

تحلیل عادل فرشاد*

انتقال پایتخت یا بنای پایتخت تجاری؟

موضوع انتقال پایتخت از تهران به سایر نقاط ایران از موضوعاتی است که در سال‌های گذشته طرح شده است و در آخرین مورد دکتر مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور ایران تنها راه حل معضلات شهر تهران را انتقال پایتخت عنوان کرده‌است. رئیس‌جمهور ایران همچنین به این نکته اشاره کرده است: «توسعه کشور با ادامه روند فعلی امکان‌پذیر نیست، اینکه بخواهیم همچنان منابع اولیه را از جنوب کشور و دریا به مرکز بیآوریم و تبدیل به محصول کنیم و دوباره برای صادرات به جنوب بفرستیم، به شدت توان رقابت ما را مستهلک کرده و کاهش می‌دهد؛ چاره‌ای نداریم جز اینکه مرز کیت اقتصادی و سیاسی کشور را به جنوب و نزدیک دریا منتقل کنیم». ایده انتقال پایتخت از سوی کشورهای مختلفی مطرح و اجرا شده است و انتقال پایتخت در جهان یک پدیده سیاسی، اقتصادی و اجتماعی مهم است که کشورهای مختلف به دلایل گوناگونی تصمیم به انجام آن گرفته‌اند. این دلایل می‌توانند شامل نیاز به تمرکززایی، بهبود مدیریت منابع، کاهش فشارهای جمعیتی یا جغرافیایی، توسعه مناطق کمتر توسعه‌یافته یا پاسخ به مشکلات زیست‌محیطی باشند.

تجربیات جهانی متعددی در این مورد وجود دارد. برزیل در سال ۱۹۶۰ پایتخت خود را از ریودو ژانیرو به برازیلیا منتقل کرد. این انتقال به منظور تمرکززایی از مناطق ساحلی و تشویق توسعه در مناطق داخلی کشور انجام شد. برازیلیا به عنوان یک شهر برنامہ‌ریزی‌شده، به سرعت تبدیل به مرکز اداری و سیاسی کشور شد و از معماری مدرن و زیرساخت‌های پیشرفته برخوردار است. قزاقستان در سال ۱۹۹۷ پایتخت خود را از آلماتی به آستانه (نورسلطان) انتقال داد. هدف از این انتقال، تمرکز بر توسعه مناطق شمالی و مرکزی کشور و همچنین بهبود امنیت ملی بود. آستانه به عنوان یک پایتخت مدرن ساخته شد و نقش مهمی در رشد اقتصادی و توسعه کشور ایفا کرد. دولت میانمار نیز در سال ۲۰۰۵ پایتخت خود را از یانگون به نایپیداو منتقل کرد. این انتقال با هدف افزایش امنیت و کنترل بیشتر پایتخت به دلیل نزدیکی نایپیداو به مرزهای استراتژیک و همچنین توسعه مناطق مرکزی کشور انجام شد.

نیچر به در سال ۱۹۹۱ پایتخت خود را از لاگوس به آبوجا منتقل کرد. دلیل اصلی این انتقال تمرکز بر مرکزیت جغرافیایی آبوجا بود که دسترسی بهتری برای مردم از مناطق مختلف کشور فراهم می‌کرد. آبوجا همچنین از لحاظ تراکم جمعیت و مسائل امنیتی گزینه بهتری نسبت به لاگوس بود. مصر نیز در حال انتقال پایتخت اداری خود از قاهره به یک شهر جدید است که هنوز به طور کامل نامگذاری نشده است. هدف اصلی این انتقال کاهش فشارهای جمعیتی و ترافیکی قاهره و انتقال زیرساخت‌های دولتی به

یک منطقه مدرن‌تر و کمتر متراکم است. در آخرین مورد نیز می‌توان به اندونزی اشاره کرد که همزمان با روز استقلال این کشور پایتخت را از جاکارتابه نوسانتارا انتقال داد. تمامی این تجربیات در کشورهای مختلف پروسه‌های زمان‌بر بوده که منابع و هزینه‌های بسیاری را به خود اختصاص داده است. این در شرایطی است که طرح چنین موضوعی در ایران می‌باشد است که بیشتر شبیه به حل صورت مسئله به نظر می‌رسد چرا که به رغم وجود تمام معضلات در تهران، تجربه‌های بین‌المللی متعددی وجود دارند که منجر به حل معضلات شهرهای بزرگ شده‌اند و بررسی تجربیات کشور چین در مدیریت شهرهای توسعه‌سریع صنعتی و رشد اقتصادی چین به الگوی دولت مردان ایران قرار گیرد. چین به عنوان یکی از پرجمعیت‌ترین کشورهای جهان با شهرهای بزرگ و پر تراکم، طی چند دهه اخیر تلاش‌های گسترده‌ای برای اصلاح معضلات شهری و دستیابی به توسعه پایدار انجام داده است. توسعه سریع صنعتی و رشد اقتصادی چین به مشکلاتی مانند آلودگی هوا، ترافیک سنگین، کمبود منابع و توزیع نابرابر زیرساخت‌ها منجر شد. در پاسخ به این چالش‌ها، چین سیاست‌ها و راهبردهای مختلفی را برای توسعه پایدار شهری در پیش گرفته است. چین به طور گسترده در فناوری‌های دیجیتال سرمایه‌گذاری کرده است تا شهرهای هوشمند ایجاد کند. این شهرها از تکنولوژی‌هایی نظیر اینترنت اشیا (IoT)، هوش مصنوعی و داده‌های بزرگ (Big Data) برای مدیریت منابع شهری و بهبود کیفیت زندگی استفاده می‌کنند. شهرهایی مانند شانگهای و شنژن از سیستم‌های هوشمند برای مدیریت ترافیک، بهینه‌سازی مصرف انرژی و کاهش آلودگی هوا بهره می‌برند. یکی از راه‌های کلیدی که چین برای کاهش تراکم ترافیکی و آلودگی هوا دنبال کرده، توسعه گسترده سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی است. پکن، شانگهای و گوانگجو دارای شبکه‌های گسترده‌ای از مترو، اتوبوس‌های برقی و قطارهای سریع‌السیر هستند که تردد روزانه میلیون‌ها نفر را تسهیل می‌کند. علاوه بر این، شهرها به توسعه دوچرخه‌های اشتراکی و خدمات حمل‌ونقل الکتریکی نیز توجه دارند.

شهرهای چین برای کاهش فشار بر کلان‌شهرهای بزرگ، سیاست‌های کنترل مهاجرت داخلی را اجرایی کرده است. این سیاست‌ها که به عنوان سیستم Hukou یا به عبارت دقیق‌تر «هوجی» شناخته می‌شود، افراد را ملزم می‌کند، برای مهاجرت به شهرهای بزرگ از مجوزهای خاصی برخوردار باشند. همچنین دولت برنامه‌هایی برای توسعه شهرهای کوچک‌تر، متوسط و ترغیب مهاجرت به این مناطق ایجاد کرده است

تا توزیع جمعیتی را بهبود بخشد. جمهوری خلق چین در راستای کاهش آلودگی و بهبود کیفیت زندگی، سرمایه‌گذاری‌های کلانی در پروژه‌های زیست‌محیطی کرده است. یکی از برجسته‌ترین برنامه‌های آن، برنامه جنگل‌کاری برای احیای فضا‌های سبز شهری و مبارزه با بیابان‌زایی است. همچنین پروژه‌های مربوط به کنترل آلودگی هوا در شهرهای بزرگی مانند پکن، شامل استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و محدود کردن استفاده از سوخت‌های فسیلی بوده است. این کشور برخی از مناطق شهری خود را به عنوان مناطق ویژه اقتصادی تعیین کرده است. این مناطق، مانند شنژن، با سیاست‌های مالیاتی ویژه و زیرساخت‌های مدرن طراحی شده‌اند تا رشد اقتصادی پایدار را تشویق کنند. این مناطق نه تنها به جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی کمک کرده، بلکه با ایجاد فرصت‌های شغلی و افزایش درآمدهای مردم، نقش مهمی در توزیع متوازن توسعه ایفا کرده‌اند.

چین در تلاش برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و تغییرات اقلیمی به توسعه شهرهای گرین‌پایین تمرکز کرده است. پروژه‌هایی مانند شهر اکو-سیتی تیانجین با هدف استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر، بازیافت آب و کاهش مصرف منابع طبیعی اجرا شده است. این شهرها به عنوان نمونه‌های موفق برای دستیابی به توسعه پایدار در سطح ملی و بین‌المللی شناخته می‌شوند. این کشور همچنین برای مقابله با افزایش قیمت مسکن در کلان‌شهرها، پروژه‌های مسکن عمومی و مسکن مقرون به صرفه (a-fordable housing) را توسعه داده است. این پروژه‌ها با هدف تأمین مسکن برای اقشار کم‌درآمد و کاهش فشار مسکن بر شهروندان اجرا شده و نقش مهمی در ایجاد تعادل اقتصادی در شهرهای بزرگ دارند. این تجربیات نشان می‌دهد، چین با اجرای این سیاست‌ها و پروژه‌ها، توانسته است تا حد زیادی معضلات شهرهای بزرگ خود را مدیریت کرده و به

ایده انتقال پایتخت اگر چه امری ممکن به نظر می‌رسد، اما موضوعی است که نیازمند صرف زمان و هزینه بسیاری است و تجربیات جهانی نیز این نکته را عیان می‌سازند که انتقال پایتخت تنها در صورتی می‌تواند به موضوعی قابل طرح تبدیل شود که بحران‌های مرتبط به آن به حد اضطرار رسیدہ باشد در حالی که این موضوع را نمی‌توان برای تهران صادق دانست

سوی توسعه پایدار حرکت کند و تا مدت‌استفاده از این تجربیات می‌تواند الگویی پیش روی مدیران ایرانی برای حل معضلات پایتخت و سایر شهرهای بزرگ قرار دهد. از سوی دیگر دغدغه توسعه سواحل جنوبی ایران به‌خصوص منطقه مکران و بندر چابهار امری است که بیشتر در گیر سیاست‌گذاری‌های ناقص و ناکافی برای ایجاد پیشرفت در این مناطق است. بندر چابهار به عنوان تنها پتانسیل انوسوی ایران از پتانسیل بسیار ویژه‌ای برخوردار است. این بندر با قرار گیری در موقعیت جغرافیایی ویژه، توانایی ایجاد اتصال میان سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را دارد است. بندر چابهار می‌تواند به عنوان دروازه ورود کشورهای جنوب شرق آسیا به آسیای میانه و شمال اروپا، بستری مناسب برای ادغام اقتصادهای این مناطق با محوریت ایران باشد. بر همین اساس لازم است تا علاوه بر تقویت نقش این بندر در کریدور شمال – جنوب، برنامه‌هایی به منظور تعریف نقش چابهار در کریدور شرقی – غربی شکل گیرد. به این منظور نیاز است تا ایجاد اتصال ریلی در خط ساحلی جنوب ایران بررسی شود. بندر چابهار می‌تواند از یکسو به خط ریلی شلمچه بصره و در بلند مدت به مدیترانه متصل شود و از سوی دیگر این امکان وجود دارد به بندر گوادر و کریدور CPEC متصل شود. ایجاد این اتصالات در کنار توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و انرژی، می‌تواند چابهار را تبدیل به هاب ترانزیت کالا، انرژی و همچنین گذرگاهی مهم در مسیر شمال جنوب و شرق به غرب کند. این طرح با پیگیری سیاست‌های صحیح، امکان نتیجه‌دادن در بازه‌های زمانی کوتاه مدت و میان مدت را نیز داراست و پیگیری این موضوع ایران می‌تواند به پیش از آنکه برای تهران موضوعی باشد، به عنوان نقطه ثقل سیاست‌های توسعه‌محور جدید ایران و ایجاد روایت از آن تجربیات استفاده کرد. اما آنچه منطقی تر است، تعریف بندر چابهار به عنوان نقطه ثقل سیاست‌های توسعه‌محور جدید ایران و ایجاد روایت از این بندر به عنوان پایتخت تجاری ایران است که این امر نیز مستلزم سیاستگذاری صحیح داخلی و توسعه روابط بین‌المللی است.

✳️ دبیر کل اندیشکده مطالعات راهبردی ایران و چین

ویژه در تجارت و ترانزیت بین‌الملل هنوز اقدامات مناسبی را در این زمینه شکل نداده است. یکی از مهم‌ترین اقداماتی که هنوز توجه کافی به آن وجود ندارد، توسعه منطقه مکران با محوریت بندر چابهار است. به رغم تمام تلاش‌ها و تأکیدات در این خصوص، بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، هنوز از شرایط مطلوبی به منظور نقش آفرینی مؤثر در چرخه تجارت جهانی برخوردار نیست و حتی از امکانات اولیه‌ای نظیر مسیر آماهن بی‌بهره است. این در حالی است که با توسعه اقتصادهای آسیایی، بندر چابهار از ظرفیتی بی‌نظیر به منظور تبدیل شدن به «پایتخت تجاری» ایران برخوردار است و این پتانسیل را داراست که بستری برای ادغام اقتصادهای جنوب‌شرق آسیا و اواسیا باشد. باید اشاره کرد، این ظرفیت از سوی سایر کشورها به خوبی رصد شده است و نقش‌اساسی این بندر به عنوان حلقه اتصال شمال اروپا به جنوب‌شرق آسیا در یکدور شمال-جنوب‌مورد تأکید روسیه و هند بوده و اساساً یکی از دلایل علاقه‌مندی هند برای سرمایه‌گذاری در چابهار همین نکته بوده است. البته این سرمایه‌گذاری به دلایل مختلف از جمله جنگ اقتصادی امریکا علیه ایران تا به امروز به نتیجه مطلوبی نرسیده است. اما باید به این نکته اشاره کرد که ظرفیت منحصر به فرد چابهار به گونه‌ای است که در صورت سیاستگذاری صحیح و توجه به سیاست‌ورزی راه محور، امکان‌های متعددی را به منظور شکل دادن به ابتکارات اقتصادی در اختیار ایران قرار می‌دهد و به طور خلاصه در صورت وجود عزم محکم به منظور استفاده از این ظرفیت، جذابیت‌های چابهار به اندازه‌ای است که مورد توجه صاحبان‌بار و فعالین اقتصادی از نقاط مختلف جهان به‌خصوص روسیه، هند، کشورهای جنوب‌شرق آسیا و نیز کشورهای آسیای میانه قرار گیرد. با توجه با آنچه بیان شد می‌توان نتیجه گرفت، ایده انتقال پایتخت اگر چه امری ممکن به نظر می‌رسد، اما موضوعی است که نیازمند صرف زمان و هزینه بسیاری است و تجربیات جهانی نیز این نکته را عیان می‌سازند که انتقال پایتخت تنها در صورتی می‌تواند به موضوعی قابل طرح تبدیل شود که بحران‌های مرتبط به آن به حد‌اضطرار رسیده باشد در حالی که این موضوع را نمی‌توان برای تهران صادق دانست. حل و فصل معضلات مربوط به کلان‌شهرها نیز راهکارهای عملی و تجربه شده‌ای دارد که به طور ویژه در چین انجام شده است و می‌توان از آن تجربیات استفاده کرد. اما آنچه منطقی تر است، تعریف بندر چابهار به عنوان نقطه ثقل سیاست‌های توسعه‌محور جدید ایران و ایجاد روایت از این بندر به عنوان پایتخت تجاری ایران است که این امر نیز مستلزم سیاستگذاری صحیح داخلی و توسعه روابط بین‌المللی است.

و به منظور کمک به شهرهای چین برای گسترش تجارت، بندر تیانجین خدمات بین‌وجهی ریلی- دریایی را اندازه‌ری کرده و بیش از ۱۲۰ فروشگاه بازاریابی را در سراسر کشور افتتاح کرده است و مسیرهای کشتیرانی آن می‌تواند به بیش از ۰۰۰ بندر در بیش از ۱۸۰ کشور و منطقه برسد. طی دهه گذشته، ظرفیت کانتینری بندر تیانجین از ۱۳ میلیون واحد معادل ۲۰ قوت (TEU) به ۲۲ میلیون TEU افزایش یافته است و آن را به یکی از ۱۰ بندر شلوغ کانتینری جهان تبدیل کرده است. بندر نیگیو- ژوشان، نیز شلوغ‌ترین بندر جهان از نظر باربری، بر موج هوشمندسازی بندر در سوار شده است. پروژه فاز دوم منطقه بندر میشان، ظرفیت جابجایی کانتینر ترمینال کانتینری میودو بندر را به ۱۰ میلیون TEU افزایش داده است. این بندر به عنوان پل ارتباطی بین بازار گانان در استان اصلی خود ژجیانگ و سایر نقاط چین و بازارهای سراسر جهان عمل می‌کند و تا پایان سال ۲۰۲۳، بیش از ۲۵۰ مسیر کانتینری بین‌المللی از جمله ۱۲۰ مسیر به کشورهای شریک ابتکار پهنه و راه داشته است. خدمات بین‌وجهی ریلی- دریایی این بندر ۶۵ شهر را در سراسر کشور پوشش می‌دهد و سه محصول اصلی عمده فناوری متمرکز، یعنی خودروهای برقی، باتری‌های لیتیومی و محصولات فتوولتائیک (فناوری تبدیل نور به الکتریسیته)، سهم بیشتری را در بین کالاهای صادراتی از طریق بندر نیگیو- ژوشان به خود اختصاص داده‌اند.

جمع‌زدچیانگ تجربیات چین در توسعه دریا محور شهرهای بندری، به الکتریسیته)، سهم بیشتری را در بین کالاهای صادراتی از طریق بندر نیگیو- ژوشان به خود اختصاص داده‌اند. جمع‌زدچیانگ تجربیات چین در توسعه دریا محور شهرهای بندری، به الکتریسیته)، سهم بیشتری را در بین کالاهای صادراتی از طریق بندر نیگیو- ژوشان به خود اختصاص داده‌اند. جمع‌زدچیانگ تجربیات چین در توسعه دریا محور شهرهای بندری، به الکتریسیته)، سهم بیشتری را در بین کالاهای صادراتی از طریق بندر نیگیو- ژوشان به خود اختصاص داده‌اند.

و به نهایت بنادر هوشمند، یکی از تجربیات موفق چین در توسعه بندری است. استفاده از سیستم‌های هوشمند مبتنی بر داده و فناوری‌های دیجیتال در مدیریت عملیات بندری، کارایی و سرعت را به طور چشمگیری افزایش داده است. بنادر مانند شانگهای و گوانگژو از سیستم‌های خودکار بارگیری، تخلیه و جابجایی کالاها بهره می‌برند. با توجه به نگرانی‌های جهانی در مورد تغییرات اقلیمی و حفاظت از محیط زیست، چین به توسعه پایدار بنادر نیز توجه داشته است. استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر، کاهش آلاینده‌ها در بنادر و مدیریت پسمندهای دریایی از جمله اقدامات مهمی است که چین برای حفاظت از محیط زیست انجام داده است.

در حال حاضر جرقلیل‌های کانتینری خودکار و وسایل نقلیه حمل‌ونقل بدون راننده، مشغول تخلیه و حمل کانتینرها در بندر تیانجین شمال چین هستند. این بندر هوشمند که از مجموعه فناوری‌هایی مانند 5G، هوش مصنوعی، رانندگی خودکار و محاسبات ابری استفاده می‌کند، موجب تحولی اساسی در صنعت بندری چین شده است. ترمینال کانتینری هوشمند این بندر با سرمایه‌گذاری حدود ۳۱ میلیون دلار ساخته شده است و این اقدامات بازده عملیاتی یک جرقلیل دروازه‌ای را بیش از ۴۰ درصد افزایش داده و هزینه‌های نیروی کار را تا ۶۰ درصد کاهش می‌دهد. به گفته چوین، رئیس گروه بندر تیانجین، بندر تیانجین در تلاش است تا به یک بندر سبز، هوشمند و هاب ارتقا یافته تبدیل شود و به این منظور این نکته را روشن می‌کند که این کشور با برنامه‌ای بر پایه تر کیبی

✳️ دبیر کل اندیشکده مطالعات راهبردی ایران و چین



✳️ فراسو حسین عباس آبادی

چین و توسعه دریامحور

توسعه دریامحور شهرهای بندری چین، یکی از استراتژی‌های کلیدی این کشور برای افزایش تجارت بین‌المللی، توسعه اقتصادی منطقه‌ای و تقویت ارتباطات جهانی بوده است. چین با داشتن بنادر بزرگ و استراتژیک مانند شانگهای، گوانگژو، نیگیو و تیانجین، توانسته از موقعیت جغرافیایی و دریایی خود برای پیشبرد اقتصاد ملی و منطقه‌ای استفاده کند.

چین با سرمایه‌گذاری گسترده در توسعه زیرساخت‌های بندری و لجستیکی، بنادر خود را به قطب‌های حمل‌ونقل جهانی تبدیل کرده است. بنادر چین از فناوری‌های پیشرفته، سیستم‌های مدیریت کارآمد و تجهیزات مدرن برای بارگیری و تخلیه کالاها استفاده می‌کنند. به عنوان مثال، بندر شانگهای بزرگ‌ترین بندر کانتینری جهان، دارای سیستم‌های خودکار و تکنولوژی‌های مدرن است که بهره‌وری و سرعت عملکرد بندر را بهبود بخشیده‌اند.

این کشور با ایجاد مناطق آزاد تجاری و اقتصادی در اطراف بنادر خود، تجارت بین‌المللی را تسهیل کرده و فرصت‌های بیشتری برای جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی فراهم کرده است. این مناطق علاوه بر مزایای مالیاتی، مقررات ساده‌تری برای واردات و صادرات دارند که

تجارت دریایی را برای شرکت‌های داخلی و بین‌المللی جذاب‌تر کرده است. یکی از نقاط قوت توسعه بندری چین، اتصال مؤثر بنادر به شبکه‌های حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و هوایی داخلی است. این شبکه‌ها به بنادر اجازه می‌دهند به عنوان مراکز توزیع کالا به تمام نقاط چین و حتی کشورهای همسایه عمل کنند. این پیوند حمل‌ونقلی باعث شده تا کالاها به سرعت و با هزینه کمتری به بازارهای داخلی و خارجی منتقل شوند.

جمهوری خلق چین نه تنها بر توسعه بنادر به عنوان مراکز حمل‌ونقل متمرکز بوده است، بلکه به توسعه صنایع پشتیبان مانند ساخت کشتی، تعمیرات دریایی، صنایع پتروشیمی و پالایشگاهی در نزدیکی بنادر نیز توجه داشته است. این صنایع در کنار بنادر به رشد اقتصادی مناطق بندری کمک کرده و فرصت‌های شغلی بیشتری ایجاد کرده‌اند. همچنین یکی از عوامل کلیدی توسعه دریامحور شهرهای بندری چین، اجرای ابتکار «پهنه و راه» (Belt and Road Initiative) بوده است. این ابتکار به توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی و تقویت ارتباطات تجاری بین‌المللی کمک کرده و نقش چین را به عنوان یک بازیگر کلیدی در تجارت جهانی دریایی تقویت کرده است. چین با همکاری و سرمایه‌گذاری در بنادر خارجی به خصوص در آسیا، آفریقا و اروپا، نقش جهانی خود را در مدیریت بنادر و ترمینال‌های دریایی تقویت کرده است. این همکاری‌ها به تقویت شبکه‌های تجاری چین و همچنین افزایش توانمندی‌های دریایی این کشور کمک می‌کند.