

STUDIUL COMPARATIV PRIVIND ANALIZA COMPETITIVITĂȚII ORAȘELOR EUROPENE

Irina POPESCU

*Asist. univ. dr. Catedra de Administrație
și Management Public, Facultatea de
Management, Academia de Studii
Economice București*

Alina PROFIROIU

*Lector univ. dr. Catedra de Administrație
și Management Public, Facultatea de
Management, Academia de Studii
Economice București*

When all the attention is focused on the city, the competitiveness issue must be modified/shaped in a way that should reflect the urban economic reality and its action ability. Most of its elements obviously important for a country – payment balance or trade flows, exchange rate, global demand management, anti-trust legislation – have no relevance for the city. Certain cities simply try to back up any type of hiring for those whose work contract had been interrupted by the unable companies to competitively cope with the newer and more efficient producers. Other cities enviably try to re-engineer the economic activity in order to improve the citizens' living standard.

The main subject of this article consists in examining the competitiveness indicators.

The first subchapter of this article proposes to achieve a quantitative analyze centered upon a large range of indicators considered to be potentially important, regarding the city competitiveness.

First of all, arguments have been registered for three key competitiveness features identified within specialty literature and surveys regarding decisional parameters – innovation, connectivity and qualified work force. Afterwards, other arguments have been proffered regarding connectivity, social cohesion and private sector opinions on the relative attractiveness within various European cities.

Second part of the article explains the differences between European cities taking into consideration the cities' economic performances, national achievements, the junction between successful cities and regions, the correlation between cities and sub-urban regions, the economic competitiveness and the exclusion and social cohesion, the national and regional administration issues, as well as the decentralization and fiscal capacity items.

*Transylvanian Review
of Administrative Sciences,
16/2006, pp. 92-106*

Impactul dezvoltărilor fundamentale și rolul schimbat al orașului au determinat apariția competiției urbane. Aceasta se referă la *o întrecere între orașe pentru atragerea de activități economice noi, vizitatori și locuitori cu venituri ridicate, precum și pentru ocuparea unei poziții favorabile în ierarhia urbană. Scopul este de a produce noi venituri pentru colectivitatea locală.* Capacitatea de a crea noi venituri este la rândul ei legată de alte aspecte de natură economică și socială cum ar fi: nivelul serviciilor, nivelul bazei de impozitare, infrastructura, calitatea vieții și facilitățile de ordin educațional și instituțional pe care le oferă orașul.

1. Analiza comparativă a indicatorilor folosiți în măsurarea competitivității

Analiza cantitativă din acest subpunct se axează asupra unei varietăți de indicatori care sunt considerați a fi potențial importanți în ceea ce privește competitivitatea dintre orașe.

Mai întâi se vor trece în revistă argumentele pentru trei dintre caracteristicile cheie ale competitivității identificate în literatura de specialitate și în sondajele efectuate la nivelul factorilor de decizie – inovația, conectivitatea și forța de muncă calificată. Apoi vor fi oferite argumente legate de conectivitate, coeziune socială și părerile sectorului privat în legătură cu atractivitatea relativă a diferitelor orașe europene.

Ca măsură a competitivității s-a luat în considerare PIB/locuitor. Ca măsură inovativă s-a folosit punctajul UE de inovații pentru regiuni. Pentru conectivitatea externă s-a măsurat traficul prin aeroporturi și conectările la Internet. Pentru măsurarea coeziunii sociale au fost adunate date privitoare la rata șomajului și la populația care trăiește sub limita sărăciei. Pentru a afla opiniile sectorului privat s-au folosit cele mai de încredere și consistente sondaje realizate de Healey și Baker, consultanții pe probleme de proprietate cunoscute în toată lumea.

χ Tabelul nr. 1.1. înfățișează **performanțele orașelor continentale**. O serie de trăsături sunt evidente: orașele capitale tind să fie în fruntea clasamentului. Orașele mari ocupă, de obicei, locuri bune. Orașele germane, în ciuda dificultăților economice curente ale țării, se comportă foarte bine. Orașele din Regatul Unit ocupă locuri modeste, Londra aflându-se abia pe locul 18.

Tabelul nr. 1.1. PIB/locuitor în cele mai importante 46 de orașe din Europa¹

LOC OCUPAT	ORAȘ	EURO PE CAP DE LOCUIITOR	LOC OCUPAT	ORAȘ	EURO PE CAP DE LOCUIITOR
1.	Frankfurt	74.465	24.	Glasgow	31.893
2.	Paris	67.200	25.	Haga	30.110
3.	Munchen	61.360	26.	Essen (Germania)	29.760
4.	Dusseldorf	54.053	27.	Bristol	29.437
5.	Stuttgart	53.570	28.	Lyon	28.960
6.	Bruxelles	51.106	29.	Bologna	28.282
7.	Copenhaga	50.775	30.	Parma	27.491
8.	Hanovra	47.223	31.	Rotterdam	26.227
9.	Hamburg	43.098	32.	Strasbourg (Franța)	26.015
10.	Nuremburg	41.456	33.	Florența	25.693
11.	Augsburg (Germania)	39.360	34.	Turin	25.042
12.	Cologne	39.108	35.	Toulouse	24.852
13.	Amsterdam	38.203	36.	Roma	24.766
14.	Dublin	36.591	37.	Bordeaux	24.252
15.	Viena	36.572	38.	Grenoble (Franța)	24.026

¹ Sursa: Parkinson, M., Hutchins, M., Simmie, J., Clark, G., Verdonk, H. – *Competitive European Cities: Where do the Core Cities Stand?*, Raport to the Office of the Deputy Prime Minister, Great Britain, 2004

16.	Stockholm	35.733	39.	Verona	23.954
17.	Helsinki	35.322	40.	Berlin	23.428
18.	Londra	35.072	41.	Marseilles	22.809
19.	Bremen	35.022	42.	Birmingham	22.069
20.	Edinburgh	35.018	43.	Manchester	22.099
21.	Bonn	34.112	44.	Lille	20.191
22.	Antwerp (Belgia)	33.090	45.	Barcelona	18.449
23.	Milano	32.122	46.	Liverpool	16.466

χ Pentru a compara PIB, rata șomajului și rata productivității au fost incluse date din analiza Business Strategic Limited². Raportul folosește **trei măsuri ale prosperității regionale**:

- PIB/locuitor major și apt de muncă (modificat de cei care fac naveta);
- Ratele șomajului (gradul de angajare împărțit la populația majoră și aptă de muncă modificat de cei care fac naveta);
- Productivitatea – PIB/locuitor major și apt de muncă, modificat de cei care fac naveta, împărțit la rata de angajare.

După cum era de așteptat, acele **orașe regionale cu niveluri ridicate de productivitate au un PIB ridicat** (tabelul nr. 1.2.).

Tabelul nr. 1.2. Măsura prosperității regionale

Regiunea	Orașul	PIB/locuitor	Rata de angajare	Productivitatea
Luxemburg	Luxemburg	57,4	58,5	98,2
Oberbayern	Munchen	49,6	65,6	75,6
Hamburg	Hamburg	49,1	63,6	77,1
Darmstadt	Frankfurt	47,1	61,0	77,2
Bruxelles	Bruxelles	45,3	83,1	54,6
Ile de France	Paris	45,1	58,6	76,9
Uusimaa	Helsinki	41,5	68,6	60,5
Stockholm	Stockholm	40,4	69,8	57,9
Lombardia	Milano	38,4	58,6	65,5
Denmark	Copenhaga	36,7	68,1	54,0
Zuid-Holland	Rotterdam	36,7	60,4	60,8
Noord-Holland	Amsterdam	34,3	49,1	69,9
Piemonte	Turin	33,2	56,8	58,5
Catalonia	Barcelona	32,1	58,3	55,0
Rhone-Alps	Lyon	30,2	52,4	57,7
Derbyshire&Nottinghamshire	Nottingham	30,0	62,4	48,2
Glours, Wiltshire, N. Soerset	Bristol	29,8	68,0	43,8
Nord-pas-de-Calais	Lille	28,9	49,3	58,7
Midi Pyrenees	Toulouse	27,9	54,3	51,4
Greater Manchester	Manchester	25,5	58,0	43,9
West Midlands	Birmingham	25,1	55,9	45,0
Merseyside	Liverpool	22,2	48,7	43,4

χ Tabelul nr. 1.3 arată **performanța celor 25 de regiuni europene** fruntașe – în locul orașelor respective – în ceea ce privește **capacitatea inovativă**. Comitetul European de Marcare a Inovațiilor

² Business Strategies Limited – *What makes Euro regions prosper?*, London, 2001

folosește șapte indicatori:

- educația terțiară;
- participarea la programe de pregătire continuă;
- angajarea în ramuri industriale cu tehnologie avansată;
- angajarea în servicii cu tehnologie avansată;
- cheltuielile publice pentru cercetare și dezvoltare;
- cheltuielile de afaceri pentru cercetare și dezvoltare;
- patentul de tehnologie avansată.

Acestea sunt combinate pentru a genera un Index Regional de Inovații care compară fiecare regiune cu media europeană.

Tabelul nr. 1.3. Indexul inovațiilor europene – Primele 25 de regiuni³

Regiunea	Orașul	Țara	Locul	Scorul
Stockholm	Stockholm	Suedia	1.	225
Uusimaa	Helsinki	Finlanda	2.	208
Nord Brabant		Olanda	3.	191
Pohjois Suomi		Finlanda	4.	161
Eastern		Regatul Unit	5.	161
Ile de France	Paris	Franța	6.	160
Bayern	Munchen	Germania	7.	151
South East		Regatul Unit	8.	150
Comunidad de Madrid	Madrid	Spania	9.	149
Baden-Wuttemberg	Stuttgart	Germania	10.	146
Berlin	Berlin	Germania	11.	140
Ostra Mellansverige		Suedia	12.	140
South West	Bristol	Regatul Unit	13.	147
Midi Pyrenees	Toulouse	Franța	14.	141
Wien	Viena	Austria	15.	126
Lombardia	Milano	Italia	16.	112
Rhone-Alpes	Lyon	Franța	17.	111
Lazio		Italia	18.	110
Piemonte	Turin	Italia	19.	109
Zuid-Holland	Rotterdam	Olanda	20.	109
West Midlands	Birmingham	Regatul Unit	21.	108
Groningen		Olanda	22.	107
Hamburg	Hamburg	Germania	23.	103
Cataluna	Barcelona	Spania	24.	101
Londra	Londra	Regatul Unit	25.	100

Chiar dacă clasificarea variază, apare la un moment dat un tipar care se repetă. Orașele și țările din Europa nordică au performanțe bune: Suedia, Finlanda, Olanda. Câteva orașe din Europa sudică au performanțe bune, cu excepția Madridului. Orașele germane în general au rezultate bune. Din Regatul Unit numai Londra și cele mai sudice au posibilitatea de a ajunge în primele zece.

χ În ceea ce privește **conectivitatea externă**, aceasta a fost măsurată în două moduri: **numărul de pasageri ce trec printr-un aeroport și conectările la Internet**. Tabelul nr. 1.4 arată datele obținute la aeroporturi. Și aici apare un tipar comun: capitalele au cele mai bune rezultate. Frankfurt, Amsterdam, Manchester și Milano au rezultate bune.

³ Sursa: European Trend Chart on Innovation - *Technical Paper No3*, EU Regions, 2002

Tabelul nr. 1.4 nu poate face deosebirea între cei care călătoresc ca turiști și cei care se află în interes de serviciu (și aceasta reprezintă un aspect important) datorită faptului că nu există date suficiente.

Tabelul nr. 1.4. Topul 35 al aeroporturilor în funcție de numărul pasagerilor (2001)⁴

Loc	Oraș	Nr. de pasageri	Diferența 2000/2001	Loc	Oraș	Nr. de pasageri	Diferența 2000/2001
1.	Londra Heathrow	60.431.930	-6	19.	Istanbul	12.601.431	-14
2.	Frankfurt	48.292.879	-1.5	20.	Dublin	14.204.139	3.7
3.	Paris CDG	47.940.187	-0.4	21.	Oslo	13.930.774	-1.9
4.	Amsterdam	39.309.441	0.1	22.	Londra Stanstead	13.650.239	15.2
5.	Madrid	33.855.667	3.5	23.	Viena	11.768.781	-0.3
6.	Londra Gatwick	31.098.403	-2.7	24.	Moscova	11.513.739	7
7.	Roma	25.139.582	-2.9	25.	Helsinki	10.027.752	0.2
8.	Munchen	23.483.409	2.4	26.	Malaga	9.823.586	5
9.	Paris Orly	23.010.946	-9.3	27.	Berlin	9.863.870	-3.9
10.	Zurich	20.813.537	-7.3	28.	Hamburg	9.411.512	-4.6
11.	Barcelona	20.543.721	5.4	29.	Lisabona	9.212.339	0
12.	Bruxelles	19.575.948	-9	30.	Gran Canaria	9.087.036	-0.2
13.	Manchester	19.109.015	4	31.	Antalya	9.170.469	23
14.	Palma de Mallorca	19.132.436	-0.9	32.	Tenerife SUR	8.946.674	2.8
15.	Milano	18.461.030	-10.1	33.	Nisa	8.973.973	-4.2
16.	Stockholm	18.096.590	-0.9	34.	Birmingham	7.720.763	2.9
17.	Copenhaga	17.933.120	-1.2	35.	Stuttgart	7.558.319	-6
18.	Dusseldorf	15.326.247	-4				

Următoarele tabele nu modifică imaginea de ansamblu prezentată mai sus, ci doar adaugă anumite clarificări necesare. Tabelul nr. 1.5 aruncă o oarecare lumină asupra situației oferind informații despre capacitatea, nu utilizarea, zborurilor programate, eliminându-se cursele charter și, prin urmare, multe călătorii turistice.

Tabelul nr. 1.5. Capacitatea locurilor în cursele aeriene programate (săptămânal) (2001)⁵

Loc	Aeroport	Capacitatea de locuri săptămânală pe cursele programate
1.	Frankfurt	582.706
2.	Amsterdam	439.893
3.	Milano	351.270
4.	Munchen	334.329
5.	Barcelona	308.387
6.	Copenhaga	256.823
7.	Stockholm	227.116
8.	Helsinki	160.647
9.	Manchester	123.105
10.	Lyon	109.929
11.	Stuttgart	86.686
12.	Birmingham	74.857
13.	Nottingham	36.110
14.	Bristol	32.354
15.	Liverpool	27.328

⁴ Sursa: Airoports Council International, 2001

⁵ Sursa: Airoports Council International/Route Development Company Ltd.

Informațiile din tabelul nr. 1.6 fac deosebirea dintre acele aeroporturi care sunt cu adevărat internaționale (din punct de vedere al întinderii și al importanței) și cele care au un caracter european sau chiar național. Aeroporturile centrale din Frankfurt și Amsterdam sunt cele mai importante aeroporturi internaționale. Ele sunt singurele care au legături cu toate continentele – Africa, Asia, Europa, America Latină, Orientul Mijlociu sau America de Nord. După cum arată tabelul au relativ puține zboruri interne. Ele beneficiază de cel mai ridicat procent de zboruri europene. Cel mai important lucru este că au un procentaj sensibil mai ridicat în afara Europei decât celelalte. Multe dintre aeroporturile mai mici sunt destinate curselor interne și celor europene, cu doar câteva sau chiar fără nici o legătură directă dincolo de Europa. Dată fiind importanța legăturilor externe, a internaționalizării și inovațiilor pentru competitivitatea urbană, aceste date comparative cu privire la traficul aerian internațional sunt deosebit de importante.

Tabelul nr. 1.6. Traficul aerian programat-capacitatea de bilete săptămânală⁶

Aeroport	Capacitatea totală a locurilor în cursele programate săptămânal	Procentul săptămânal de locuri pe cursele interne	Procentul săptămânal de locuri pe cursele spre destinații europene	Procentul săptămânal de locuri pe cursele spre alte destinații din lume
Frankfurt	582.700	15	48	37
Amsterdam	439.900	1	68	31
Manchester	123.100	32	52	16
Milano	351.300	41	46	13
Munchen	334.300	37	52	11
Copenhaga	256.800	11	81	8
Birmingham	74.900	28	64	8
Helsinki	160.600	37	57	6
Lille	12.500	96	0	4
Stockholm	227.100	40	56	4
Stuttgart	86.700	40	57	3
Barcelona	308.400	51	47	2
Lyon	109.900	35	63	2
Dortmund	11.200	55	45	0
Rotterdam	7.400	2	98	0
Bristol	32.400	47	53	0
Liverpool	27.300	36	64	0

Tabelul nr. 1.7 arată tiparele conexiunilor la Internet. Apare din nou un model recognoscibil: orașele de dimensiuni globale, cum ar fi Londra și Paris sunt cel mai bine conectate.

Tabelul nr. 1.7. Primele orașe europene mari ce funcționează ca noduri ale rețelei de internet (2002)⁷

Orașul	Capacitate Internet (Mdps)	Locul în 2000	Locul în 2001	Locul în 2002
Londra	319,475	1	1	1
Paris	227,803	3	2	2
Frankfurt	194,902	5	4	3
Amsterdam	163,942	2	3	4
Copenhaga	109,204	19	7	5
Stockholm	94,741	6	6	6
Bruxelles	81,536	5	5	7
Milano	66,424	16	8	8
Zurich	51,488	-	-	9

⁶ Sursa: Airoports Council International/Route Development Company Ltd.

⁷ Sursa: TeleGeography Inc.

χ Există diferite păreri cu privire la **impactul numărului populației asupra performanței economice**. Este perfect posibil ca niște orașe de dimensiuni mijlocii sau chiar mai mici să aibă succes economic. Există însă motive pentru care orașele mari și complexe beneficiază de avantaje economice.

Tabelul nr. 1.8. demonstrează modul în care orașele atrag sau pierd populație. Tendința în majoritatea țărilor europene este spre descentralizarea populației. Tabelul arată că majoritatea orașelor realizate din punct de vedere economic au câștigat populație. Desigur dacă tendințele în cadrul zonelor suburbane ar fi luate în considerare, imaginea ar fi una mai complexă.

Tabelul nr. 1.8. Schimbarea populației: procentajul schimbărilor populației totale 1996-2001⁸

Orașul	Procentajul schimbărilor populației între 1996-2001	Orașul	Procentajul schimbărilor populației între 1996-2001
Stockholm	5,5	Rotterdam	1,0
Helsinki	5,2	Barcelona	-0,3
Copenhaga	5,0	Frankfurt	-0,4
Toulouse	4,5	Lyon	-2,4
Stuttgart	4,0	Munchen	-2,4
Manchester	3,0	Bristol	-4,7
Amsterdam	2,3	Birmingham	-4,8
Milano	2,1	Liverpool	-5,3
Lille	1,8		

Figura nr. 1.1. arată rata șomajului din orașele europene. Imaginea este aici puțin mai amestecată. Ea arată că anumite orașe continentale, care au trecut printr-un proces substanțial și de durată de restructurare (de exemplu, Dortmund și Rotterdam) au niște rate ridicate ale șomajului. Imaginea de ansamblu este însă confirmată.

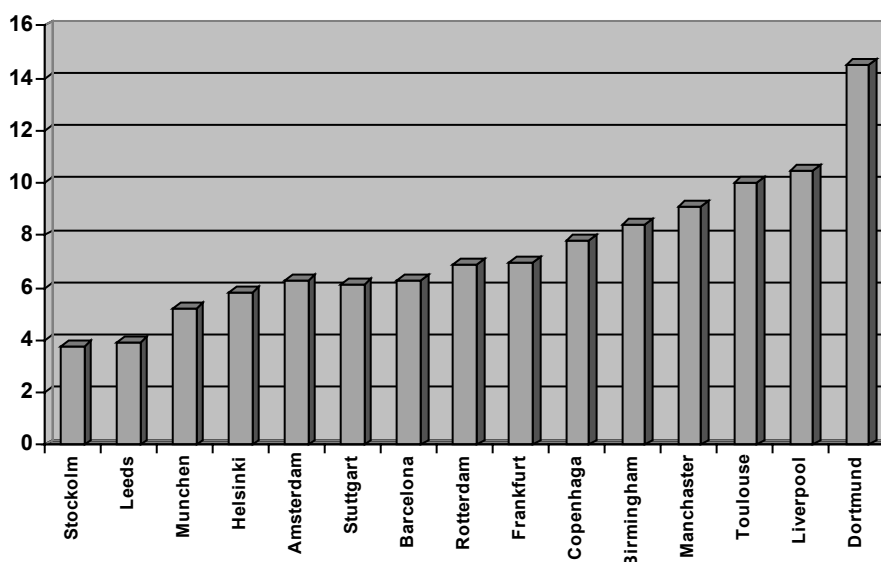


Figura nr. 1.1. Rata șomajului în orașele europene (2001)⁹

⁸ Sursa: European Urban Audit (1996), City sources, UK National Statistics Mid-Year Population Estimates, Crown Copyright

⁹ Sursa: European Urban Audit

χ Una dintre cele mai importante dimensiuni ale competitivității orașului este caracterul lor relativ atractiv în ceea ce privește **investitorii din sectorul privat și de afaceri**. Aici se examinează și acest aspect luând în considerare cel mai consistent studiu al acestor probleme, sondajele orașelor realizate de Healey și Baker, care sunt de obicei acceptate ca fiind probe solide, obiective ale atractivității orașelor. Tabelul nr. 1.9. enumără primele 30 de orașe europene în care se poate localiza o afacere.

Tabelul nr. 1.9. Cele mai bune orașe în care se poate localiza o afacere¹⁰

Orașul	1990	2001	2002	Orașul	1990	2001	2002
Londra	1	1	1	Praga	23	22	16
Paris	2	2	2	Lisabona	16	16	17
Frankfurt	3	3	3	Hamburg	14	18	18
Bruxelles	4	4	4	Manchester	14	14	19
Amsterdam	5	5	5	Lyon	18	20	20
Barcelona	11	6	6	Glasgow	10	19	21
Madrid	17	8	7	Roma	-	25	22
Milano	9	11	8	Viena	20	23	23
Berlin	15	9	9	Copenhaga	-	24	24
Zurich	7	7	10	Budapesta	22	22	25
Munchen	12	10	11	Varșovia	25	27	26
Dublin	-	14	12	Helsinki	-	26	27
Dusseldorf	6	17	13	Atena	22	29	28
Stockholm	19	15	14	Oslo	-	28	29
Geneva	8	12	15	Moscova	24	30	30

În multe aspecte importante, aceste sondaje subiective confirmă, că orașele globale, Londra și Paris, sunt considerate cele mai bune. Apoi, orașele capitale sunt considerate a fi cele mai atrăgătoare. Orașele identificate au avut cel mai mare PIB, cele mai ridicate niveluri de inovații, forță de muncă calificată, conexiuni externe mai bune și de aceea sunt văzute de sectorul privat ca cele mai bune locuri în care ar putea să se desfășoare.

Mai merită observată încă o trăsătură a acestui tabel. Nu a existat nici o modificare în caracterul relativ atractiv al primelor cinci orașe în timpul celor 12 ani, chiar dacă a fost o perioadă economică relativ instabilă. Ierarhia urbană europeană este în general stabilă. Totuși, este posibil ca orașele să-și îmbunătățească performanțele. De exemplu, Barcelona și Madrid și-au îmbunătățit situația în ceea ce privește sectorul privat, reflectând creșterea și modernizarea economiei spaniole în timpul anilor 1990. În același mod însă, Copenhaga și Helsinki, care se găseau în afara „cercului fermecat” cu zece ani în urmă, au intrat în percepția sectorului privat ca fiind niște puncte atractive pentru investiții.

Tabelul nr. 1.10. oferă o înțelegere mai detaliată a modurilor în care sectorul privat judecă atractivitatea unui oraș. Se identifică **trei trăsături esențiale ale unui oraș în ceea ce privește sectorul privat: calitatea forței de muncă, accesul la piețe și legăturile exterioare de transport.**

¹⁰ Sursa: Hearley and Baker - *European Cities Monitor*, 2002

Tabelul nr. 1.10. Cele mai bune orașe în ceea ce privește ...¹¹

Orașul	Personalul calificat	Acces ușor la piețele de desfacere	Legături de transport extern
Londra	1	1	1
Paris	2	2	2
Frankfurt	3	3	3
Munchen	4	9	6
Bruxelles	5	4	5
Milano	6	6	8
Berlin	7	10	9
Amsterdam	8	5	4
Dusseldorf	9	7	11
Madrid	10	8	9
Manchester	11	11	14
Stockholm	11	23	20
Barcelona	14	14	11
Lyon	17	16	18
Helsinki	19	28	29
Copenhaga	22	20	14

Tabelul nr. 1.11 departajează orașele în funcție de **calitatea vieții**. Apar mai multe trăsături: (1) este singurul clasament care plasează orașele globale și capitalele, în special, la sfârșitul listei; (2) aici apar date conform cărora există oportunități pentru orașele care nu sunt capitale și care ar putea căpăta avantaje asupra orașelor mai mari și mai performante în ceea ce privește nivelul de trai. Aceasta este o trăsătură care, în principiu, ar putea fi îmbunătățită mai rapid decât caracteristici cum ar fi calificările forței de muncă sau nivelurile de inovație.

Tabelul nr. 1.11. Clasificarea orașelor în funcție de calitatea vieții¹²

Orașul	Locul în 2001	Locul în 2002	Orașul	Locul în 2001	Locul în 2002
Zurich	1	1	Luxembourg	19	18
Viena	3	2	Berlin	23	22
Vancouver	1	2	Nuremberg	27	25
Geneva	4	4	Hamburg	27	25
Frankfurt	9	6	Paris	33	31
Copenhaga	4	6	Dublin	35	35
Helsinki	7	6	Lyon	44	40
Munchen	9	10	Londra	40	41
Amsterdam	12	12	Madrid	51	41
Stockholm	12	12	Lisabona	62	57
Oslo	12	15	Roma	68	68
Dusseldorf	16	15	Atena	87	87
Bruxelles	16	15			

Datele prezentate în acest subpunct au fost variate, compilate în moduri diferite dintr-o mare diversitate de surse. De aceea este posibil ca unele informații să conțină și date eronate sau cel puțin

¹¹ Sursa: Hearley and Baker, *op. cit.*

¹² Sursa: Mercer Iobal Intermination Services

discutabile. În ciuda acestui fapt, nu se poate nega că greutatea cumulativă a informațiilor constituie o imagine destul de consistentă despre ceea ce modelează competitivitatea urbană și despre locul unde se găsesc diferitele orașe pe scena europeană.

În finalul acestui subpunct am prezentat regiunile cele mai performante din lume în raport cu patru variabile cruciale – capitalul uman, capitalul de cunoștințe, produsele economice regionale și durabilitatea din punctul de vedere al cunoștințelor, în conformitate cu Indexul competitivității cunoștințelor mondiale. În ciuda unor critici minore, situația este relevantă și destul de precisă pentru ceea ce se întâmplă în Europa. Indicele din 2002 este dominat de regiunile din USA; primele 21 de „regiuni cu cunoștințe competitive” se află toate în America de Nord. Prima regiune europeană care apare în clasament este Stockholm pe locul 22. Numai trei alte regiuni europene intră în top 50 – Elveția (locul 25), Uusimaa (locul 36) și Londra (locul 50).

Tabelul nr. 1.12. Regiunile mondiale competitive din punctul de vedere al cunoștințelor¹³

Loc	Regiune	Loc	Regiune
1.	Minneapolis – St. Paul (USA)	26.	New York (USA)
2.	San Francisco (USA)	27.	Richmond-Petersburg (USA)
3.	Austin (USA)	28.	Indianapolis (USA)
4.	Denver (USA)	29.	San Diego (USA)
5.	Washington (USA)	30.	Sacramento –Yolo (USA)
6.	Releigh – Durham (USA)	31.	Cincinnati-Hamilton (USA)
7.	Dallas (USA)	32.	Philadelphia (USA)
8.	Boston (USA)	33.	Milwaukee-Racine (USA)
9.	Atlanta (USA)	34.	Jacksonville (USA)
10.	Salt Lake City – Ogeden (USA)	35.	Phoenix (USA)
11.	Seattle (USA)	36.	Uusimaa (Finlanda)
12.	Kansas City (USA)	37.	Los Angeles (USA)
13.	Columbus (USA)	38.	Greensboro (USA)
14.	Grand Rapids-Muskegon – Holland (USA)	39.	Detroit (USA)
15.	Louisville (USA)	40.	Las Vegas (USA)
16.	Houston (USA)	41.	St. Louis (USA)
17.	Charlotte (USA)	42.	Memphis (USA)
18.	Chicago (USA)	43.	San Antonio (USA)
19.	Rochester (USA)	44.	Cleveland (USA)
20.	Orlando (USA)	45.	Tampa-St. Petersburg (USA)
21.	Nashville (USA)	46.	Oklahoma (USA)
22.	Stockholm (Suedia)	47.	Buffalo-Niagara Falls (USA)
23.	Portland (USA)	48.	Ontario (Canada)
24.	Hartford (USA)	49.	Pittsburgh (USA)
25.	Elveția	50.	Londra (Regatul Unit)

2. Explicarea diferențierilor dintre orașele europene

A. Orașele și performanțele economice

O chestiune esențială pentru orașele mai puțin prospere este măsura în care zonele urbane își pot îmbunătăți performanțele relative în comparație cu adversarii lor europeni. Datele arată că există

¹³ Sursa: Robert Huggins Associates, World Knowledge Competitiveness Index 2002

caracteristici structurale de competitivitate, care sunt acumulate pe o lungă perioadă de timp și nu sunt pierdute rapid. Orașele, care au avut rezultate bune acum zece ani și erau bine văzute de sectorul privat ca loc propice pentru afaceri, se află încă în fruntea clasamentului. Cu toate acestea, există și date conform cărora orașele își pot modifica performanțele. Datele cantitative au arătat cum Barcelona și Madrid și-au îmbunătățit poziția – la fel ca și Helsinki:

χ **Barcelona** este considerată un model de renaștere economică. De la intrarea în Uniunea Europeană, managerii urbani ai Barcelonei au dezvoltat o strategie pe termen lung profitând de faptul că Jocurile Olimpice s-au desfășurat aici. Strategia folosea poziția geografică a orașului, avantajele culturale și de mediu care au fost manevrate în mod creativ pentru a reconstrui o mare parte din mediul fizic al orașului și pentru a-l transforma în imaginea sa internațională. Conducerea politică clară și o strategie sofisticată de planificare au dat rezultate foarte bune.

O recentă trecere în revistă internă a punctelor forte ale Barcelonei a evidențiat: capacitatea de transformare a infrastructurii fizice; gestionarea proiectelor de prestigiu; calitatea arhitecturii sale; centrul orașului; afluxul de specialiști în design; realizările culturale; legăturile internaționale; sistemul sofisticat de planificare urbană. Însă, în ceea ce privește competitivitatea acerbă, orașul a rămas undeva în urma orașelor din nordul Europei ce vin puternic din urmă. PIB-ul, nivelul de productivitate, nivelul de educație și inovațiile sunt mai scăzute. Facilitățile IT nu sunt foarte bine dezvoltate. Băncile sunt conservatoare, iar capitalul de investiții nu este foarte ușor accesibil. În ciuda numărului mare de studenți, universitățile nu servesc adecvat intereselor economiei locale. Orașul și-a maximizat valorile și a realizat ceea ce s-a putut în zona renașterii urbane. Mai are însă multe de realizat pentru a îmbunătăți competitivitatea economică.

χ **Helsinki** este un alt exemplu de oraș care s-a schimbat în mod uluitor în timpul ultimei decade. Cu zece ani în urmă, datorită principalului său aliat comercial, Uniunea Sovietică, Helsinki se afla într-o recesiune economică serioasă. Dar autoritățile locale au folosit această perioadă pentru a dezvolta o nouă strategie economică construită pe industria de comunicații și depinzând de legăturile puternice dintre oraș, compania Nokia și universități, ceea ce l-a făcut să fie un oraș cu însușiri globale. Helsinki a crescut rapid în percepția sectorului privat și are punctaje foarte bune în ceea ce privește nivelul inovațiilor.

B. Orașele și performanțele naționale

Există date multiple din Europa continentală conform cărora renașterea urbană se află în plin proces de desfășurare. Datele demografice au demonstrat clar renașterea orașelor ca locuri unde se poate trăi în condiții excelente. Orașele sunt văzute din ce în ce mai mult ca niște zone de potențiale oportunități și nu de ocazii sigure. Există o recunoaștere crescândă printre factorii de decizie naționali și locali că orașele reprezintă dinamul economiilor naționale. Desigur, această opinie se manifestă în diferite moduri în diverse orașe. Dar, de exemplu, investițiile guvernului francez pe termen lung în infrastructura urbană hard și soft și-au adus o contribuție majoră la performanța lor economică.

De exemplu, Olanda, cu o populație de 16 milioane de locuitori, recunoaște că cele 4 orașe mari ale sale joacă un rol critic în economia țării, iar guvernul are o politică aparte pe care o folosește când se ocupă de ele. Orașele joacă un rol major în dezvoltarea politicii naționale și, în mod frecvent, sunt locurile de testare a anumitor politici care ulterior sunt adoptate ca politici naționale. Aceasta se întâmplă cu Rotterdam ale cărui experimente cu inițiativele bazate pe vecinătăți, precum și cu eforturile de a crește siguranța în oraș au influențat foarte mult politica națională de guvernare.

C. Orașe de succes – regiuni de succes?

Chestiunea relației dintre orașele de succes și regiunile de succes este una foarte incitantă, ridicând un număr de întrebări politice și analitice. Multe lucrări de specialitate au demonstrat că cele mai competitive regiuni au și cele mai competitive orașe. Nu au fost găsite exemple de regiuni de succes

care să aibă orașe fără realizări la bază. Mulți factori de decizie consideră că orașele de fapt conduc performanțele economice ale regiunii. Nu există un conflict de interese între orașe și regiuni și nu trebuie să existe unul între politicile urbane și regionale.

Alți specialiști au susținut că deși regiunile sunt importante, ele sunt adesea niște zone prea mari în care să se poată aborda competitivitatea economică. Abordările sub-regionale sunt preferate chiar și în Germania unde regiunile de 16-18 milioane de locuitori sunt considerate prea departe de realitățile economice de pe teren pentru a fi singurele implicate. În toate orașele și țările europene există o preocupare din ce în ce mai mare pentru crearea unor relații corecte între regiuni și orașe. Problema nivelului spațial potrivit la care să se abordeze competitivitatea economică este o preocupare din ce în ce mai accentuată. La fel cum există o părere comună că orașul este un spațiu prea mic pentru a putea aborda aceste probleme, există și o opinie din ce în ce mai pronunțată că în anumite cazuri regiunea este prea mare.

D. Orașele și sub-regiunile

Relația potrivită între orașele și regiunile economice de care aparțin este o problemă din ce în ce mai importantă. Specialiștii au arătat că există o serie de dificultăți regional-urbane pe care le găsim în diferite orașe europene: fragmentarea guvernării locale, competiția economică între autoritățile locale adiacente, problemele legate de impactul ecologic al descentralizării rezidențiale și de locuri de muncă, exploatarea fiscală a orașului central de către consumatorii suburbani de servicii, segregarea comunităților excluse sub forma unui concurs între autorități pentru atragerea oamenilor bogați și a locuințelor de lux și respingerea celor săraci cu locuințele lor, îngrijorarea că orașul central este prea mic să conteze ca importanță pe piața europeană și globală.

Aceasta a condus la eforturi din ce în ce mai ridicate de a crea relații de muncă sub-regionale între municipalități. Acestea au luat diferite forme cu diverse grade de succes în diferite locuri. În Franța, fragmentarea municipală în 36.000 de mici comune a dus la crearea comunităților urbane pentru a încuraja colaborarea. Cu toate acestea, parteneriatele s-au stabilit cel mai adesea între agențiile din sectorul public. Și, de asemenea, din ce în ce mai des se încearcă, de exemplu în Lyon unde comunitățile urbane sunt prea mici pentru a funcționa ca unități economice eficiente, trecerea la unități mai mari, cum ar fi regiunea urbană. Există o disponibilitate politică remarcabilă pentru operarea la nivel sub-regional, dar realizările sunt încă modeste:

- Barcelona a reușit recent să-și extindă planificarea economică și spațială dincolo de orașul propriu-zis spre zona metropolitană mai întinsă, producând un nou plan strategic pentru întreaga regiune metropolitană;
- Munchen a creat o organizație sub-regională pe trei zone în încercarea de a realiza un marketing eficient.

Cu toate acestea, imaginea generală este că doar câteva zone urbane și-au realizat un set satisfăcător de aranjamente care să capteze întregul teritoriul economic. Există o serie de tensiuni teritoriale. Municipalitățile mai mici nu sunt dispuse să fie „înghițite” de orașul mai întins. Deseori, guvernele naționale nu sunt dispuse să întărească poziția orașelor și așa destul de puternice. Prin urmare, se obține o imagine amestecată cu anumite zone incapabile să dezvolte aranjamente metropolitane largi. Unele dispun de agenții separate ad-hoc prin care se limitează funcțiile sub-regionale, în special cele care țin de transport, managementul deșeurilor și mediu. Însă în majoritatea orașelor există viziunea că orașul central nu este suficient de mare pentru a servi ca bază pentru dezvoltarea economică. Toate încearcă să creeze alianțe strategice informale, deseori conduse de primari puternici cum se întâmplă în Lyons, Barcelona și Helsinki.

De asemenea, au existat exemple recente de structuri regionale create formal pentru a prelua întreaga gamă de funcții economice de dezvoltare. În Stuttgart, cu 10 ani în urmă, în culmea unei

crize economice (declinul industriei de automobile și pierderea a 200.000 de locuri de muncă), 179 de autorități locale au votat pentru a-și transfera puterea și resursele unei organizații de dezvoltare formală (Stuttgart Regional Agency) care promovează dezvoltarea economică a regiunii. Acest demers a îmbunătățit în mod semnificativ abilitatea regiunii de a face față schimbărilor economice și a determinat realizarea unei strategii de dezvoltare economice regionale mai flexibilă și cuprinzătoare.

E. Competitivitatea economică și excluderea și coeziunea socială

Există un interes considerabil în orașele europene privitor la modurile de rezolvare a tensiunilor aparente între strategiile ce se concentrează pe creșterea economică și cele ce se concentrează asupra echității sau bunăstării sociale. Studii recente au demonstrat că nu este necesar să existe o societate echitabilă pentru a avea o economie urbană competitivă. Exemplul oferit de Londra, Edinborough, Leeds și Bristol demonstrează că sunt obișnuite procentaje substanțiale de excludere socială în economiile ce cresc rapid. Cu toate acestea, adevărul acestor relații empirice nu rezolvă dilema politică.

Există două aspecte clare. Mai întâi, excluderea socială nu este același lucru cu coeziunea socială. Este posibil să existe excludere socială și competitivitate economică. Dar aceasta nu contrazice următorul argument: coeziunea socială crescută (de exemplu, printr-o educație corespunzătoare) poate îmbunătăți competitivitatea. În al doilea rând, trebuie răspuns la întrebarea dacă acele orașe de succes ar fi fost și mai de succes dacă ar fi avut parte de mai puțină excludere socială. Ce ne spune experiența europeană? Mai întâi, este clar că toate orașele competitive sunt preocupate de problemele excluderii sociale și în toate există o preocupare ca nu cumva dezvoltarea să sporească inegalitățile. Multe orașe intenționează să urmărească o agendă echilibrată în locul unei simple strategii de competitivitate. Datele arată două lucruri. Mai întâi, orașele de succes din Europa dispun de forța de muncă cea mai calificată și bine instruită. În acest sens, pe termen lung, nu există nici un conflict între o strategie de creștere economică și o strategie echilibrată a societății. Îmbunătățirea performanței educaționale a indivizilor îi ajută și contribuie și la dezvoltarea economiei pe scară largă. În al doilea rând, cele mai performante economii au cele mai joase rate ale șomajului.

Succesul pe termen lung al orașelor Stuttgart și Rotterdam din punct de vedere economic a creat o piață a muncii explozivă și a asigurat într-o anumită măsură posibilitatea excluderii economice.

În cazul orașului Stuttgart, succesul economic a asigurat micșorarea excluderii etnice, de vreme ce comunitatea turcă este bine integrată pe piața muncii.

Succesul pe care l-a înregistrat Rotterdamul în absorbirea unui număr important de imigranți și în evitarea zonelor și grupurilor extreme în ceea ce privește excluderea este explicat mai puțin prin performanța economiei sale și mai mult prin sistemul său încă generos de bunăstare națională. Deși este supus încă revizuirilor, acesta sugerează faptul că șomajul nu a condus în mod necesar la excluderea socială. Astfel, fie există o strategie de dezvoltare care să evite problema prin crearea de oportunități economice pentru toată lumea, fie poate fi rezolvată prin strategii alternative.

F. Probleme ale administrației naționale și regionale

Orașele trebuie să-și maximizeze oportunitățile dacă doresc să reușească din punct de vedere economic. Cadrul fixat de administrația națională contează însă foarte mult. Experiența Franței este instructivă în acest sens. Decizia de a descentraliza și de a crea centre urbane alternative Parisului acum mai bine de 20 de ani a avut un impact major asupra ierarhiei urbane franceze. Parisul încă domină, dar multe dintre orașele secundare au acum un rol foarte important. De exemplu, orașul Toulouse este unul dintre principalele centre de inovații datorită investițiilor făcute de guvern în tehnologie, cercetare și facilități de dezvoltare într-o perioadă de peste 20 de ani. Orașul Lyon este foarte bine legat de piețele europene datorită investițiilor făcute de stat în infrastructura de transport și TGV. La fel de clar, rezistența curentă națională la expansiunea aeroportului din Lyon pe cheltuiala

Parisului sau rezistența la extinderea sistemului TGV Lyon-Milano, subliniază importanța foarte mare a investițiilor naționale continue în transporturi pentru performanțele viitoare ale orașelor.

Importanța administrației centrale este accentuată și de impactul deciziilor naționale asupra relocalizării organizațiilor tehnice, educaționale și internaționale cheie atât în Lyon, cât și în Toulouse în ultima decadă, ceea ce le-a permis să-și sporească profilul educațional și internațional.

Mai poate fi accentuat și un al doilea aspect al relației dintre autoritățile centrale și cele locale. Atât Franța, cât și Olanda au adoptat relații contractuale pe termen lung între autoritățile naționale și cele locale pentru a obține performanțe economice. În Germania autoritățile naționale joacă un rol mai puțin important. Cu toate acestea, politicile statale ale landurilor sunt la fel de importante. Succesul orașului Munchen s-a datorat politicilor statale de investiții uriașe incluzând strategia de folosire a profiturilor rezultate din vânzările utilităților statului în anii 1990 pentru a investi în facilități cu o tehnologie avansată în oraș.

G. Probleme legate de descentralizare și de capacitatea fiscală

Natura relației dintre autoritățile locale și cele centrale contează. Deși nu este o relație directă, datele arată că acolo unde orașele au parte de o mai mare libertate și autonomie, ele au răspuns la provocări fiind mai proactive, întreprinzătoare și de succes. Descentralizarea din Franța a înviorat orașele provinciale în ultimii 20 de ani. Cele mai de succes orașe europene au fost cele germane pentru că Germania este țara cea mai descentralizată din Europa. Renașterea Barcelonei se datorează, în parte, mișcării de regionalizare și micșorării influenței capitalei, Madrid.

Există permanent dezbateri privitoare la impactul dependenței financiare sau al autonomiei orașelor. Datele colectate din literatura de specialitate, sondajele efectuate la nivelul autorităților locale și studiile de caz realizate arată că, cu cât este mai mare independența fiscală a orașelor cu atât este mai mare capacitatea lor de a experimenta și de a fi proactive. Majoritatea orașelor europene au autonomie financiară față de autoritățile guvernamentale și dispun de diferite moduri de generare a resurselor la nivel local prin taxe și impozite pe venituri, taxe comerciale și accize. Există însă și o excepție continentală. Orașele olandeze au o mare dependență fiscală față de autoritățile naționale, primind 90% din fonduri de la centru. Cercetătorii și factorii de decizie olandezi au arătat că problema critică nu este nivelul de suport financiar național, ci gradul de control asociat cu acesta. Deși există dovezi în ceea ce privește restricțiile crescânde impuse la nivel național, fondurile naționale sunt transmise cu relativ puține constrângeri în Olanda. Aceasta conferă orașelor avantaje din partea ambelor lumi – acces la posibilități mai mari de impozitare, dar și o libertate mai mare de cheltuieli.

**

*

Concluzia principală a acestui studiu al determinanților competitivității economiei unui oraș este aceea că autoritățile locale ale unui oraș individual și respectiv entitățile din sectorul privat pot face mai mult pentru a spori competitivitatea orașului și pentru a-i permite să ajungă la cel mai de dorit viitor economic posibil. Orașele sunt mult mai expuse la schimbul comercial internațional și la forțele de producție decât au fost înainte și mult mai vulnerabile la provocările activităților economice existente, fiind totodată și mult mai capabile de a materializa oportunitățile de îmbunătățire și revitalizare decât au fost vreodată în măsură să o facă. Numărul existent de studii efectuate asupra aspectelor individuale ale competitivității orașului asigură un set voluminos de sugestii.

Concluzia generală este aceea că orașele ar trebui să țină la rezolvarea aspectelor fundamentale: investițiile în infrastructură și capitalul uman, promovarea firmelor mici, articularea unui plan bine elaborat și clar exprimat, guvernarea eficientă, precum și un mediu de reglementare plin de susținere.

Fiecare oraș va fi, desigur, obligat să-și analizeze cu atenție opțiunile, resursele, spiritul concurențial în raport cu alte orașe, forța sa calitativă și părțile slabe în momentul în care va stabili propria strategie. Aceasta reprezintă o provocare care trebuie să fie întâlnită într-un mediu economic, care devine din ce în ce mai competitiv și răspândit la scară internațională și în care se situează acum fiecare oraș în parte. Orașele care nu reușesc să direcționeze această problemă probabil că se vor îndrepta către un nivel mai redus de creștere a numărului de produse finite și a ratei de angajare, și implicit vor fi marginalizate.

Bibliografie

1. Berg, L. van den, Braun, E., *Urban Competitiveness, Marketing and the Need for Organising Capacity*, Urban Studies, Vol. 36, 1999
2. Giffinger, R., Tosics, I., Wimmer, H., *Competitive urban development and the meaning of strategic instruments*, EURA-EUROCITIES Conference, 28-30.08.2003
3. Hearley and Baker, *European Cities Monitor*, 2002
4. Parkinson, M., Hutchins, M., Simmie, J., Clark, G., Verdonk, H., *Competitive European Cities: Where do the Core Cities Stand?*, Raport to the Office of the Deputy Prime Minister, Great Britain, 2004
5. Robert Huggins Associates, World Knowledge Competitiveness Index 2002
6. Webster, D, Muller, L., *Urban Competitiveness Assessment in Developing Country Urban Regions: the Road Forward*, Urban Group, IFUD, The World Bank, Washington D.C., 2000
7. ***, *Business Strategies Limited – What makes Euro regions prosper?*, London, 2001
8. ***, *European Trend Chart on Innovation – Technical Paper No3*, EU Regions, 2002
9. ***, *European Urban Audit, City sources*, UK National Statistics Mid-Year Population Estimates, Crown Copyright, 1996