

دور المؤشرات في تحقيق التنافسية الحضرية

أ.د / هائلة محمد حمدي	أ.د / نهى أحمد نبيل	م.م/ إيمان متولى أحمد
أستاذ التخطيط الإقليمي بقسم العمارة	أستاذ التخطيط العمراني بقسم العمارة	مدرس مساعد بقسم العمارة
كلية الهندسة بالمطرية	كلية الهندسة بالمطرية	المعهد العالي للهندسة
جامعة حلوان	جامعة حلوان	أكاديمية الشروق

الملخص:

تعد المؤشرات أحد الآليات ذات الفعالية لقياس مدى التقدم المستهدف للمجتمعات العمرانية بمستوياتها المختلفة صوب النتائج المنشودة لتحقيق التنمية اللازمة لجعل المدن قادرة على التنافس مع غيرها، وقد شهدت العقود الأخيرة اهتماماً ملحوظاً بالتنافسية الحضرية وبسبب العولمة والتقدم التكنولوجي، أصبحت مدن العالم متشابهة إلى حد كبير، ليكون نتيجة هذا التشابه تزايد المنافسة بين الأقاليم والمدن في النظام الحضري وفقاً لأدائها في مختلف القطاعات والأنشطة والخدمات، فضلاً عن تنافسها حول موقعها كمناطق للنفوذ الإقليمي والوطني والعالمي، إلى جانب تنافسها على العمالة والاستثمارات والتكنولوجيا والمشاريع، وتستمر المدن بالبحث عن منافذ وأفاق يمكن من خلالها أن تزيد تنافسياتها أو قدرتها التنافسية وأن تحسن وضعها التنافسي العالمي. وبالرغم من الموقع المنفرد لمحور قناة السويس على خريطة العالم إلى أنه حتى الآن لم يحقق المنافسة المرجوة مع غيره من المدن والأقاليم الأخرى في دول العالم، وعليه سنقوم باستخدام مؤشرات التنمية المختلفة لتحقيق التنافسية الحضرية المطلوبة بالمحور وذلك لما له من أثر كبير على تحسين المعيشة للمواطنين والإرتقاء جمالياً وعمرانياً بصورة المدن بالمحور، كون التنافسية أولاً وأخيراً تهدف إلى إعطاء المدينة طابع متميز ومتفرد عن غيره من المدن الأخرى.

الكلمات الدالة: المؤشرات – التنافسية – التنافسية الحضرية.

1- المؤشرات:

تمثل المؤشرات علامات ودلالات يتم استخدامها لمراقبة وقياس وتقييم مدى التقدم نحو تحقيق الهدف، كما أنها تستخدم للتعرف على مدى الإقتراب من الخطر وتحديد الوضع الحالي والإجراءات الواجب إتخاذها، ولذلك فهي تملك ميزة القدرة على التنبؤ بالمشاكل والمخاطر المقبلة. [1] حيث يمكن تعريف المؤشر على أنه يعبر عن مقياس كمي ونوعي يستخدم لقياس ظاهرة معينة أو أداء محدد خلال مدة زمنية معينة، وهكذا يتم من خلال المؤشرات قياس الظاهرة بوضعها الراهن أو عبر سلسلة زمنية محددة وعندئذ فإن المؤشرات تكشف عن اتجاهات سير تلك الظاهرة (إيجاباً) أو (سلباً) لتحديد نقاط القوة والضعف لها. وتظهر الحاجة إلى المؤشرات في كل مراحل التنمية وعمليات إتخاذ القرار التخطيطي لقياس الأداء نحو تحقيق الإستدامة، بدءاً من مرحلة التحضير للمشروعات الحضرية، التخطيط، التصميم، التنفيذ ومن ثم المتابعة والمراقبة والتقييم، وعليه تتعدد المؤشرات وتتنوع أقسامها من حيث الأداء والزمن ومن حيث وضوحها والمستوى ونوع المعلومة ومن حيث الإستدامة.

كما توجد شروط للمؤشرات الفعالة بحيث تعكس بشكل مباشر العنصر المراد قياسه ومتابعته، وأن تكون ذات طبيعة حساسة، وأن تكون قابلة للقياس، وأن تستند إلى بيانات صحيحة، وأن تكون ذات صلة بالسياسات العامة للمنظمة، [2] بالإضافة إلى أن هناك عدة خصائص للمؤشرات والتي يتفق على كونها معايير يمكن استخدامها لاختيار المؤشرات التي تحقق الأهداف المطلوبة ومن أهمها: الأهمية Important، الشمولية Comprehensive، الأولوية Priority، سهولة الفهم Easily، understood، الإقتصادية Cost effective، القابلية للقياس Measurable، الحساسية Sensitive، الوضوح Unambiguous، الإستقلالية Independence. [3] وتتمثل مستويات المؤشر على شكل هرم المؤشرات The indicators pyramid وهو مفهوم بسيط يهدف إلى إظهار أن تتبع أداء المشاريع يتطلب عدداً أكبر من المؤشرات لرصد الفعالية العامة للإستجابة على كل من الصعيد الوطني

والمستويات العالمية. حيث يؤكد الهرم الصلات القائمة بين المشاريع والمستويات الوطنية والمستويات العالمية، والواقع أن مؤشرات المشاريع توفر معظم البيانات للمؤشرات الوطنية، وتوفر المؤشرات الوطنية البيانات للمؤشرات العالمية. [4]

2- التنافسية competitiveness :

1-1 مفهوم التنافسية:

إن تحديد مفهوم التنافسية مسألة في غاية الأهمية لأنها تحدد معالم الظاهرة ونطاقها وكيفية قياسها وتفسيرها ومعوقات تطويرها، وكذلك مغزاها بالنسبة للسياسة الاقتصادية، ولكن هذا التحديد ليس بالأمر السهل بسبب تعقد مفهوم التنافسية مثله مثل المفاهيم الاقتصادية الأخرى ذات الأوجه المتعددة كالعولمة والتنمية، وكذلك بسبب عدم وجود إطار نظري قوى ونموذج متماسك يسمح بتفسيرها وتحديدتها تحديدا علميا دقيقا، ونتيجة لذلك لا يزال مفهوم التنافسية وقياسها خاضعا لمناظرات بين الباحثين لمحاولة تحديد وقياس واحد أو أكثر من الأوجه المتعددة للتنافسية، فمثلا يرى بعض الباحثين أن التنافسية على المستوى الوطنى تمثل فكرة عريضة تضم الإنتاجية الكلية ومستويات المعيشة والنمو الإقتصادي، بينما يرى آخرون أن لها مفهوما ضيقا يرتكز على تنافسية السعر والتجارة، وهى تعنى بشكل عام الميل والرغبة فى التنافس، ومهارة الفوز بموقع ما، والبقاء بشكل دائم فى هذا الموقع الذى يتحدد من خلال الإصرار والتنفيذ والنجاح المستمر والمستدام. [5] وعليه يمكن القول بأن التنافسية تعنى " سعى الدول إلى الإستغلال الأمثل لكافة مواردها من أجل تحقيق الرفاهية لشعبها (التنمية المستدامة) وذلك باتباع أفضل الأساليب والممارسات". حيث أن التنافسية مصطلح حديث في علم الإدارة و الإقتصاد يهدف إلى تحديد أسس ومبادئ ومعايير تقيس مدى تنافسية الدول والأقاليم والمدن ومستوى الكفاءة والتميز والتطور الذي وصلت إليه شعوبها في مختلف المجالات السياسية والإقتصادية والإجتماعية. [6]

2-2 مفهوم التنافسية الحضرية : Urban Competitiveness

يرتبط مفهوم التنافسية الحضرية إرتباطا وثيقا بمفهوم كل من (الإقليم، المدينة، القرية، وصولا إلى أصغر وحدة إدارية)، وقد عرف كريسييل (Kresl) التنافسية الحضرية بأنها قدرة الإقليم أو المدينة بالحفاظ على وضعه التنافسي بين غيره من الأقاليم أو المدن ذات الظروف المشابهة من خلال توفير فرص العمل والمرافق الثقافية والترفيهية، وتحسين مستويات الدخل ودرجة التماسك الإجتماعى، وأنظمة الحكم والإدارة، والحفاظ على البيئة الحضرية التى هى كل ما تطمح إليه الشعوب، كما أكد على أن الرفاهية الإقتصادية للدولة تعتمد على الحيوية والتنوع الإقتصادي للمدن والأقاليم الرئيسية بها، وأن المدن المتنافسة تخلق دولا مزدهرة، وتعد المدن بمثابة محركات للنمو الإجتماعى والإقتصادي الوطنى والعالمى. [7]

وقد وضعت تعاريف أخرى إضافة إلى التعاريف السابقة، وتم تحليل هذه التعاريف وتلخيصها للوصول إلى تعريف شامل لمفهوم التنافسية الحضرية على أنها الدرجة التى يستطيع من خلالها الإقليم وما يشمله من مدن بالمقارنة مع غيره من الأقاليم والمدن بجذب الإستثمار والإستفادة من الموارد الموجودة بشكل أمثل، إضافة إلى جذب وتوليد الأنشطة التنافسية التى تعتمد على عوامل الإبتكار والإبداع Innovation & Creativity & بالدرجة الأولى لتوليد مستويات دخل ومعيشة جيدة للسكان، وتحسين درجة التماسك الإجتماعى وأنظمة الحكم والإدارة والحفاظ على البيئة الحضرية.

3-2 معايير تنافس المدن والأقاليم على المستوى الدولى والعالمى:

ينبغي للمدن والأقاليم التى تطمح بجذب الإستثمارات والسياح والشعوب أن تتوفر فيها مجموعة سمات ومعايير تجعلها قادرة على التنافس عالمياً ودولياً، هذه المعايير هى: [8]

- ❖ أن يكون عدد السكان المقيمين في الإقليم أكثر من مليون نسمة، وأن يوجد فيه قوة عاملة مؤهلة قادرة على الإبداع والإبتكار، وجامعات كبيرة متخصصة ومستوى عال من البحث العلمى.
- ❖ أن يكون متعدد المراكز "Polycentric"، بمعنى أن يتم نشر النمو الحضري على كافة مدنه دون استثناء مدينة ما بالمشاريع التنموية على حساب مدينة أخرى.
- ❖ وجود الأنشطة الدولية التى تكسب المدينة أو الإقليم مكاناً في شبكات الإقتصاد والعلم والثقافة العالمية، وتجعل منها مركز مالي عالمي قادر على المنافسة، ووجود تسهيلات تسمح بوجود وإستضافة المؤتمرات والمعارض المحلية والعالمية.

- ❖ وجود حجم ومستوى حركة مرتفع برأً وبحراً وجواً، وشبكة بنية أساسية متكاملة تدعم طرق ووسائل المواصلات وتؤمن كافة إحتياجاتها من بنى تحتية وغيرها، أي أن يتسم الإقليم بتوفير إمكانية الوصول عبر طرق الربط المختلفة.
- ❖ وجود بنية تحتية ثقافية وتكنولوجية جيدة تدعم المشاريع الفنية والترفيهية والثقافية والسياحية إلى ما بعد حدودها الوطنية. [9]

وتشير المدينة التنافسية الناجحة إلى قاعدة إقتصادية متنوعة ورأس مال مؤهل ومحترف، وخدمات ذات تكنولوجيا عالية، وروابط قوية للمؤسسات القائمة على المعرفة والتكنولوجيا، وبنية تحتية متطورة وحديثة، وجودة عالية للبيئة الحضرية والعمرانية المبنية، والقدرة المؤسسية القادرة على تطوير وتنفيذ إستراتيجيات التنمية ذات التوجه المستقبلي طويل الأمد. [10]

4-2 مؤشرات تنافسية المدن:

ثمة العديد من مؤشرات التنافسية، وتنقسم على عدة مستويات مختلفة كمؤشرات تنافسية المشروع و مؤشرات تنافسية فرع النشاط الإقتصادي ومؤشرات تنافسية المدن ومؤشرات تنافسية البلدان، وسيتم التركيز على مؤشرات تنافسية المدن، حيث نعيش في أول قرن يمكن وصفه بالقرن الحضري فعلياً، وسيكون المستقبل أفضل في المدن. ووفقاً لتقرير ماكينزي لعام 2011، سوف تنتج 600 مدينة حوالي ثلثي الناتج المحلي الإجمالي العالمي بحلول 2025. وفي وقتنا الحاضر، تهيمن المدن في أمريكا الشمالية وأوروبا على الدراسات الاستقصائية التي تصنف الدول على أساس التنافسية الوطنية والإنتاجية الحضرية والجذب الثقافي، ولكن في المستقبل، ستعيد حوالي 400 مدينة من المدن التي تشهد نمواً سريعاً في دول العالم النامي تشكيل المشهد الإقتصادي في العالم. [11]

وفي هذا الصدد، ينبغي أن تهدف السياسات الحضرية التي يتم وضعها لتعزيز التنافسية من الإستجابة السريعة والفعالة لحركة رؤوس الأموال والمواهب والتقنية العالمية. وفي الحقيقة، ستكون المدن الأقدر على التعامل مع تحديات المستقبل هي الأقدر على إستقطاب أفضل الأشخاص المبدعين من جميع أنحاء العالم والإحتفاظ بهم، كما يجب تبنى سياسات ناجحة في مجال التنافسية من خلال تركيز الإهتمام على الجوانب الحضرية. وفي عالم يشهد متغيرات سريعة، نجد أن الإعتماد على الإبداع والمؤسسات وروح الطموح التي تتميز بها المدن وكذلك المواهب التي تحضنها هذه المدن، يمنحنا الفرصة لتقديم حلول جذرية تجعل من الدول قدرة ذات جاذبية أكبر للمستثمرين وأقدر على المنافسة. وفيما يلي المجموعات والمحاور الرئيسية التي يعتمد عليها المؤشر كما هي موضحة بالجدول رقم (1): [12]

جدول (1) مؤشرات التنافسية على مستوى المدينة		
المحاور	المؤشرات الرئيسية	المؤشرات الفرعية
مؤشرات التنافسية على مستوى المدينة	القوة الاقتصادية ECONOMIC STRENGTH	<ul style="list-style-type: none"> • الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي • الناتج المحلي الإجمالي للفرد • الأسر ذات الاستهلاك السنوي < 14.000 دولار أمريكي (تعادل القوة الشرائية) • معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي للمدينة • تكامل الأسواق الإقليمية
	رأس المال المادي PHYSICAL CAPITAL	<ul style="list-style-type: none"> • جودة البنية التحتية • جودة وسائل النقل العام • جودة البنية التحتية للاتصالات
	النضج المالي FINANCIAL MATURITY	<ul style="list-style-type: none"> • اتساع / عمق المجموعة المالية • موقع البنك المركزي • موقع بنك الاستيراد والتصدير / وكالة • موقع البورصة الرئيسية للبلاد
	الطابع المؤسسي INSTITUTIONAL CHARACTER	<ul style="list-style-type: none"> • العملية الانتخابية • الاستقلال المالي للحكومة المحلية • الضرائب المفروضة • سيادة القانون • فعالية الحكومة
	الطابع الاجتماعي والثقافي SOCIAL AND CULTURAL CHARACTER	<ul style="list-style-type: none"> • حرية التعبير وحقوق الإنسان • الانفتاح والتنوع • وجود الجريمة في المجتمع • الهوية الثقافية
	رأس المال البشري HUMAN CAPITAL	<ul style="list-style-type: none"> • النمو السكاني • السكان في سن العمل (% من مجموع السكان) • زيادة الأعمال و روح المبادرة • جودة التعليم • جودة الرعاية الصحية • الفرص الاقتصادية للمرأة
	البيئة والأخطار الطبيعية	<ul style="list-style-type: none"> • مخاطر الكوارث الطبيعية

الإدارة البيئية	•	ENVIRONMENT AND NATURAL HAZARDS	
جاذبية الأعمال العالمية	•	جاذبية الأعمال العالمية	
تطوير المؤتمرات / الاتفاقيات	•	GLOBAL APPEAL	
قيادة التعليم العالي	•		
المؤسسات الفكرية العالمية	•		
جودة شبكة الطرق في المدينة	•	جودة البنية التحتية المادية	المحاور الفرعية
جودة الروابط الإقليمية والدولية	•	Quality of physical infrastructure	
الوصول إلى / ونوعية الميناء (الموانئ)	•		
التعقيد الضريبي	•	فرض الضرائب	
معدل ضريبة القيمة المضافة القياسية	•	Taxation	
الفساد	•	فعالية الحكومة	
الفعالية في صياغة السياسات	•	Government effectiveness	
جودة البيروقراطية	•		
النقل المنظم	•		
مؤشرات أداء شفافة	•	وجود الجريمة في المجتمع	
انتشار الجرائم الصغيرة	•	Presence of crime in the society	
انتشار جرائم العنف	•		
خطة إدارة الكوارث / استمرارية العمل	•	مخاطر الكوارث الطبيعية	
التعرض المادي للأخطار الطبيعية	•	Risk of natural disasters	
قابلية تغير المناخ	•		
مراقبة نوعية المياه	•	الإدارة البيئية	
استراتيجية إدارة النفايات	•	Environmental governance	
كود نوعية الهواء	•		
جودة الهواء في المدينة / التلوث	•		

المصدر:

2013, The Economist Intelligence Unit, Hot Spots 2025 Benchmarking the future competitiveness of cities, الباحثة

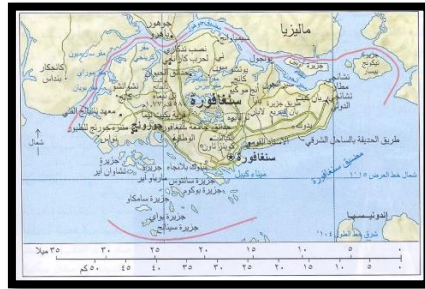
وعليه يتم قياس مؤشرات تنافسية المدن من خلال ثماني محاور رئيسية هي: القوة الاقتصادية، ورأس المال المادي، والنضج المالي، والطابع المؤسسي، والطابع الاجتماعي والثقافي، ورأس المال البشري، والبيئة والأخطار الطبيعية، وجاذبية الأعمال العالمية، بالإضافة إلى ستة محاور فرعية تتضمن جودة البنية التحتية المادية وفرض الضرائب وفعالية الحكومة ووجود الجريمة في المجتمع ومخاطر الكوارث الطبيعية والإدارة البيئية.

3- تجارب المدن التنافسية:

لقد كانت المدن محركات الإنتاجية والنمو عبر التاريخ ، وستكون أساسية لنمو وتنافسية الدول والأقاليم والمناطق في المستقبل. هذا صحيح بشكل خاص في وقت التحضر الهائل والسريع في الأسواق الناشئة. وعليه سنتناول الباحثة دراسة كل من تجربة مدينة سنغافورة ومدينة نينغبو بالصين للوقوف على عوامل تحقيق التنافسية.

1-3 تجربة مدينة سنغافورة Singapore:

تقع سنغافورة على جزيرة في جنوب شرق آسيا، عند الطرف الجنوبي من شبه جزيرة ملايو، ويفصلها عن ماليزيا مضيق جو هور وعن جزر رياو الأندونيسية مضيق سنغافورة. سنغافورة مدينة عالمية يتم فيها إدارة الأعمال بعدة لغات وعملات، وعبر عدة مناطق قضائية ومناطق زمنية. تجمع حكومتها بين الوظائف الوطنية، مثل الدفاع والسياسات الأجنبية والنقدية والمالية والتجارية، مع القيام بوظائف البلدية، وايضا كجزيرة صغيرة تحيط بها المياه الإقليمية للدول المجاورة، وهذا يدفعها إلى الإستفادة من تلك الجغرافيا وأن تلعب دوراً هاماً في خدمة الأسواق العالمية.



شكل (1): موقع مدينة سنغافورة [13]

1-1-3 أسباب اختيار تجربة المدينة:

- توفير العوامل الأساسية لتحقيق التنافسية من خلال القيادة القوية ووجود سياسة الاقتصاد الكلي مستقرة وثابتة على الدوام مع أنظمة ضرائب بسيطة بالإضافة إلى التجارة الحرة، كما أن سنغافورة مفتوحة بالكامل للاستثمار الاجنبي.
- توافر شبكة من الطرق ذات كفاءة عالية، والميناء هو من بين الخمسة الأفضل لحركة الحاويات في العالم، كما يصنف مطار شانغي باستمرار كأفضل مطار في العالم، بالإضافة الى توسعات نظام النقل الجماعي.
- تركز سنغافورة بقوة على التعليم والمهارات، حيث أن لديها بعض من أفضل درجات التعليم في العالم، وخاصة في الرياضيات والعلوم.
- لقد أصبح تحسين نوعية الحياة أولوية أعلى وهذا يعني جذب المواهب العالمية وقد أنفقت الحكومة الكثير من المال لتعزيز الفنون والثقافة، والعمل على زيادة المسطحات الخضراء.
- تعزيز شبكة الأمان الاجتماعي، وقد مولت سنغافورة أنظمة للرعاية الصحية والمعاشات التقاعدية والضمان الاجتماعي.

2-1-3 العوامل الرئيسية للقدرة التنافسية:

❖ العامل الأول: المؤسسات (كيفية الإصلاح)

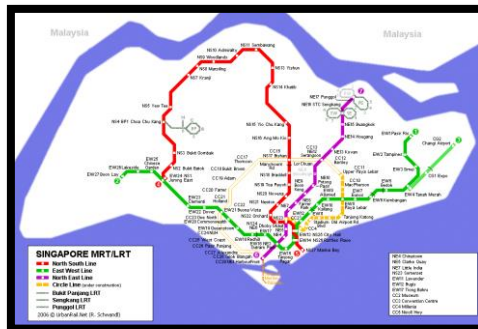
- **القيادة القوية:** ضمان الاستقرار السياسي ومستويات الجريمة المنخفضة للغاية ومجتمع متناغم ومتعدد الأعراق يقوم على أساس الجدارة، ولكن مع الشعور العام بالهوية الوطنية. ولدى سنغافورة **حكومة قوية وفعالة، والخدمات العامة** هي من بين الأفضل في العالم، بالإضافة إلى أن هناك **روح قوية لمكافحة الفساد**، وتعد رواتب الوزراء والموظفين الحكوميين تنافسية للغاية كما أن هناك معايير أداء مؤسسية في القطاع العام. [14]

❖ العامل الثاني: سياسات وتنظيم بيئة الأعمال (ما يتم إصلاحه)

- **سياسة الإقتصاد الكلي:** مستقرة وثابتة على الدوام ، مع ميزانيات متوازنة، وسعر صرف مستقر وتضخم منخفض، ورمز الضريبة بسيط مع بعض الإعفاءات، والإنفاق الحكومي أقل من 20٪ من الناتج المحلي الإجمالي، و يستغرق الأمر أقل من يوم واحد لإنشاء نشاط تجاري.
- **شبكة الأمان الاجتماعي :** توجد شبكة أساسية تجنبت إلى حد كبير إستحقاقات الطبقة المتوسطة، وقد مولت سنغافورة أنظمة للرعاية الصحية والمعاشات التقاعدية والضمان الاجتماعي.
- **التجارة الحرة:** لا توجد رسوم جمركية على الواردات، ولا توجد قيود على الصادرات، كما أن سنغافورة مفتوحة بالكامل للاستثمار الاجنبي. [15]

❖ العامل الثالث: البنية الأساسية:

- الطرق ممتازة، والميناء هو من بين الخمسة الأفضل لحركة الحاويات في العالم، كما يصنف مطار شانغي باستمرار كأفضل مطار في العالم، بالإضافة الى توسعات نظام النقل الجماعي.



شكل (2): شبكة خطوط المترو بمدينة سنغافورة [16]

- لقد حولت معالجة المياه المتقدمة سنغافورة إلى مركز عالمي لتكنولوجيا المياه، كما تعمل محطة الغاز الطبيعي المسال الجديدة على تقليل الإعتماد على واردات الغاز الطبيعي عبر الأنابيب. [17]

❖ العامل الرابع: البنية التحتية الناعمة والاتصال

- سنغافورة تركز بقوة على التعليم والمهارات، حيث أن لديها بعض من أفضل درجات التعليم في العالم ، وخاصة في الرياضيات والعلوم. [18]
- أصبح تحسين نوعية الحياة أولوية أعلى وهذا يعني جذب المواهب العالمية ليس فقط من خلال الوظائف المحفزة ذات الأجور العالية، ولكن أيضاً من خلال تقديم نوعية حياة شاملة جذابة، وقد أنفقت الحكومة الكثير من المال لتعزيز الفنون والثقافة. والعمل على زيادة المسطحات الخضراء. [19]

3-1-3 الدروس المستفادة من التجربة:

- ❖ **أولاً: القيادة:** كانت رؤية لي كوان يو تتمثل في إتخاذ الدولة الفقيرة والمدينة الضعيفة وتحويلها إلى مدينة مستقرة ومزدهرة على مستوى عالمي.
- ❖ **ثانياً: المؤسسات القوية:** التي يتم تجديدها باستمرار خلال المراحل المتعاقبة من نموها.
- ❖ **ثالثاً: اللامركزية في صانعي القرار:** على مستوى البلديات تتمتع سنغافورة برفاهية كونها مدينة ودولة في نفس الوقت، تمارس فيها السلطات الوطنية والبلدية.
- ❖ **رابعاً: الإستفادة من الازمات:** في سنغافورة ، استفاد لي كوان يو من أزمة الدولة في المدينة باستخدام لغة البقاء على قيد الحياة.
- ❖ **خامساً: السياسات الصحيحة:** قدمت سنغافورة سياسات الإقتصاد الكلي المستقرة والحكيمة، والضرائب الفعالة والبسيطة، وسوق العمل المرن، والإنتفاح على التجارة والإستثمار الأجنبي المباشر، وتنظيم الشركات المحلية، وشبكة الأمان الاجتماعي التي تحمي أكثر الفئات ضعفاً.
- ❖ **سادساً: التعليم:** لقد أدى تركيز سنغافورة على التعليم إلى تحقيق أرباح، مما جعلها من المؤهلات المتوسطة للفرد من التعليم إلى معدلات التخرج العالية.
- ❖ **سابعاً: السياسة الاقتصادية الخارجية:** تعد سنغافورة دولة المدينة التجارية الحرة ، حيث كان الإفتاح الخارجي حاسماً لنجاح سنغافورة في كل مرحلة من مراحل تطورها بعد الإستقلال.

2-3 تجربة مدينة نينغبو ، الصين

نينغبو Ningbo هي ثاني أكبر مدينة في مقاطعة تشجيانغ الصين، وتعد واحدة من المراكز الاقتصادية الرئيسية الثلاثة في تشجيانغ، وتتمتع نينغبو بتقاليد تاريخية طويلة في مجال الأعمال، وكانت بوابة مهمة إلى طريق الحرير البحري، لدى نينغبو أيضاً ميزة التنوع في نظام التعليم العالي، وهي رائدة في المدن الذكية في الصين، وتتمتع نينغبو بسلطة إدارية إقتصادية إقليمية توفر إطاراً مؤسسياً جيداً للمدينة في تولي زمام المبادرة في التنمية بين العديد من المدن الساحلية. [20]



شكل (3): موقع مدينة نينغبو في مقاطعة تشجيانغ [21]

1-2-3 أسباب اختيار تجربة المدينة:

- توفير العوامل الأساسية لتحقيق التنافسية من خلال الإبتكار المؤسسي مما أدى إلى تحسين الديمقراطية وإضفاء الصفة القانونية.
- طرحت مدينة نينغبو مفهوم الخدمات الحكومية في وقت مبكر في الصين، وأقامت الحكومة شراكة تعاونية بين القطاعين العام والخاص.

- نفذت حكومة نينغبو سياسات وإجراءات إبتكارية، والعمل على تعزيز المشروعات الصناعية المتطورة.
- سعت نينغبو لبناء وتحسين السياسة المالية بما في ذلك التنظيم المالي والأسواق المالية والعولمة المالية والمنتجات المالية والابتكارات في مجال الخدمات.
- تستمر نينغبو في التركيز على التدريب على المهارات المهنية للعمال المهاجرين لتزويدها بالموارد الكافية من العمالة، وتركز على سياسة التعليم العالي لتطوير موارد بشرية عالية الجودة للتنافسية في المدينة.
- أصبحت نينغبو الآن واحدة من أكثر مدن التجارة الخارجية تطوراً في الصين. وتمكنت نينغبو تدريجياً من بناء نظام شبكة نقل شاملة ومتعددة الأبعاد.

2-2-3 العوامل الرئيسية للقدرة التنافسية:

❖ العامل الأول: المؤسسات (كيفية الإصلاح)

- الأنظمة السياسية والقانونية لحكومة المدينة: لقد تطورت قدرة إدارة المدينة على تعزيز القدرة التنافسية للمدينة في نينغبو من خلال الابتكار المؤسسي، مما أدى إلى تحسين الديمقراطية وإضفاء الصفة القانونية. [22]
- العلاقات مع المستويات الوطنية ومستوى الولاية/ المقاطعات الحكومية: وافق مجلس الدولة على وضع نينغبو كسلطة إقليمية في إدارة المدينة، مما عزز بشكل كبير حيويتها وقدرتها التنافسية. [23]
- التعاون بين القطاعين العام والخاص: طرحت مدينة نينغبو مفهوم الخدمات الحكومية في وقت مبكر في الصين، من خلال إنشاء منصة خدمات الابتكار ومنصة الخدمة العامة، وأقامت الحكومة وأصحاب المصلحة شراكة تعاونية جيدة بين القطاعين العام والخاص. [24]
- الأفراد والقيادة: إن دور الرؤية والعلامة التجارية للمدينة تمثل النزاهة والممارسة والإفتتاح والابتكار لأهم القيم الأساسية لمدينة نينغبو، والقوة الداخلية لتنمية المدينة. [25]

❖ العامل الثاني: سياسات وتنظيم بيئة الأعمال (ما يتم إصلاحه)

- سياسات الإبتكار: نفذت حكومة نينغبو سياسات وإجراءات ابتكارية، مثل مسرعات الصناعة وخدمات التصميم الإبداعي، والعمل على تعزيز المشروعات الصناعية المتطورة. [26]
- السياسة المالية: سعت نينغبو لبناء وتحسين السياسة المالية بما في ذلك التنظيم المالي والأسواق المالية والعولمة المالية والابتكارات في مجال الخدمات. [27]
- سياسة الموارد البشرية: تستمر نينغبو في التركيز على تدريب المهارات المهنية للعمال المهاجرين لتزويدها بالموارد الكافية من العمالة، وتركز على سياسة التعليم العالي لتطوير موارد بشرية عالية الجودة للتنافسية في المدينة.
- السياسة الاقتصادية الخارجية مع تقاليدنا التاريخية الطويلة في التجارة الخارجية : أصبحت نينغبو الآن واحدة من أكثر مدن التجارة الخارجية تطوراً في الصين حيث تجاوز إجمالي تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى المدينة 15 مليار دولار. [28]

❖ العامل الثالث: البنية الأساسية

- النقل: تمكنت نينغبو تدريجياً من بناء نظام شبكة نقل شاملة ومتعددة الأبعاد تجمع بين طرق النقل الجوية والسكة الحديد والطرق البرية وغيرها من وسائل النقل ، والتي أصبحت دعماً هاماً لنينغبو لأخذ زمام المبادرة في تحقيق التحديث وتعزيز القدرة التنافسية الدولية. [29]
- بناء المدينة الذكية : كانت نينغبو رائدة في الصين في تطوير أنظمة المدن الذكية. وفي السنوات الأخيرة ، حققت مدينة نينغبو الذكية إنجازات ملحوظة في البنية التحتية للمعلومات، والصناعات ذات الصلة بالمدينة الذكية. [30]
- نظم النقل والإمداد: نينغبو هي واحدة من 21 مدينة للمناطق اللوجستية في جميع أنحاء البلاد والتي أصدرها مجلس الدولة. [31]

❖ العامل الرابع: البنية التحتية الناعمة والاتصال

- **التعليم:** تسارعت نينغبو نحو تطوير التعليم العالي وإستكشفت أساليب متنوعة من مؤسسات التعليم العالي.
- **الحضارة:** تلعب الثقافة دورًا أكثر تعزيزًا في نينغبو، بأشكال مختلفة من الفنون الجميلة التي يجري تطويرها والمساهمة في القدرة التنافسية للمدينة.

3-2-3 الدروس المستفادة من التجربة:

- ❖ **أولاً: سياسة الموارد البشرية:** التركيز على تدريب المهارات المهنية للعمال المهاجرين، والتركيز على سياسة التعليم العالي لتطوير موارد بشرية عالية الجودة للتنافسية في المدينة.
- ❖ **ثانياً: المدينة الذكية:** ضرورة العمل على تطوير أنظمة المدن الذكية، من خلال تحقيق إنجازات ملحوظة في البنية التحتية للمعلومات، وتكامل موارد المعلومات، ونظام التطبيقات الذكي، والصناعات ذات الصلة بالمدينة الذكية.
- ❖ **ثالثاً: النقل:** ضرورة بناء نظام شبكة نقل شاملة ومتعددة الأبعاد تجمع بين طرق النقل الجوية والسكة الحديد والطرق البرية وغيرها من وسائل النقل.
- ❖ **رابعاً: الحصول على المبادئ الأساسية الصحيحة:** أي سياسات الاقتصاد الكلي المستقرة والحكيمة، والضرائب الفعالة والبسيطة، وسوق العمل المرن، والانفتاح على التجارة والاستثمار الأجنبي المباشر، وتنظيم الأعمال التجارية المحلية البسيطة والشفافية.
- ❖ **خامساً دفع التنمية الحضرية المبتكرة:** العمل على تحسين النظام البيئي للإبتكار الحضري وريادة الأعمال لجعل الإبتكار المحرك الرئيسي للتنمية الحضرية.
- ❖ **سادساً: المدن الخضراء:** تعزيز إنتقال المدن نحو المجتمعات الخضراء الصديقة للبيئة والديناميكية والمرنة والمستدامة، وتشجيع تنمية المدينة التي تقلل من استهلاك الموارد والطاقة.

4- تحليل مؤشرات التنافسية الحضرية بإستخدام برنامج التحليل الإحصائي SPSS

توضح مؤشرات التنافسية الحضرية التي تم الوصول إليها سواء من المؤشرات الخاصة بالتنافسية الناتجة من الجزء النظري الذي تم عرضه سابقاً و العوامل والمؤشرات الخاصة بالتنافسية الناتجة من الجزء التحليلي الخاص بالتجارب المختلفة للمدن أن هناك العديد من المؤشرات المشتركة بينهما كما توجد مجموعة من المؤشرات التي تكمل بعضها البعض كما هو موضح بالجدول رقم (2):

العوامل	المؤشرات الخاصة بكل من التنافسية والإستدامة الناتجة من الجزء النظري	العوامل والمؤشرات الخاصة بكل من التنافسية والإستدامة الناتجة من الجزء التحليلي الخاص بالتجارب
العوامل الرئيسية للقدرة التنافسية	<ul style="list-style-type: none"> ❖ الطابع المؤسسي ● العملية الانتخابية ● الإستقلال المالي للحكومة المحلية ● الضرائب المفروضة ● سيادة القانون ● فعالية الحكومة ❖ النضج المالي ● اتساع / عمق المجموعة المالية ● موقع البنك المركزي ● موقع بنك الإستيراد والتصدير / وكالة ● موقع البورصة الرئيسية للبلاد ❖ فعالية الحكومة ● الفساد ● الفعالية في صياغة السياسات ● جودة البيروقراطية ● النقل المنظم ● مؤشرات أداء شفافة 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ العامل الأول: المؤسسات (كيفية الإصلاح) ● القيادة القوية ● الوضع المالي ● الأنظمة السياسية والقانونية لحكومة المدينة ● العلاقات مع المستويات الوطنية ومستوى الولاية / المقاطعات الحكومية ● التعاون بين القطاعين العام والخاص ● الإدارة القانونية والتجارية والمالية ● القوانين والتشريعات
	<ul style="list-style-type: none"> ❖ القوة الاقتصادية ● الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي ● الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي للفرد ● الأسر ذات الاستهلاك السنوي < 14,000 دولار أمريكي (تعادل القوة الشرائية) ● معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي للمدينة ● تكامل الأسواق الإقليمية ❖ فرض الضرائب ● التعقيد الضريبي 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ العامل الثاني: سياسات وتنظيم بيئة الأعمال (ما يتم إصلاحه) ● سياسة الاقتصاد الكلي ● سياسة التجارة الحرة ● المنطقة الحرة ● معاشات ومزايا القطاع العام ● السياسة الضريبية ● تطوير الأعمال ● سياسات الإبتكار ● السياسة المالية

<ul style="list-style-type: none"> • سياسة الموارد البشرية • السياسة الاقتصادية الخارجية مع تقاليدھا التاريخية الطويلة في التجارة الخارجية 	<ul style="list-style-type: none"> • معدل ضريبة القيمة المضافة القياسية ❖ جاذبية الأعمال العالمية • جاذبية الأعمال العالمية • ترتيب الرحلة الدولية • تطوير المؤتمرات / الإتفاقيات • قيادة التعليم العالي • المؤسسات الفكرية العالمية
<ul style="list-style-type: none"> ❖ العامل الثالث: البنية الأساسية • نظام شبكة نقل شاملة ومتعددة الأبعاد تجمع بين طرق النقل الجوية والسكة الحديد والطرق البرية وغيرها من وسائل النقل • معالجة المياه المتقدمة • محطة الغاز الطبيعي المسال • المشاريع العقارية الرئيسية • بناء المدينة الذكية • نظم النقل والإمداد 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ رأس المال المادي • جودة البنية التحتية • جودة وسائل النقل العام • جودة البنية التحتية للاتصالات ❖ جودة البنية التحتية المادية • جودة شبكة الطرق في المدينة • جودة الروابط الإقليمية والدولية • الوصول إلى / نوعية الميناء (الموانئ)
<ul style="list-style-type: none"> ❖ العامل الرابع: البنية التحتية الناعمة والاتصال • التعليم والمهارات • تحسين نوعية الحياة • جذب المواهب العالمية • تعزيز الفنون والثقافة • زيادة المسطحات الخضراء • المحافظة على النسيج الاجتماعي الناعم • الحكومة الإلكترونية • الابتكار وريادة الأعمال 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ الطابع الاجتماعي والثقافي • حرية التعبير وحقوق الإنسان • الانفتاح والتنوع • وجود الجريمة في المجتمع • الهوية الثقافية ❖ رأس المال البشري • النمو السكاني • السكان في سن العمل (% من مجموع السكان) • ريادة الأعمال وروح المبادرة • جودة التعليم • جودة الرعاية الصحية • توظيف الرعايا الأجانب • الفرص الاقتصادية للمرأة ❖ وجود الجريمة في المجتمع • انتشار الجرائم الصغيرة • انتشار جرائم العنف
	<ul style="list-style-type: none"> ❖ البيئة والأخطار الطبيعية • مخاطر الكوارث الطبيعية • الإدارة البيئية ❖ مخاطر الكوارث الطبيعية • خطة إدارة الكوارث / استمرارية العمل • التعرض المادي للأخطار الطبيعية • قابلية تغير المناخ ❖ الإدارة البيئية • مراقبة نوعية المياه • استراتيجية إدارة النفايات • كود نوعية الهواء • جودة الهواء في المدينة / التلوث

المصدر: عمل الباحثة

وقد تم تحليل هذه المؤشرات باستخدام برنامج التحليل الإحصائي SPSS للتوصل إلى أهم مؤشرات تحقيق التنافسية الحضرية من خلال منهجية عمل تقوم على تنظيم بيانات المؤشرات داخل جدول وترميز البيانات التي تم جمعها بواسطة إعطاء رمز لكل مؤشر، ومن ثم تم إختيار الإختبار الإحصائي Factor Analysis لإجراء التحليل الإحصائي على المؤشرات للوصول إلى أكثر المتغيرات قوة وتأثيراً في التنافسية الحضرية، وبعد ذلك تم عمل 3 دورات باستخدام Principal Component Analysis وتقليل مؤشرات التنافسية من 102 مؤشر إلى 51 مؤشر، وفي النهاية جدولة البيانات النهائية بحيث تصبح ذات أبعاد واضحة ومفهومة (عرض البيانات)، والتوصل إلى نتائج الدراسة الإحصائية المتعلقة بمؤشرات التنافسية للحصول على أهم مؤشرات تحقيق التنافسية الحضرية كما بالجدول رقم (3):

الجدول (3) يوضح كل المؤشرات والمتغيرات النهائية للتنافسية على مستوى تجارب المدن والتي تم إستنتاجها من خلال التحليل باستخدام برنامج ال SPSS					
العامل الرئيسي	المجموعة الرئيسية	المتغيرات الفرعية	المؤشر	الرمز	مدى قوة التأثير
مؤشرات التنافسية	الحكومة والمؤسسات	الطابع المؤسسي	الفعالية المؤسسية	A1	0.821
			الطابع الاجتماعي والثقافي	A3	0.766
			رأس المال البشري	A4	0.650
			البيئة والمخاطر الطبيعية	A5	0.516
			البيئة السياسية	A6	0.721
			النداء العالمي	A7	0.540
			رأس المال المادي	A9	0.876
	النضج المالي				
	فعالية الحكومة	A11	0.554		

0.607	A12	التخطيط العمرانى			
0.619	B2	الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي للفرد	القوة الاقتصادية	سياسات وتنظيم بيئة الأعمال	
0.601	B5	توظيف الخدمات المالية والتجارية			
0.799	B7	الإنتاجية			
0.552	B11	حضور الشركات 2000Forbes Global	جاذبية الأعمال العالمية		
0.609	B12	الجامعات الكبرى			
0.779	B14	القوى العاملة مع التعليم العالي	سهولة ممارسة أنشطة الأعمال		
0.649	B16	سهولة بدء النشاط التجاري			
0.773	B17	تسوية حالات التعسر المالى			
0.830	B21	مناخ المخاطر التشغيلية			
0.767	B22	خطر إدارة قوة العمل			
0.650	B23	سياسة الموارد البشرية	رأس المال الفكري والابتكار		
0.845	B24	رأس المال الفكري والابتكار			
0.599	B25	امكانية وصول السكان للمكتبات			
0.546	B26	تحصيل مهارات الرياضيات / العلوم			
0.597	B27	نسبة السكان ذوي التعليم العالي			
0.709	B28	تصنيف الجامعات العالمية			
0.743	B29	مؤشر مدن الابتكار			
0.686	B30	حماية الملكية الفكرية			
0.824	B31	بيئة ريادة الأعمال			
0.613	C3	الوفيات من حوادث السيارات		جودة البنية التحتية المادية	البنية الأساسية
0.526	C15	جهود لخفض انبعاثات النقل			
0.573	C16	حوافز السيارات الكهربائية	النقل وإمكانية الوصول		
0.833	C21	اماكن الانتظار الذكية			
0.561	C22	خدمات مشاركة السيارات	مؤشر حركة المرور 2018		
-0.581	C23	مؤشر حركة المرور			
-0.513	C24	مؤشر حركة المرور (بالدقائق)			
-0.584	C25	مؤشر الوقت المستغرق من المنزل للشغل			
0.766	D1	الهوية الثقافية	الطابع الاجتماعى والثقافى	البنية التحتية الناعمة والاتصال	
0.684	D2	الثقافة والبيئة			
0.798	D6	السلامة على الطرق	مؤشر الصحة والسلامة والأمن		
0.636	D7	أداء النظام الصحي			
0.747	D8	الرعاية مدى الحياة			
0.759	D9	الجريمة			
0.721	D10	البنية السياسية			
0.687	D12	الاستقرار	مؤشر الأحوال المعيشية 2016		
0.594	D13	التعليم			
0.775	D14	البنية التحتية			
0.594	D16	جودة التعليم	رأس المال البشري		
0.775	E2	التخلص من النفايات	الإدارة البيئية	الإدارة البيئية	
0.760	E5	تلوث الهواء			
0.640	E11	مخاطر الكوارث الطبيعية والمرونة	مخاطر الكوارث الطبيعية والمرونة		

المصدر: تحليلات الباحثة باستخدام برنامج التحليل الإحصائى spss

حيث تم التوصل إلى كل المؤشرات والمتغيرات النهائية للتنافسية الحضرية وهي عبارة عن 51 متغير حصلوا على قيم (0.5+ ، 0.5-) فأكثر بمعنى أنها لها أكبر التأثير في أحداث التغير وتحقيق التنافسية على مستوى المدن ، تمثل هذه المتغيرات ال 51 كل من 9 متغيرات من مؤشرات الحكومة والمؤسسات و 20 متغير من مؤشرات سياسات وتنظيم بيئة الأعمال و 8 متغيرات من مؤشرات البنية الأساسية و 11 متغير من مؤشرات البنية التحتية الناعمة والاتصال و 3 متغيرات من مؤشرات الإدارة البيئية، والتي تم إستنتاجها من خلال التحليل باستخدام برنامج ال SPSS بإجراء دورتين باستخدام التحليل العاملي Factor Analysis، ومن خلال الجدول رقم (3) نلاحظ ما يلي:

❖ أن أكثر من نصف متغيرات الطابع المؤسسى و فعالية الحكومة من مؤشرات الحكومة والمؤسسات حصلت على قيم 0.5 فأكثر بمعنى أنها لها أكبر التأثير في أحداث التغير وتحقيق التنافسية على مستوى المدن.

- ❖ أن أكثر من نصف متغيرات جاذبية الأعمال العالمية و سهولة ممارسة أنشطة الأعمال و رأس المال الفكري والابتكار من مؤشرات سياسات وتنظيم بيئة الأعمال حصلت على قيم 0.5 فأكثر بمعنى أنها لها أكبر التأثير في احداث التغيير وتحقيق التنافسية على مستوى المدن.
- ❖ أن أكثر من نصف متغيرات مؤشر الصحة والسلامة والأمن و مؤشر الأحوال المعيشية من مؤشرات البنية التحتية الناعمة والاتصال حصلت على قيم 0.5 فأكثر بمعنى أنها لها أكبر التأثير في احداث التغيير وتحقيق التنافسية على مستوى المدن.
- ❖ تم إختزال أكثر من نصف متغيرات كل من مؤشرات البنية الأساسية و مؤشرات الإدارة البيئية وأن أغلبها حصل على قيم أقل من 0.5 وهذا يعني أنها ذات تأثير ضعيف في احداث التغيير.

5- محور تنمية قناة السويس :

1-5 وصف المشروع:

يهدف هذا المشروع إلى تعظيم الإستفادة من الإمكانيات الهائلة لقناة السويس من خلال إنشاء مركز لوجيستي عالمي وتدعيم وتقوية شبكة الطرق الرابطة بين إقليم قناة السويس وباقي أقاليم الجمهورية خاصة العابرة لهذا المحور. وتتمثل رؤية المشروع في أن يكون هذا الإقليم إقليمياً متكاملأً إقتصادياً وعمرانياً ومنتزناً بيئياً ومركزاً عالمياً متميزاً في الخدمات البحرية واللوجستية والصناعية والسياحية ومحوراً مشاركاً في تشكيل معالم التجارة العالمية بحلول عام 2030 ويعد هذا المشروع ذو تكلفة عالية. [32]

ويتكون مشروع تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجستية عالمية من ثلاث مراكز تنمية رئيسية هي: [33]

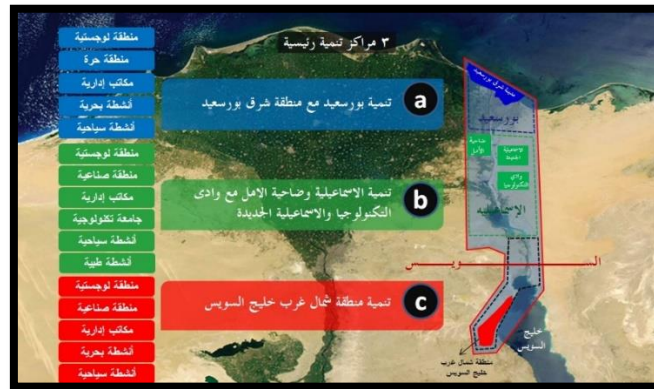
❖ **المركز الأول: تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد وشمال القنطرة شرق وسهل الطينة:** يتضمن تحويل المناطق المحددة به إلى منطقة خدمية لوجيستية عالمية، وذلك من خلال تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد بمساحة 70 ألف فدان، وشمال القنطرة شرق، وسهل الطينة، مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، كما تضمنت الخطة تحديد مناطق الإستصلاح الزراعي، وإنشاء المزارع السمكية، بالإضافة إلى إنشاء مناطق صناعية وحررة، وتنفيذ أنشطة سياحية وبحرية. وينقسم مشروع تنمية شرق بورسعيد إلى عدة محاور هي: تنفيذ ميناء بحري عملاق في تلك المنطقة، وإنشاء منطقة صناعية وأخرى لوجيستية، وإنشاء منطقة سكنية، وإنشاء بحيرات للمزارع السمكية بالإضافة إلى منطقة أنفاق جنوب بورسعيد.

❖ **المركز الثاني: تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة:**

تبلغ مساحته 66 ألف فدان، مع إنشاء نفق جديد أيضا أسفل القناة، على أن تتضمن التنمية في هذه المنطقة إنشاء منطقة لوجيستية بها إستيراد وتصدير، وتصنيع وتوزيع، ومخازن وشحن وصناعة حاويات، بالإضافة إلى إنشاء منطقة صناعية وجامعة تكنولوجية، وتنفيذ أنشطة سياحية وطبية. ويعد مشروع محور منطقة الإسماعيلية والقنطرة هو أحد مشاريع تنمية محور قناة السويس ويتم العمل به بالتوازي مع مشروع تطوير شرق القنطرة ببورسعيد، ويشمل إنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة، بجانب إنشاء منطقة صناعية بالقنطرة غرب، ومنطقة تكنولوجية شرق الإسماعيلية الجديدة.

❖ **المركز الثالث: تنمية شمال غرب خليج السويس وميناء السخنة:**

تبلغ مساحته 46 ألف فدان، ويتضمن إنشاء منطقة لوجيستية تتضمن الترسانة البحرية وبناء السفن، وتداول الحاويات، وتجارة الترانزيت، وخدمات الإصلاح والصيانة، والشحن والتفتيش الفنى، بالإضافة إلى إنشاء منطقة صناعية بالصناعات البتروكيمياوية، ومشروعات تموين السفن والخدمات البحرية، وتصنيع المعدات البحرية والهياكل المعدنية، وأيضاً تصنيع وتعبئة الأعلاف والأسمك، وكذلك تعبئة الأسمدة الكيماوية والأسمنت وتصديره.



شكل (4): المراكز الثلاث للتنمية الرئيسية بمشروع تنمية محور قناة السويس [34]

2-5 تحقيق التنافسية على محور تنمية قناة السويس:

يمكن تحقيق التنافسية على محور تنمية قناة السويس من خلال تطبيق المؤشرات السابقة بالجدول رقم (3) الناتجة من تحليل مؤشرات التنافسية الحضرية باستخدام برنامج التحليل الإحصائي SPSS من خلال ما يلي:

❖ **الحكومة والمؤسسات** حيث يتم تحقيق **الفعالية المؤسسية** من خلال تأسيس وتفعيل الهيكل التنظيمي لتحقيق الأداء المنشود والتنسيق بين الإدارات، والإتصال المباشر والفعال بالمستثمرين وإتخاذ الإجراءات اللازمة للترويج والتسويق لجذب الإستثمارات للمنطقة، ويتم تحقيق **البيئة السياسية** من خلال إنتخابات عادلة وقابلة للمنافسة، و**التخطيط العمراني** يتم تحقيقه من إصدار رخص التخطيط العمراني بإنشاء وإدارة المرافق العامة والبنية الأساسية من حيث شروط البناء والتأمين عليه، والموافقة على التخطيط العام والتفصيلي للمنطقة بما يضمن توافر المستويات والمواصفات العالمية ويدعم القدرة على المنافسة مع المناطق المماثلة، بما في ذلك الطرق والمياه والصرف الصحي والصناعي وشبكات توزيع الكهرباء وشبكات الاتصالات وخدماتها داخل المنطقة، كما يتم تحقيق **رأس المال المادي** بواسطة الوصول الى بنية إقتصادي ناضج ومتكامل يحقق حالة التنوع الإقتصادي والتركيز على الصناعات الثقيلة والمتوسطة والمطورين الصناعيين، وأيضا يتم تحقيق مؤشر **الحكومة الرقمية** من خلال تجميع كافة الأنشطة والخدمات المعلوماتية في موقع الحكومة الرسمي على الإنترنت، وتحقيق سرعة التنسيق والإنجاز بين كل الدوائر الحكومية، وأهمية وجود اتصال دائم بالمواطنين، والقدرة على تأمين كافة الاحتياجات الاستعلامية والخدمية للمواطن، بالإضافة إلى تقليل الاعتماد على العمل الورقي في المعاملات الحكومية، والمرونة في التعامل مع المواطنين، وأيضا كسر الحواجز الجغرافية بين المواطن والحكومة.

❖ **سياسات وتنظيم بيئة الأعمال** حيث يتم تحقيق **رأس المال الفكري والابتكار** من خلال إنشاء مراكز للبحث والتطوير لرفع مستوى أداء العمل بالمنطقة وزيادة تنافسية منتجاتها وخدماتها عالمياً، البحث والتقصي عن الأفراد ذوي القدرات و المهارات العالية، تعزيز البحوث والابتكار، بينما **مؤشر مدن الابتكار** يتم تحقيقه بواسطة تشجيع ودعم الشركات الوطنية لتنمية منتجات وخدمات مبتكرة، وإستقطاب الشركات العالمية الرائدة في مجال الابتكار في كل القطاعات ذات الأولوية الوطنية، ولزيادة **القوى العاملة مع التعليم العالي** يتم العمل على وضع خطة طموحة لتدريب أكبر عدد من العاملين في مجالات مختلفة لرفع كفاءتهم المهنية والعلمية مما يعظم الإستفادة من الطاقات الموجودة وتوظيفها التوظيف الأمثل والعمل عن كثب مع الشركاء الآخرين في شبكة المجموعات مثل الجامعات ومراكز التدريب ومعاهد البحوث والتكنولوجيا والشركات الرئيسية داخل المنطقة، كما يتم **تسوية حالات التعسر المالي** من خلال تمديد فترة إستحقاق الديون وإعادة تأهيل المؤسسة من خلال إعادة تنظيمها، ويتم توفير **مناخ المخاطر التشغيلية** عن طريق تقييم سياسات وإجراءات البنوك الخاصة بإدارة المخاطر التشغيلية، وتعزيز التوسعات وإعادة الإستثمار، أما التعامل مع **خطر إدارة قوة العمل** يتم من خلال العمل على إدارة الخطر بوضع إجراءات رقابية ويتم زيادة **الإنتاجية** من خلال تنمية مهارات العاملين في المجالات الصناعية المختلفة، وإنشاء مراكز للبحث والتطوير لرفع مستوى أداء العمل بالمنطقة وزيادة تنافسية منتجاتها وخدماتها عالمياً.

- ❖ **البنية الأساسية** يتم تحقيق مؤشر **حواجز السيارات الكهربائية** يتم تحقيقه من خلال السعى إلى توطين صناعة السيارات الكهربائية، وتقديم الدعم اللازم للاستثمار في هذا المجال، لمواكبة التوجهات العالمية الحالية للتحول نحو السيارات الكهربائية الصديقة للبيئة و توفير محطات لشحن السيارات الكهربائية، وعليه يجب أن تتوجه مصر في الوقت الحالى نحو صناعة السيارات الكهربائية فى المناطق الصناعية المختلفة الموجودة بمحور تنمية قناة السويس كالمناطق الاقتصادية الخاصة بشمال غرب خليج السويس للتقليل من إنبعاثات الغازات الدفينة والتقليل من إستخدام المواد البترولية.
- ❖ **البنية التحتية الناعمة والاتصال** يتم تحقيق **مؤشر الرعاية مدى الحياة** يتم تحقيقه من خلال ترسيخ مفهوم الرعاية بشكل عام والرعاية الصحية بشكل خاص برؤية إنسانية وتوفير التأمين الصحى، ويتم تحقيق كل من **مؤشر الأمان ومؤشر الجريمة** من خلال وجود برامج مراقبة الأحياء السكنية والإنارة الجيدة على الطرقات وفى المباني، كما يتم تحقيق **الهوية الثقافية** من خلال وضع وجود المدينة الثقافى فى عراك الحياة من خلال تطويع الثقافة الجديدة مع ثقافة المدينة حتى تصبح مزيجا من الأصالة والمعاصرة وهنا يمكن المحافظة على هوية المدينة ومواكبة الآخر.
- ❖ **الإدارة البيئية** يتم خفض **تلوث الهواء** من خلال تطبيق قوانين من قبل الحكومات تعمل على الحد من تلوث الهواء، ووضع رقابة على المصانع لمتابعة كيفية إدارة ومعالجة كل من المخلفات الصناعية والصرف الصناعى.

وعليه يمكن أن يمثل محور تنمية قناة السويس نواة مصر الأولى فى تحقيق التنافسية وأن يقوم بدوره على نحو كبير فى وضع مصر على خريطة دول العالم التنافسية حيث يتم تحقيق سياسات وتنظيم بيئة الأعمال لتحقيق التنمية الإقتصادية المرغوبة دون الإخلال بقواعد التنمية الإجتماعية وإرساء قواعد العدالة الإجتماعية بمفهومها الشامل، وتقليل نسبة البطالة والفقر، وأيضاً مع مراعاة التنمية البيئية ودون الإخلال باحترام الموارد الطبيعية والحفاظ على البيئة من التلوث بكافة أنواعه والعمل على إدارة المخلفات بشكل أفضل، كل ذلك يتم تحت إشراف الحكومة والمؤسسات التى تقوم بوضع القواعد والقوانين التى يلتزم بها الجميع لتحقيق التنافسية المرغوبة.

النتائج والتوصيات:

أولاً: النتائج:

- ❖ **تظهر الحاجة إلى المؤشرات** فى كل مراحل التنمية وعمليات إتخاذ القرار التخطيطي لقياس الأداء نحو تحقيق الإستدامة، بدءاً من مرحلة التحضير للمشروعات الحضرية، التخطيط، التصميم، التنفيذ ومن ثم المتابعة والمراقبة والتقييم، وعليه تتعدد المؤشرات وتتنوع أقسامها من حيث الأداء والزمن ومن حيث وضوحها والمستوى ونوع المعلومة ومن حيث الإستدامة.
- ❖ **تعد المؤشرات الحضرية** الأداة الأساسية فى التخطيط والتقييم والمتابعة على المستوى التخطيطي التنموي فضلاً عن المستوى التنفيذي لسياسات وإستراتيجيات كل قطاع، فالمؤشر يوفر معلومة كمية أو نوعية تساعد فى تحديد أولويات التنمية الحضرية، وهو أساس لوضع السياسات وإعداد خطط تحقيق أهداف تحسين جودة حياة مواطني المدينة.
- ❖ **تحسين القدرات التنافسية** يعتمد بشكل أساسى على الحفاظ عليها وتطويرها من خلال المحافظة على الموارد المادية والمالية، والاستثمار فى تنمية الموارد البشرية والمعرفية، والتحسين المستمر والتطوير للعمليات الإدارية والفنية التى تقوم بها المنظمة لإنتاج المنتجات وتوصيلها للعملاء، وتطوير نظم معلومات فعالة وتحديثها باستمرار، والتركيز على البحوث والتطوير لخلق قدرات تنافسية جديدة باستمرار.
- ❖ **ينبغي أن تهدف السياسات الحضرية** التى يتم وضعها لتعزيز التنافسية من الاستجابة السريعة والفعالة لحركة رؤوس الأموال المواهب والتقنية العالمية.
- ❖ **الاعتماد على الإبداع والمؤسسات وروح الطموح** التى تتميز بها المدن وكذلك المواهب التى تحضنها هذه المدن، يمنح الفرصة لتقديم حلول جذرية تجعل من الدول **قدرة ذات جاذبية أكبر للمستثمرين وأقدر على المنافسة.**

ثانياً: التوصيات:

- ❖ أن تتبنى الحكومة **التميز والابتكار** منهجاً وثقافة في تطوير كافة مجالات العمل الحكومي، من سياسات وخدمات وعمليات وبيئة، وصولاً إلى تلبية حاجات المجتمع وتوقعات أفراده، استناداً إلى أفضل مبادئ وممارسات الحوكمة، وبالشكل الأكثر فاعلية وكفاءة واستدامة في توظيف الموارد الحكومية باختلاف أنواعها.
- ❖ تنفيذ **سياسات وإجراءات ابتكارية** مثل مسرعات الصناعة لتسريع جيل جديد من تكنولوجيا المعلومات وخدمات التصميم الإبداعي ، ومكبرات كبيرة للمشروع للترويج لمجموعات الصناعة الجديدة وعالية التكنولوجيا، والعمل على تعزيز المشروعات الصناعية المتطورة لتشجيع تطوير مجموعات المقار المحلية ، وحاضنات بدء العمل في زراعة مشروعات التكنولوجيا الفائقة.
- ❖ بناء وتحسين **السياسة المالية** بما في ذلك التنظيم المالي والأسواق المالية والعولمة المالية والمنتجات المالية والابتكارات في مجال الخدمات.
- ❖ ضرورة التوجه نحو إعطاء أولوية **للاستثمار المعرفي والابتكار والتكنولوجيا المتطورة** بما فيها الاتصالات، فهي التي تحقق أعلى قيمة مضافة للمنتجات وبالتالي تدفع بالتنافسية نحو الأمام.
- ❖ تجنب الإفراط في الاعتماد على صناعة واحدة والإعتماد على **النمو الاقتصادي المستدام** والقادر على مواجهة الصدمات، لاعتماده على قاعدة متنوعة من النشاطات الاقتصادية المرتكزة على تعزيز الإنتاجية والابتكار.
- ❖ دعم **الركائز الأساسية للنمو الاقتصادي** التي أظهرت بالفعل نمواً واعداً للوظائف وهي: التعليم والوظائف الطبية، والوظائف الرقمية والإبداعية، والعمالة الصناعية (التقنيات التقليدية والجديدة على حد سواء ، والصناعات الحرفية ، والتصنيع والعمليات على نطاق واسع) ، وروح المبادرة المحلية.
- ❖ الإهتمام **بسياسة الموارد البشرية** من خلال العمل على التركيز على التدريب على المهارات المهنية للعمال المهاجرين لتزويدها بالموارد الكافية من العمالة ، وتركز على سياسة التعليم العالي لتطوير موارد بشرية عالية الجودة للتنافسية في المدينة.

المراجع:

- [1] المعهد العربي لإنماء المدن، المؤشرات والمرصد الحضري للدول والمحليات العربية " المرشد العملي لإنشاء وتشغيل المراصد الحضرية المحلية والوطنية"، إعداد وترجمة أحمد طه محمد الصغير، كتاب غير منشور، 2001، ص 29.
- [2] إبراهيم بن عبد العزيز إبراهيم اللحيان، دور مؤشرات الإنذار المبكر الرئيسية في إدارة الأزمات، المجلة الدولية لأبحاث الأزمات، المجلد 1، العدد التعريفي، الرياض، 2017.
- [3] UNCHS (UN-Habitat), Indicators Programme, Monitoring Human settlements "Abridged survey", Nairobi, 1995, page 9,10
- [4] www.indicatorregistry.org
- [5] EUROPEAN COMMISSION. 1999, Sixth Periodic Report on the Social and Economic Situation of Regions in the EU, Business European Commission, 22 Jan, 2013.
www.ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/irmo_en.pdf
- [6] <http://www.dco.gov.ae/Arabic/Pages/WhatisCompetitiveness.aspx>
- [7] BEGG, I, Cities and Competitiveness. Urban Studies, Britain, Vol. 36, N. 5, 1999.
- [8] <http://journal.tishreen.edu.sy/index.php/engscnc/article/view/1313/1267>
- [9] BEGG, I, Cities and Competitiveness. Urban Studies, Britain, Vol. 36, N. 5, 1999.
- [10] ROGERSON, J. R. Quality of Life and City Competitiveness, Urban Studies, Britain, Vol. 36, N°. 5, 1999.
- [11] <https://ithraa.om/ar/Blog/ArticleID/1098>

- [12] The Economist Intelligence Unit, Hot Spots 2025 benchmarking the future competitiveness of cities, 2013
- [13] <http://www.mappery.com/Singapore-Map-3>
- [14] Jon S.T. Quah, "Ensuring good governance in Singapore: Is this experience transferable to other Asian countries?", International Journal of Public Sector Management, Vol. 26 Issue: 5,2013, pp.401-420.
- [15] <https://www.emeraldinsight.com>
- [16] <http://www.mappery.com/map-of/Singapore-Metro-System-Map>
- [17] <https://www.mot.gov.sg/about-mot>
- [18] <https://www.moe.gov.sg/education/>
- [19] David Chan, Liveability in Singapore: Social and Behavioural Issues, World Scientific, Singapore, 2015.
- [20] <http://english.ningbo.gov.cn/col/col934/index.html>
- [21] <https://en.wikipedia.org/wiki/Ningbo#/media/File:ChinaZhejiangNingbo.png>
- [22] http://english.ningbo.gov.cn/art/2017/2/28/art_998_418341.html
- [23] <http://www.china.org.cn/english/Political/28842.htm>
- [24] https://www.eng.mcmaster.ca/sites/default/files/uploads/case_study_on_p3_failures_in_china_report-likun_wang.pdf
- [25] http://www.cbnb.com.cn/about_en.html
- [26] http://english.gov.cn/policies/latest_releases/2018/02/11/content_281476043570488.htm
- [27] <http://www.china-briefing.com/news/2014/05/16/investment-opportunities-ningbo-china.html>
- [28] www.china-briefing.com/news/2014/05/16/investment-opportunities-ningbo-china.html
- [29] <http://www.china-briefing.com/regional-intelligence/ningbo.html>
- [30] https://www.researchgate.net/publication/315005469_Implementation_Gap_for_Smart_City_Management_the_case_of_Ningbo_China
- [31] <http://www.zs2mediagroup.com/ningbo-port-implements-a-smarter-logistics-strategy/>
- [32] استراتيجية التنمية المستدامة، رؤية مصر 2030، محور التنمية الاقتصادية. <http://sdsegypt2030.com/>
- [33] <http://www.sis.gov.eg/section/7216/6977?lang=ar>
- [34] وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، المخطط الإستراتيجي القومى للتنمية العمرانية ومناطق التنمية ذات الاولوية (الرؤية – المرتكزات – نطاقات ومراحل التنمية)، يناير 2014.