of entrepreneurship. Marshall and Schumpeter on evolution, 2(3), 188-203.

Vuković, D., & Wei, L. (2010). Regional competitiveness: the case of western China. *Journal of the Geographical Institute" Jovan Cvijic", SASA*, *60*(1), 107-124.

Wyly, E. (2013). The city of cognitive–cultural capitalism. *City*, *17*(3), 387-394.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1399.9.33.4.6]