Urmia University

Journal of Geography and Regional Future Studies
Vol. 4, No. 4, Winter, 2027
Online ISSN: 2981-118X
https://grfs.urmia.ac.ir/

A futures-oriented exploration of capital relocation from Tehran to Makran: Horizon 2045

Ali Niknam [1] and Rohullah Bayat[2]

1- PhD Student, Department of Futures Studies, Faculty of Social Sciences, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran.
2- Associate Professor, Department of Accounting, Faculty of Social Sciences, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran.

ARTICLE INFO

Article type:
Research Article

Received:
2025/09/18
Accepted:
2025/12/20
pp:
93- 115

Keywords:
Capital Relocation;
Makran;
Futures Studies;
Fuzzy Delphi;
Sea-Based Development.

ABSTRACT

Numerous issues have gripped the capital, Tehran, and relocating the capital to Makran has been raised at high levels of government. However, the suitability of the Makran region – currently proposed as Tehran's replacement – is a subject of considerable debate among numerous experts. This applied research, designed to inform future-proof decisions regarding the relocation of Iran's capital from Tehran to the Makran region, seeks to address the central question: How will the interaction between the capital relocation strategy from Tehran to Makran and its drivers play out by the year 2045? Answering this central question requires addressing the following sub-questions: What are the drivers behind the capital relocation from Tehran to Makran, and what will be the state of these drivers under various solutions? This research employs a mixed-methods approach. Data collection will be carried out using field research, document analysis, interviews, questionnaires, and digital files. Data analysis will initially involve thematic analysis followed by the Fuzzy Delphi method. The findings of this study indicate that the drivers behind the relocation of the capital from Tehran to Makran include addressing the development gap between the northern and southern Persian Gulf regions, winning the competition of transportation corridors, resolving the issues of Tehran city, the sustainable development of the Makran region, and decentralization in the country. Challenges to this strategy include accessibility to the Makran region, pressure on the resources of the Makran region, resistance from powerful entities against leaving Tehran, proximity to military and security threats, social and cultural issues, and logistics and infrastructure provision. There are two alternative solutions to relocating the capital from Tehran to Makran: relocating the administrative center and development without relocation. The 'development without relocation' strategy, although less aligned with the drivers than the primary strategy, is considered a more appropriate solution due to its significantly better response to the challenges.

Citation: Niknam, A., & Bayat, R. (2027). A futures-oriented exploration of capital relocation from Tehran to Makran: Horizon 2045. *Journal of Geography and Regional Future Studies*, 4(4), 93-115.

© Authors retain the copyright and full publishing rights. **Publisher:** Urmia University.

DOI: https://doi.org/10.30466/grfs.2025.56559.1156

DOR: https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.2981118.1405.4.4.6.7

[1] **Corresponding author:** Rohullah Bayat, **Email:** r.bayat@soc.ikiu.ac.ir , **Tell:** +989128206558

Extended Abstract

Introduction

Tehran's multitude of pressing issues has made it the focal point of contemporary capital relocation proposals. The suitability of the Makran region, currently suggested as Tehran's replacement, is a subject of considerable doubt, if not outright disagreement, among many experts. The present research, designed to inform resilient, future-proof decisions regarding the relocation of Iran's capital from Tehran to the Makran, seeks to answer the central question: How will the interaction between the capital relocation strategy from Tehran to Makran and its drivers play out by the year 2045? Answering this question necessitates addressing the following sub-questions: What are the drivers behind the capital relocation from Tehran to Makran, and what will be the status of these drivers under various solutions?

Methodology

This research is applied in nature and employs a mixed-methods approach. Data collection methods include field research and document analysis, and the research tools consist of interviews, questionnaires, and digital files. Data analysis will begin with thematic analysis, followed by the fuzzy Delphi method.

Results and discussion

The drivers behind the relocation of the capital from Tehran to Makran are as follows:

(1) Addressing the Development Gap Between the Northern and Southern Persian Gulf Regions: Statistics from various domestic and international organizations, as well as expert opinions, all point to a widening gap between the development levels of the countries bordering the southern Persian Gulf and the Sea of Oman, and Iran. These signs are particularly evident in the adoption of new technologies, the efficiency and management of natural resources, and economic indicators. Some experts believe that relocating the capital to the Makran and activating its latent talents and capacities could significantly reduce this gap.

(2) Winning the Competition of Corridors: Although the India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) is still some distance from becoming operational, it poses a significant challenge to Iran's existing corridors, namely the North-South Corridor and China's Belt and Road Initiative, and could have negative strategic, security, and economic consequences for Iran. In addition to IMEC, direct sea routes from eastern and western Russian ports to India and vice versa, and corridors such as the Iraq-Turkey Development Road and the Pakistan-Afghanistan-Central Asia route, which are currently being developed, seriously threaten Iran's economic opportunities. The North-South Corridor, which was enthusiastically promoted in the early 21st century, particularly by Russia and India, has now lost its appeal due to factors such as insufficient development of the transport network, increased costs, and sanctions. The development of the Makran, especially the ports of Chabahar and Jask, as well as the expansion of their communication routes with central Iran (such as the development of high-speed rail), could play a significant role in attracting international traders' confidence in Iran's North-South Corridor.

(3) Resolving the Issues of Tehran City: The city of Tehran faces major problems that are difficult to solve. These include a lack of transportation infrastructure, expensive housing, heavy traffic congestion, a lack of green space, air pollution, a shortage of fresh water, land subsidence, and the increasing risk of the consequences of severe earthquakes. All of these issues, the resolution of which requires large investments and long-term opportunities, have led some experts to consider relocating the capital from this city as the primary solution. Relocating the capital from Tehran could help reduce population concentration in Tehran and the Alborz foothills, stabilize house prices and rents, and reduce speculation in this sector.

(4) Sustainable Development of the Makran: Makran has not developed as it should have in recent decades, and this has not only kept the quality of life of its residents at a low level but has also had adverse security, economic, social, and cultural effects on the country. Measures such as the establishment of a free trade zone, the deployment of population in the form of military organizations (personnel and families), the development of roads and airports, and cultural-educational measures have also failed to lead to the desired development of the region. Some experts believe that Iranian society,

influenced by centuries of imperial rule, tends to concentrate activities and prosperity around the capital, and that the sustainable development of Makran will not be achieved without relocating the capital to that region.

(5) Decentralization in the Country: A comprehensive picture of the distribution of population, important industrial, economic, educational, health, and medical centers, etc., shows that the greatest concentration in the country is around Tehran as the capital, and that facilities and opportunities are not equally distributed throughout the country. For example, nearly one-fifth of the country's population is concentrated in and around Tehran. Relocating the capital from Tehran to Makran could lead to a redistribution of population, facilities, and opportunities.

However, the challenges to this strategy include accessibility to Makran, pressure on the resources of Makran, resistance from powerful entities against leaving Tehran, proximity to military and security threats, social and cultural issues, and logistics and infrastructure provision. There are two alternative solutions to relocating the capital from Tehran to Makran: relocating the administrative center and development without relocation.

Conclusion

The "development without relocation" strategy refers to the development of Makran, at least in the economic and social dimensions, and generally its sustainable development in line with the general policies of sea-based development. By taking into account the general policies of sea-based development and the support they provide, and by using modern sciences and technologies to the extent possible with national capabilities, the "development without relocation" strategy can, away from politicization, maintain its focus on the economic sector and, in accordance with the principles of the blue economy, pursue sustainable social, environmental, and other development for the Makran. Also, attracting capital and cooperation in an environment free from political margins takes place more favorably. Furthermore, this strategy is not aligned with the driver of solving Tehran's problems and is, in fact, not a solution to it. Also, due to the historical tendency of society to gather around the source of power, it cannot be as aligned with the driver of decentralization in the country as it should be. It can be said with some leniency that this strategy not only does not face any of the challenges of relocating the capital from Tehran to Makran but also provides an appropriate response to them.

Declarations

Funding: There is no funding support.

Authors' Contribution: The authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest: The authors declared no conflict of interest.

Acknowledgements: We are grateful to all the scientific consultants of this paper.

فصلنامه جغرافیا و آینده پژوهی منطقه‌ای
دوره ۴، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۵
شاپا الکترونیکی: 2981-118X
https://grfs.urmia.ac.ir/

واکاوی آینده‌پژوهانه انتقال پایتخت از تهران به مکران در افق ۱۴۲۴

علی نیکنام[۱] و روح‌الله بیات[۲]

۱- دانشجوی دکتری، گروه آینده‌پژوهی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه بین المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران.
۲- دانشیار، گروه حسابداری، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه بین المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله:
مقاله پژوهشی

دریافت:
۱۴۰۴/۰۶/۲۷

پذیرش:
۱۴۰۴/۰۹/۲۹

صص:
۹۳-۱۱۵

واژگان کلیدی:
انتقال پایتخت،
مکران،
آینده‌پژوهی،
دلفی فازی،
توسعه دریامحور.

چکیده

مسائل زیادی گریبان تهران پایتخت را گرفته و انتقال پایتخت به مکران در سطوح بالای دولت، مطرح شده است؛ اما ویژگی‌ها و واقعیت‌های منطقه مکران اگر صاحب‌نظران را به مخالفت صریح با این طرح وا نداشته باشد آن‌ها را با تردیدهای بسیار قوی مواجه ساخته است. پژوهش جاری که با هدف کمک به اخذ تصمیمات مهم، مسئولیت‌آور و مقاوم در برابر آینده درباره انتقال پایتخت ایران از تهران به منطقه مکران صورت گرفته در پی پاسخ به این پرسش اصلی آینده‌پژوهانه است که راهکارهای تعاملی انتقال پایتخت از تهران به مکران با نظر به پیشران‌های آن در افق ۱۴۲۴ چگونه خواهند بود. پاسخ به این پرسش در گذر از این پرسش‌های فرعی حاصل می‌شود که پیشران‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران چیستند و وضعیت این پیشران‌ها در راهکارهای مختلف چگونه خواهد بود. این پژوهش از نوع کاربردی با رویکرد آمیخته است. روش گردآوری داده‌ها، میدانی و اسنادی و ابزارها مصاحبه، پرسش‌نامه و فایل‌های رایانه‌ای هستند. روش تجزیه‌وتحلیل داده‌ها نیز در ابتدا تحلیل مضمون و سپس دلفی فازی است. طبق یافته‌های این پژوهش، پیشران‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران عبارتند از جبران شکاف توسعه شمال و جنوب خلیج فارس، پیروزی در رقابت کریدورها، حل مسائل شهر تهران، توسعه پایدار منطقه مکران و تمرکززدایی در کشور و همچنین چالش‌های این راهکار عبارتند از دسترسی به منطقه مکران، فشار بر منابع منطقه مکران، مقاومت ذی‌نفعان قوی در برابر خروج از تهران، نزدیکی به منابع تهدیدهای نظامی و امنیتی، مسائل اجتماعی و فرهنگی و لجستیک و تأمین زیرساخت. دو راهکار جایگزین برای انتقال پایتخت از تهران به مکران وجود دارند که عبارتند از انتقال مرکز اداری و توسعه بدون انتقال. راهکار توسعه بدون انتقال اگرچه نسبت به راهکار اصلی تناسب کمتری با پیشران‌ها دارد اما با توجه به پاسخ‌های به مراتب بهتری که به چالش‌ها می‌دهد، راهکار مناسب‌تری ارزیابی گردید.

استناد: نیکنام، علی؛ و بیات، روح‌الله. (۱۴۰۵). واکاوی آینده‌پژوهانه انتقال پایتخت از تهران به مکران در افق ۱۴۲۴. *فصلنامه جغرافیا و آینده‌پژوهی منطقه‌ای*، ۴(۴)، ۹۳-۱۱۵.

© نویسندگان حق چاپ و حقوق کامل نشر را حفظ می‌کنند.

ناشر: دانشگاه ارومیه.

DOI: https://doi.org/10.30466/grfs.2025.56559.1156
DOR: https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.2981118.1405.4.4.6.7

[۱] **نویسنده مسئول:** روح‌الله بیات، **پست الکترونیکی:** r.bayat@soc.ikiu.ac.ir **تلفن:** ۰۹۱۲۸۲۰۶۵۵۸

مقدمه

تهران به‌دلیل وجود مسائل زیادی که با آن‌ها دست‌به‌گریبان است، نقطه آغاز ایده‌های فعلی انتقال پایتخت شده است. قابلیت منطقه مکران نیز که امروزه به عنوان جایگزین تهران برای پایتختی ایران مطرح می‌شود، اگر نگوییم محل تضاد آراء، بلکه محل تردید عمیق بسیاری از صاحب‌نظران است. البته از زمان انتخاب شهر شوش به عنوان پایتخت ایران تا کنون سی شهر طی سی و نه جابجایی به عنوان پایتخت ایران قرار گرفته‌اند (Kamanroodi Kojoori, 2014).

صاحبان اندیشه در بیان نظرات خود در باب انتقال پایتخت به مکران به ابعاد مختلف این موضوع از قبیل اهداف و دلایل، چالش‌ها، پیامدها، سوابق، وضعیت موجود، دلایل ناکامی احتمالی طرح و نیز راهکارهای جایگزین پرداخته‌اند. به نظر می‌رسد گفتمان غالب صاحب‌نظران در زمان نگارش این مقاله، حل مسائل جاری پایتخت به جای انتقال آن است که عمدتا نیز پیرامون مفهوم تمرکززدایی می‌گردد. در هر صورت مسائل جاری پایتخت فعلی کشور (تهران) وضعیتی را ایجاد کرده است که می‌بایست به حل مسائل، پیش از تبدیل‌شدن به بحران و یا ایجاد فاجعه پرداخت. حل مسئله چه از گذر انتقال پایتخت باشد و چه از گذر حل مشکلات جاری تهران، نیازمند صرف زمان‌های طولانی است که برخی آن را تا بیست سال و یا بیشتر ذکر کرده‌اند. از این رو آینده‌پژوهی ابعاد مختلف انتقال پایتخت از تهران به مکران در افق بیست‌ساله اهمیت می‌یابد. همچنین ممکن است وضعیت ابعاد گوناگون این موضوع در آینده مشابه حال نباشد؛ بنابراین ضروری است، به جهت کمک به پیشگیری از اخذ تصمیمات اشتباه احتمالی که متناسب با وضعیت آینده نیستند، این ابعاد با رویکردی آینده‌نگر مورد مطالعه قرار گیرند (Aftab, 2023; Rajaei et al., 2024). پژوهش جاری که با هدف کمک به اخذ تصمیمات مقاوم در برابر آینده درباره انتقال پایتخت ایران از تهران به منطقه مکران صورت گرفته در پی پاسخ به این پرسش اصلی است که تعامل راهکار انتقال پایتخت از تهران به مکران با پیشران‌های آن در افق ۱۴۲۴ چگونه خواهند بود؛ به این معنی که آیا راهکار انتقال پایتخت از تهران به مکران پاسخی مناسب به پیشران‌هایی می‌دهد که خود موجب پیدایش این گفتمان شده‌اند و آیا اصولا این پیشران‌ها باید به انتقال پایتخت از تهران یا انتقال پایتخت به مکران ختم شوند. پاسخ به این پرسش در گذر از این پرسش‌های فرعی حاصل می‌شود که پیشران‌ها و چالش‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران چیستند و وضعیت این پیشران‌ها و چالش‌ها در راهکارهای مختلف چگونه خواهد بود.

از نوآوری‌های این پژوهش می‌توان به رسیدگی به مقصد انتقال پایتخت یعنی منطقه مکران، بررسی دو راهکار بدیل انتقال پایتخت در پاسخ به مسائل جاری تهران، نگاه به موضوع انتقال پایتخت نه از دیدگاه صرف سامانه روندهای ملی بلکه از رهگذر تلفیقی از روندهای ملی و منطقه‌ای و پارادایم برآمده از قیاس این دو دسته روندها به ویژه در حوزه توسعه و در آخر نگاه آینده‌پژوهانه با افق بیست‌ساله اشاره نمود.

پیشینه و مبانی نظری پژوهش

روندهای منطقه‌ای

منطقه پیرامون خلیج فارس و دریای عمان به شدت در معرض نوسانات قیمت‌های انرژی بین‌المللی و شوک‌های بازار است، مانند آنچه که پس از رونق شیل در ایالات متحده رخ داد. در سه دهه آینده، در حالی که کشورهای جنوبی خلیج فارس در مراحل اولیه انتقال به انرژی سبز و همچنان تأمین‌کننده‌های کلیدی هیدروکربن‌ها خواهند بود، اگر انتقال جهانی به انرژی‌های تجدیدپذیر شتاب گیرد و تقاضا برای هیدروکربن‌ها کاهش یابد، درآمدها ممکن است به شدت کاهش یابند. با گذشت زمان، این مسأله ممکن است به کاهش نفوذ جهانی و در سطح داخلی به تأثیر بر سطوح هزینه‌های دولتی منجر شود. این امر ممکن است منجر به کاهش حمایت مردمی از نظام‌های حاکم شود، به‌ویژه که در اکثر کشورهای منطقه، قرارداد اجتماعی بین دولت و شهروند بر اساس پذیرش مردمی تأمین‌شده از طریق یارانه‌ها، مشاغل و خدمات بخش عمومی است. با توجه به تأثیر بالقوه انتقال جهانی به انرژی سبز بر استفاده از هیدروکربن‌ها، در دهه‌های آینده احتمالاً کشورهای منطقه ناچار خواهند شد تا روش‌های جدیدی برای دستیابی به تنوع اقتصادی را مدنظر قرار دهند. برخی ممکن است از صندوق‌های ثروت ملی برای سرمایه‌گذاری در صنایع جدید، مانند فناوری‌های سبز، استفاده کنند تا جایگزین درآمدهای کاهشی هیدروکربن‌ها شوند. با این حال، احتمالاً همه کشورهای منطقه در تنوع اقتصادی خود موفق نخواهند بود و نتوانند با تغییرات جهانی در زمینه فناوری و محیط‌زیست همگام شوند. تا سال ۱۴۳۴، سطوح مختلف تنوع ممکن است به تغییر در توازن قدرت منطقه‌ای منجر شده و تبدیل به منبع جدیدی از تنش بین کشورها گردد (Great Britain, 2024, 137; Hicham et al., 2025; Mousavi et al., 2024).

بر اساس اطلاعات سازمان جهانی گردشگری ملل متحد، قبل از شیوع پاندمی کوید ۱۹، گردشگری در آسیای غربی و شمال آفریقا با سرعتی بالاتر از هر منطقه دیگری در حال رشد بود. با توجه به محیط اقتصادی مطلوب و تقاضای قوی از بازارهای گردشگری جهانی مانند

روسیه، ایالات متحده، فرانسه، استرالیا و کره جنوبی پیش‌بینی می‌شود این روند ادامه یابد. کشورهای صادرکننده نفت در تلاش هستند تا با ادغام گردشگری در راهبردهای توسعه خود، اقتصاد خود را تنوع بخشیده و فرصت‌های تجاری بیشتری ایجاد کنند و سرمایه‌گذاری در زیرساخت و حمل و نقل را افزایش دهند. بسیاری از کشورها گردشگری را در مرکز چشم‌انداز راهبردی بلندمدت خود قرار می‌دهند، مانند «چشم‌انداز ۲۰۳۰» عربستان سعودی و «چشم‌انداز ۲۰۴۰» عمان. عربستان سعودی قصد دارد تا سال ۲۰۳۰، صد میلیون گردشگر جذب کند و سهم گردشگری از تولید ناخالص داخلی را از سه درصد به ده درصد افزایش دهد (Alshammari et al., 2023; Shakeela & Jose, 2025).

جنوب غرب آسیا در حال حاضر یکی از مناطقی است که بیشترین تأثیرات تغییرات اقلیمی را تجربه می‌کند و در طول سه دهه آینده، این تأثیرات به تدریج شدیدتر خواهد شد و عواقب عمیقی برای دولت‌ها و جمعیت‌ها به همراه خواهد داشت. افزایش دما و بالا آمدن سطح دریاها، همراه با تغییرات بیشتری در بارش، منجر به وقوع بیشتر خشکسالی، سیلاب‌های ناگهانی در مناطق ساحلی و کوهستانی، کاهش زمین‌های زراعی محدود و شتاب در بیابان‌زایی خواهد شد. این مشکلات می‌تواند مناطق جدیدی از این منطقه را غیرقابل سکونت کند. عدم امنیت غذایی و آبی احتمالاً افزایش خواهد یافت و بر مناطق و جمعیت‌های فقیرتر این منطقه تأثیر نامتناسبی خواهد گذاشت. در چند دهه آینده، کمبودهای بیشتر آب می‌تواند نابرابری‌ها و تنش‌های اجتماعی را تشدید کرده و منجر به افزایش مهاجرت به شهرهای تحت فشار شود. وابستگی به واردات مواد غذایی، که در حال حاضر نیز بالا است (بیشتر کشورها بیش از پنجاه درصد غلات خود را وارد می‌کنند)، وابستگی‌ها به بازیگران خارجی و بازارهای جهانی را بیشتر خواهد کرد. با این حال، پیشرفت‌های فناوری ممکن است گزینه‌هایی برای کاهش تأثیر کمبود آب فراهم کند، مانند افزایش کارایی استفاده از آب، زیست‌تقلیدی[1]، برداشت مه، کشاورزی عمودی و شیرین‌سازی آب (Francis & Fonseca, 2024; Mousavi et al., 2023 Great Britain, 2024, 141).

علاوه بر تأثیر تغییرات اقلیمی، این منطقه با چالش‌های محیطی دیگری نیز روبه‌رو است، از جمله نشت‌های نفتی به دلیل آسیب یا ضعف در نگهداری زیرساخت‌ها و زباله‌ها و مواد شیمیایی سمی ناشی از تعداد روزافزون تأسیسات آب‌شیرین‌کن در سرتاسر منطقه. در حالی که دولت‌های سرزمین‌های اشغالی، ترکیه و برخی کشورهای خلیج فارس به نظر می‌رسد که برای مقابله با این تأثیرات در سطح مناسبی از آمادگی قرار دارند، بیشتر دولت‌های منطقه توانایی کمی برای پاسخگویی مؤثر و سازگاری با افزایش تنش‌های محیطی دارند. با این حال، اگر همکاری‌های منطقه‌ای تا سال ۱۴۳۴ افزایش یابد، این می‌تواند منجر به راه‌حل‌های جمعی و تبادل دانش بین دولت‌ها شود. برخی از دولت‌هایی که آمادگی بهتری دارند، به عنوان مثال، در حال رهبری نوآوری‌ها در زمینه شیرین کردن آب، صرفه‌جویی در آب کشاورزی و سایر اقدامات هستند، می‌توانند برای منطقه مفید باشند (Hejri et al., 2024; Ivanov et al., 2023).

در حالی که اکثریت قریب به اتفاق انرژی داخلی منطقه همچنان از سوخت‌های فسیلی تأمین می‌شود، نگرانی‌ها درباره مسائل محیطی و کاهش ذخایر باعث تلاش برای تنوع انرژی شده است. به عنوان مثال، امارات متحده عربی برنامه‌ریزی کرده است که تا سال ۱۴۰۹، ۱۶۰ میلیارد دلار در زمینه انرژی‌های تجدیدپذیر سرمایه‌گذاری کند و تا سال ۱۴۲۹ دو سوم از برق خود را از منابع بدون کربن تأمین کند. دبی نیز در نظر است تا سال ۱۴۲۹ به اولین شهر کربن خنثی تبدیل شود. همچنین مصدر سیتی[2] در ابوظبی پروژه‌ای است که با تلفیق فناوری‌های پیشرفته، انرژی‌های تجدیدپذیر و برنامه‌ریزی شهری نوآورانه، یک هاب شهری کربن‌خنثی ایجاد می‌کند (Gertler & Wolfe, 2004). با این حال، در عمل، قیمت هیدروکربن‌ها در مقایسه با انرژی‌های تجدیدپذیر، تعیین‌کننده میزان تنوع انرژی در آن سال‌ها خواهد بود. این دینامیک می‌تواند بر هم‌پیمانی‌های منطقه‌ای با دیگر کشورهای صادرکننده و مصرف‌کننده سوخت‌های فسیلی تأثیر بگذارد.

برخی دولت‌ها برای تنوع‌بخشی به اقتصاد خود سعی می‌کنند از طریق نوآوری‌های فناورانه خود را به عنوان مراکز پیش‌رو در نوآوری‌های جهانی معرفی کرده و جذب سرمایه نمایند. دبی، به همراه تلاش‌هایش در زمینه کربن خنثی، در تلاش است تا به رهبری جهانی در علم و فناوری، به‌ویژه در زمینه هوش مصنوعی و رباتیک بدل شود و همچنین می‌خواهد اولین کشور در جهان باشد که تا سال ۱۴۰۵ تاکسی‌های پرنده را از طریق مجموعه‌ای از پایانه‌های عمودی[3] به کار می‌گیرد. همچنین امید است دبی تا سال ۱۴۲۹ اولین شهر واقعاً هوشمند باشد که نه‌تنها به عنوان آزمایشگاهی برای فناوری‌های جدید عمل می‌کند بلکه همچنین اولین جایی است که آن‌ها را به‌طور عملی به کار می‌گیرد.

در سال‌های آینده، سطوح مختلف دسترسی به فناوری و پذیرش آن ممکن است نابرابری‌های موجود بین دولت‌ها را تشدید کرده و به احتمال زیاد نابرابری‌های جدیدی را ایجاد کند. علاوه بر این، برخی از دولت‌ها ممکن است در پذیرش برخی فناوری‌های نوین و سرمایه‌گذاری

1 Biomimicry
2 Masdar City
3 Vertiport

در نیروی انسانی برای بهره‌برداری از فناوری‌ها تردید داشته باشند، زیرا نگرانند که چنین توسعه‌هایی ممکن است تهدیدی برای وضعیت موجود باشد (Tabash et al., 2025).

انتخاب شرکای توسعه زیرساخت و فناوری در طول سی سال آینده عنصر مهمی از رقابت قدرت جهانی در این منطقه خواهد بود. ابتکار جاده ابریشم نوین چین به افزایش صادرات جنوب غرب آسیا و قفقاز جنوبی به جنوب آسیا، اروپا و آسیای مرکزی خواهد انجامید، همچنین نفوذ چین در منطقه را افزایش و احتمالاً هزینه شرکای سنتی این منطقه را تغییر خواهد داد (X. Huang et al., 2025).

امنیت منطقه‌ای به‌دلیل ترکیبی از عوامل استرس‌زا مانند فقر همیشگی، کمبود آب و غذا و ادامه تخریب محیط زیست احتمالاً تا سال ۲۰۳۴ همچنان یک دغدغه خواهد بود. خصومت‌های تاریخی و تضادهای عمیق مبتنی بر خطوط شکاف نژادی، مذهبی و ایدئولوژیک همچنان منبع تنش خواهند بود. مداخلات خارجی، هرچند اغلب با هدف بهبود ثبات منطقه‌ای انجام می‌شوند، در برخی موارد وضعیت را تشدید کرده و تفاوت‌ها و تنش‌های از پیش موجود را تقویت کرده‌اند. بدون رشد اقتصادی و حاکمیت مؤثرتر در سرتاسر منطقه، بهبود امنیت به‌طور طولانی‌مدت غیرمحتمل به نظر می‌رسد. تاریخ طولانی جنگ در منطقه منجر به گسترش سلاح‌ها در دستان بازیگران غیردولتی شده است که احتمال عمل نظامی توسط سازمان‌های افراطی و جنایتکاران سازمان‌یافته را افزایش می‌دهد. سطح پایین اعتماد به ساختارهای حاکمیتی دولت و ادامه فساد، توانایی سازمان‌های افراطی و جنایتکاران سازمان‌یافته را برای جذب و گسترش قدرت خود افزایش می‌دهد. در حالی که تلفات جهانی ناشی از تروریسم در سال ۱۴۰۲ دوباره افزایش یافت، آمار این نوع تلفات در جنوب غرب آسیا در سطح پایینی باقی مانده است. با این حال، عوامل استرس‌زای منطقه‌ای و شکست‌های حاکمیتی می‌تواند منجر به ایجاد خلاءهای جدیدی شود که در آن سازمان‌های جنایتکار سازمان‌یافته و افراطی قادر به ایجاد دولت‌های نجات یا ساختارهای حاکمیت سایه‌ای باشند. به‌عکس، بهبود در حاکمیت و شمول اجتماعی می‌تواند باعث کاهش حمایت از سازمان‌های افراطی در برخی کشورها شده و به تقویت ثبات منطقه‌ای کمک کند. ایالات متحده و دیگر شرکای غربی در حال حاضر بزرگترین قدرت نظامی خارجی را در منطقه دارند، اگرچه روسیه از طریق حفظ پایگاه‌های نظامی در برخی کشورها حضور دارد. تنش‌های منطقه‌ای و رقابت قدرت می‌تواند منجر به افزایش بیشتر حضور نظامی خارجی در آینده شود. با نگاهی به جلو، تمایل به محافظت از سرمایه‌گذاری‌ها در طرح‌های «یک جاده، یک کمربند»، همراه با افزایش قراردادهای دفاعی و پیشنهادهای گسترده‌تر برای تأمین امنیت در منطقه، می‌تواند منجر به تقویت موضع نظامی چین و افزایش مشارکت چین در حل درگیری‌های منطقه‌ای شود (Great Britain, 2024, 137-152).

نشانک‌های تغییر در منطقه خلیج فارس و دریای عمان

نشانک‌های مختلفی از جهش‌های فناورانه در مناطق جنوبی خلیج فارس و دریای عمان در حال ظهور است که مرور همگی آن‌ها از حوصله این مقاله پژوهشی خارج است. اما مرور برخی از آن‌ها به تبیین بیشتر وضعیت حال و آینده کمک خواهد کرد.

بزرگترین مزرعه عمودی دنیا قرار است تا سال ۱۴۰۵ در دبی راه‌اندازی شود. انتظار می‌رود این مزرعه با مساحت هشتاد و هفت هزار متر مربع، سالانه تا سه هزار تن محصول تولید کند. این گیگافارم[1] قادر به پرورش دو میلیارد گیاه در هر سال است و شامل صدها برج رشد به ارتفاع دوازده متر با سامانه بازیافت مواد غذایی آلی است. این مزرعه به دنبال جایگزینی یک درصد از واردات محصولات تازه کشور است و انتظار می‌رود که نود و هشت درصد بیشتر از روش‌های کشاورزی سنتی، اثربخشی آبی داشته باشد. بیش از دویست و پنجاه نوع گیاه، نهال و جوانه از سبزیجات گرفته تا دیگر محصولات، می‌تواند در این مزرعه عمودی کشت شود. انرژی‌های تجدیدپذیر برای تأمین انرژی این مزرعه استفاده خواهد شد و بدین ترتیب به تلاش‌های امارات برای کاهش کربن کمک می‌کند. با این حال، سامانه‌های کنونی انرژی‌بر هستند و قیمت انرژی نقش مهمی خواهد داشت (Cairns, 2024; Great Britain, 2024).

پروژه لوپ[2] که در دبی در حال پیگیری است، حمل‌ونقل زیرزمینی با استفاده از خودروهای برقی تسلا و تونل‌های ویژه را برای مسافت هفده کیلومتر شامل یازده ایستگاه در فاز ابتدایی اجرایی خواهد کرد. این پروژه در هر ساعت قابلیت جابجایی بیست‌هزار نفر را با سرعت صد و ده مایل بر ساعت خواهد داشت. در این پروژه که پیش‌تر در آمریکا عملی شده است، مسافران در ایستگاه مبدأ سوار خودرو شده و در ایستگاه مقصد بدون توقف در ایستگاه‌های میانی پیاده می‌شوند. همچنین لوپ با توجه به اینکه از وسایل الکتریکی در محیط بسته زیرزمینی استفاده می‌کند، با سیاست‌های انرژی پاک امارات متحده عربی سازگار است (Boring Company, 2025).

1 Gigafarm
2 Loop

«خط» عربستان سعودی در تلاش است تا طراحی نوآورانه و مدیریت شهری را به کار گیرد تا زندگی با چگالی بالا و تأثیر محیطی کم را ممکن سازد. این پروژه به عنوان بزرگ‌ترین پروژه زمین‌کاری در جهان تبلیغ شده و مکان ساخت آن در تصاویر ماهواره‌ای موجود است و تاریخ تکمیل آن تا سال ۱۴۰۹ (مطابق چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان سعودی) تعیین شده است. برخلاف توسعه یا بازسازی یک سایت شهری موجود، این مفهوم به دنبال تحقق کارایی از طریق ارتباطات، حمل و نقل و خدمات اساسی از پایه است. نظارت خودکار و مدیریت شهری باید در لبه پیشرفته‌ترین فناوری‌ها بوده و نگهداری روزانه و به‌روزرسانی‌های بعدی آزمایشی در طرح اولیه صورت خواهد پذیرفت. با این حال، بعد از تکمیل خط، این پروژه راهنمای پروژه‌های آتی شهرهای هوشمند خواهد بود (Great Britain, 2024; NEOM, 2024).

ابتکار آی‌مک[1] در شهریور ۱۴۰۲ در نشست اعضاء گروه جی ۲۰ در دهلی نو اعلام شد. در این پروژه که به امضاء آمریکا، اتحادیه اروپا، فرانسه، آلمان، ایتالیا، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و هند رسیده است زیرساخت‌ها برای جابجایی کالا از مسیر هند، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن، سرزمین‌های اشغالی و اروپا فراهم خواهد شد. این پروژه می‌تواند چهل درصد از زمان و سی درصد از هزینه حمل‌ونقل بین هند و اروپا بکاهد و نسبت به ابتکار کمربند و جاده چین از شفافیت و استاندارد بیشتری برخوردار بوده و کشورها را در دام بدهی‌ها گرفتار نمی‌کند. ابتکار آی‌مک شبکه‌های محلی تجارت را محترم می‌شمارد و دغدغه‌های زیست‌محیطی را لحاظ می‌کند. این ابتکار شامل دو بخش است که بخش شرقی آن، هند را به خلیج فارس و بخش شمالی آن خلیج فارس را به اروپا متصل می‌کند. طبق پیش‌بینی‌های قبلی، کریدور آی‌مک احتمالا تا سال ۱۴۰۹ به بهره‌برداری خواهد رسید. این کریدور می‌تواند کریدور شمال–جنوب و کمربند و جاده را در ایران تحت تأثیر قرار دهد (Mobini & Baharvand, 2024; Monroe, 2023). تاریخچه کریدور شمال–جنوب که به اختصار آن را NOSTRAC یا INSTC می‌نامند به تلاش‌های روسیه و هند در سال ۱۳۷۹ برای تحکیم موقعیت‌های خود به عنوان قدرت‌های بزرگ پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی باز می‌گردد. این کریدور که هفت هزار و دویست متر درازا دارد سواحل غربی هند را به بنادر چابهار و بندرعباس و از طریق بندر انزلی به بندر آستراخان روسیه و از آن‌جا به کشورهای شرق و مرکز اروپا متصل می‌کند. علاوه بر کشورهای هند، روسیه و ایران کشورهای آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان نیز در این کریدور حضور دارند. مزیت اصلی کریدور شمال–جنوب، کاهش زمان جابجایی بار از هند تا اروپا به نصف و نیز کاهش هزینه‌ها به علاوه دسترسی روسیه به آب‌های آزاد اقیانوس هند است. ایران به دلیل موقعیت واسطه‌ای در این کریدور می‌تواند از فرصت راهبردی خوبی بهره‌مند شود. در واقع کریدور شمال–جنوب یک پروژه بندری ژئوپلیتیک است (Hajizadeh Mishi & Karimi, 2021; Haralambides et al., 2024; Mobini & Baharvand, 2024). اما تحریم‌های ایران و روسیه و کمبودهای بخش حمل و نقل ایران موجب شده است که حتی با وجود تهدیدها و محدودیت‌های اخیر دریای سیاه، دریای سرخ، خلیج عدن و کانال سوئز، کریدورهای شرق و غرب مستقیم بین روسیه و هند شکل بگیرد و یکی دیگر از دلایل اصلی این امر افزایش هزینه‌ها است به‌گونه‌ای که از جذابیت این کریدور به شدت کاسته و آن را توجیه‌ناپذیر ساخته است. تنها رقیب این کریدور، کریدور آی‌مک نیست؛ کریدورهای دیگری نیز در شرق، غرب و جنوب ایران شکل گرفته‌اند. از جمله کریدوری که از مسیر شرقی–غربی دریای خزر عبور می‌کند و یا کریدور راه توسعه میان عراق و ترکیه. حتی کریدورهایی در مسیر افغانستان و پاکستان نیز در حال شکل‌گیری است (Bastanifar et al., 2024; Notteboom et al., 2024). در سال ۲۰۲۳ بالغ بر نود هزار تی‌ای‌یو بار به طور مستقیم فقط بین بنادر دو کشور روسیه و هند مبادله شده است که ایران نتوانسته است از آن بهره ببرد (Shahdadi, 2024). علاوه بر کریدور شمال–جنوب، ایران در ابتکار کمربند و جاده چین نیز که گاهی جاده ابریشم نوین نامیده می‌شود جایگاه ویژه‌ای دارد. این ابتکار، شامل دو مسیر تجاری کمربند اقتصادی راه ابریشم و جاده ابریشم دریایی است و از جاده‌ها، راه‌آهن، خطوط انتقال انرژی، زیرساخت‌های دیجیتال و مسیرهای دریایی بین بنادر تشکیل شده است. ایران در این کمربند، چین را به ترکیه و سپس اروپا و روسیه متصل می‌کند (G. Huang et al., 2025).

روندهای ایران

طرح اندیشه برنامه‌ریزی آمایشی در ایران در اواسط دهه ۱۳۴۰ صورت گرفت. در سال ۱۳۴۵ گزارشی تحت عنوان مسئله افزایش جمعیت شهر تهران و نکاتی پیرامون عمران کشوری توسط مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران انتشار یافت. پس از آن برای اولین بار در دهه پنجاه خورشیدی، فعالیت‌های مطالعاتی آمایش سرزمین به مفهوم امروزی آن توسط مهندسان مشاور ستیران به انجام رسید و نتایج آن تحت عناوین «مطالعه‌ی استراتژی درازمدت طرح آمایش سرزمین دوره اول» و «مطالعه دوره‌ی دوم استراتژی درازمدت آمایش سرزمین» در سال‌های ۱۳۵۵ و ۱۳۵۶ منتشر گردید (Khanifar, 2010). «گزارش مقدماتی بررسی مسائل مربوط به انتقال مرکز اداری سیاسی کشور»

[1] India–Middle East–Europe Corridor

در سال ۱۳۶۸ زیر نظر وزارت مسکن و توسط مرکز مطالعات شهرسازی و معماری ایران و با کمک مشاورین ارائه گردید. در این گزارش ادعا شده بود در صورت اجرای طرح انتقال پایتخت در آن سال، جمعیت تهران در سال ۱۴۰۰ می‌بایست در حدود یک میلیون نفر می‌بود. این طرح با ارجحیت یافتن ساماندهی تهران بر آن توسط دولت‌مردان وقت کنار گذاشته شد (Zereshki, 2018).

مقایسه وضعیت ایران با کشورهایی که از طریق نفت توسعه یافتند، از اقتصاد نفتی به صنعتی تبدیل شدند، از ابتدا صنعتی و در حال توسعه بوده‌اند یا به غیر از این حالات، توسعه یافته‌اند نشان می‌دهد رشد اقتصادی ایران در مقایسه با این گروه‌ها در دو دهه گذشته پایین‌تر بوده است. رشد کمّی نیروی کار طی سال‌های ۱۳۸۴ تا کنون کمتر از یک درصد در سال بوده که در بین این کشورها در کف اشتغال‌زایی قرار گرفته است. رشد فناوری و سرمایه انسانی و رشد نیروی کار، نقشی در رشد اقتصادی ایران نداشته و رشد نسبتا پایین مشاهده‌شده در اقتصاد ایران، عمدتا ناشی از رشد موجودی سرمایه فیزیکی و مصرف سرمایه طبیعی بوده است و رشد بخش کشاورزی با مصرف سرمایه آب، بخش صنعت با مصرف سرمایه انرژی و کل اقتصاد با مصرف سرمایه نفت حاصل شده است. رشد اقتصادی ایران علاوه بر پایین بودن، طی سال‌های پس از جنگ تا سال ۱۴۰۳ کاهنده و نوسانی بوده است. نوسانات رشد اقتصادی با نوسانات درآمدهای ارزی نفتی (قیمت و میزان صادرات) همبستگی بالایی داشته و رشدهای اقتصادی سال‌های اخیر نیز در چرخه نوسانی درآمدهای نفتی، قابل تحلیل است. نوسان زیاد تولید باعث کاهش درآمدزایی رفاهی و کاهش اشتغال‌زایی اقتصاد ایران شده است. بخش زیادی از رشد اقتصادی کشور از محل مصرف بدون قاعده‌ی منابع طبیعی تجدیدناپذیر حاصل شده است که نتیجه‌ی آن به صورت انواع بحران‌های منابع طبیعی ظاهر شده است. توزیع نابرابر درآمد در نتیجه‌ی مدیریت نادرست بازار دارایی‌ها و ناترازی‌های بزرگ مالی، منابع مالی را از سرمایه‌گذاری دور کرده است. درآمد سرانه ایران نسبت به اواسط دهه‌ی هشتاد در مرتبه کاملا پایین‌تری قرار دارد. سهم نهاده‌ی سرمایه در مقایسه با نهاده‌ی نیروی کار سهم غالب است به‌گونه‌ای که اقتصاد ایران را می‌توان به طور کامل، یک اقتصاد سرمایه‌بر نامید و در نتیجه سهم پایین‌تری از همین درآمد کاهنده به نیروی کار رسیده است. درصدی از جمعیت که کار می‌کنند در مقایسات جهانی، بسیار پایین است؛ بنابراین درآمد پایینی که به نیروی کار می‌رسد در مقایسه با متوسط جهانی تأمین‌کننده تعداد بیشتری از جمعیت است و این باعث شده است که شاغلین، درصد غالب و فزاینده را در فقرای ایران داشته باشند. جمعیت زیر خط فقر از کمتر از پنج میلیون نفر در سال ۱۳۸۴ به بیش از بیست و پنج میلیون نفر در سال‌های اخیر رسیده است. از طرف دیگر، فاصله‌ی جمعیت غیرفقیر تا خط فقر به طور مستمر کاهش پیدا کرده است. (Nili, 2025).

پس از مرور وضعیت جاری اقتصادی کشور، روندهای موجود در ایران را از نظر می‌گذرانیم. روندهای ایران را می‌توان در دسته‌های جمعیت‌شناختی، فرهنگی، اجتماعی، علم و فناوری، اقتصادی، انرژی، سیاسی–امنیتی و اقلیمی بررسی کرد. در حوزه جمعیت‌شناختی، می‌توان روندهایی چون افزایش امید به زندگی، کاهش میزان باروری و مرگ‌ومیر، افزایش مهاجرت‌ها به خارج، تغییر ساختار سنی جمعیت و پنجره جمعیتی و ورود غالب افراد به دوره میانسالی، گسترش شهرنشینی، افزایش شهرهای کوچک و متوسط و افزایش حاشیه‌نشینی و زاغه‌نشینی را برشمرد. در حوزه فرهنگی شاهد رشد محلی‌گرایی، معنویت‌گرایی، رشد گسترده صنعت فرهنگ و سرگرمی، شکل‌گیری نهادهای شبه‌خانواده و تجرد قطعی، رشد فردگرایی، شکاف دیجیتال و گسست نسلی، ظهور هویت‌های نوظهور، مناسک‌گرایی و معناجویی هستیم. در حوزه اجتماعی روندهایی مانند رشد بی‌اعتمادی به ساختارهای اجتماعی، گسترش نوآوری‌های اجتماعی، افزایش نقش گروه‌های اجتماعی و مردمی در تحرکات اجتماعی، اقتصادپایه‌شدن تمامی فعالیت‌ها و درعین حال افزایش فعالیت‌های داوطلبانه، رشد آسیب‌های اجتماعی، کاهش سرمایه اجتماعی، رشد مهاجرت متخصصان و کاهش کیفیت و کمیت نیروی انسانی، الگوهای جایگزین تعلیم و تربیت، عدم تعادل منطقه‌ای و افزایش حضور زنان در عرصه‌های مدیریتی، کسب‌وکارها و فعالیت‌های علمی شکل گرفته‌اند. در حوزه علم و فناوری، رشد فناوری‌های اطلاعات و ارتباطات، توسعه فناوری‌های نانو و زیست‌فناوری، فناوری‌های شناختی، فناوری‌های همگرا، توسعه فناوری‌های نرم و فناوری‌های مرتبط با صنایع خلاق و فرهنگی، شکاف دیجیتال و گسترش دموکراسی الکترونیکی، روندهای موجود هستند. در حوزه اقتصادی روندهای رشد نقدینگی، رشد نوسانی اقتصاد با متوسط پایین، تنگنای مالی و بودجه‌ای دولت، تداوم بحران اشتغال، کاهش قدرت خرید خانوارها، چرخش به اقتصاد منطقه‌ای، سیاست همسایگی و توسعه اقتصاد فراسرزمینی، گسترش اقتصاد اشتراکی و اقتصاد پلتفرمی مشاهده می‌شوند. در حوزه انرژی شاهد روندهای وابستگی فناوری، خام‌فروشی و آسیب‌پذیری بخش انرژی به تحریم، امنیت پایین انرژی، مدیریت ناصحیح مصرف، بهره‌وری پایین انرژی و ناترازی عرضه و تقاضای انرژی به‌ویژه در بخش گاز هستیم. در حوزه امنیتی–سیاسی وضعیت ژئوپلیتیکی متغیر و ناپایدار منطقه، افزایش تهدیدات امنیت ملی از طریق فضای مجازی و گسترش آشوب‌ها و ناپایداری‌های اجتماعی و سیاسی و تبدیل آن از گروهی به شبکه‌ای، روندهای آینده ایران هستند. در حوزه تغییرات اقلیمی، فرسایش خاک و گسترش بیابان، آلودگی هوا به ریزگردها، جنگل‌زدایی، تشدید غلظت

گازهای گلخانه‌ای، افزایش دفعات و شدت رویدادهای آب‌وهوایی شدید نظیر سیل، کمبود آب، مهاجرت‌های زیست‌محیطی روندهای موجود هستند (Heidari & Hakim, 2023; IPRC, 2022; Sarkheil & Mortazavi, 2022).

راهکار چین برای مسائل پکن

توسعه پایدار پکن، پایتخت چین و محل سکونت بیست و یک میلیون نفر، به دلیل ازدحام ترافیک، انفجار جمعیت و تخریب زیست‌محیطی با چالش‌های جدی مواجه است. گفته می‌شود که مسائل زیادی در این شهر رواج دارد زیرا این شهر دارای وظایف غیرپایتختی زیادی است، از جمله صنعت تولید، پایگاه لجستیک منطقه‌ای و بازار عمده‌فروشی. دولت مرکزی در سال ۲۰۱۵ راهبرد عدم تمرکز را پیشنهاد داد تا بخش‌های اقتصادی با ارزش افزوده پایین و بهره‌وری کم را از پکن به شهرهای اطراف در استان‌های تیانجین و هوبی منتقل کند. جابجایی صنایع به عنوان راهی کارآمد برای کاهش فشار بر محیط زیست در نظر گرفته شد، زیرا بخش‌های صنعتی در سال ۲۰۱۵ منبع بیست درصد از تولید ناخالص داخلی بودند اما بیست و هشت درصد از مصرف انرژی و سی و یک درصد از انتشار دی اکسید گوگرد در پکن را به خود اختصاص داده بودند (Li et al., 2019).

در یکم آوریل ۲۰۱۷، دولت چین سندی صادر و تصمیم به تأسیس منطقه جدید شیونگ‌آن را اعلام کرد. ایجاد منطقه شیونگ‌آن «راهبردی است که اهمیت ماندگاری برای هزاره آینده خواهد داشت و یک رویداد ملی مهم است». تصمیم راهبردی ملی برای تأسیس منطقه شیونگ‌آن توجه زیادی را از سوی جامعه علمی جلب کرده و پژوهش‌های زیادی در این زمینه از دیدگاه‌های مختلف علمی انجام شد که منابع علمی مهمی را برای ساخت منطقه شیونگ‌آن فراهم می‌کنند (Huang et al., 2021). هدف اصلی تأسیس منطقه جدید شیونگ‌آن، به عنوان یک شهر هوشمند در چین، کاهش کارکردهای «فرعی» پکن، پایتخت چین و پاسخی در راستای کاهش تقاضای منابع و ترافیک سنگین پکن در کنار توسعه هم‌افزای منطقه پکن–تیانجین–هوبی است. این منطقه به منظور برنامه‌ریزی و ساخت یک منطقه شهری مدرن و نوآورانه بر اساس مفاهیم جدید توسعه و ایجاد الگویی برای توسعه یکپارچه مناطق شهری و روستایی در عصر جدید چین طراحی شده است. شیونگ‌آن از اهمیت زیادی برای ساخت مناطق جدید شهری و روستایی در چین برخوردار است (Li et al., 2023; Lin et al., 2024; Veglianti et al., 2021).

منطقه جدید شیونگ‌آن در مرکز استان هوبی قرار دارد و صد و پنجاه و پنج کیلومتر با شی‌جانگ، صد و پنج کیلومتر با تیانجین و پنجاه و پنج کیلومتر با فرودگاه پکن داچینگ فاصله دارد. این منطقه شامل سه شهرستان شیونگ‌شیان، آن‌سین و رونگ‌چنگ و سی‌وسه دهستان است. در این منطقه سه رود داچینگ، یویی و بای‌گو و دریاچه بای‌یانگیان وجود دارد که بزرگ‌ترین تالاب آب شیرین در شمال چین است. در پایان سال ۲۰۲۰، جمعیت کل یک میلیون و دویست و نود هزار نفر بود، تولید ناخالص داخلی سرانه دو هزار و نهصد و سی و یک دلار آمریکا و نرخ شهرنشینی چهل و دو ممیز هفتاد و پنج درصد بود. پیش از اعلام رسمی تصمیم دولت در سال ۲۰۱۷، توسعه اقتصادی در این منطقه به دلیل محدودیت‌های جغرافیایی و حمایت‌های سیاسی محدود بود و نرخ رشد اقتصادی و تولید ناخالص داخلی به ترتیب نسبتاً کند و پایین بودند. در سال‌های اخیر، بهبود حمل‌ونقل در این منطقه منجر به افزایش سالانه جمعیت شده است.

اگرچه منطقه جدید شیونگ‌آن دربر گیرنده دریاچه بای‌یانگیان، بزرگ‌ترین تالاب در دشت شمال چین با فواید اکولوژیکی قابل توجه است، اما به دلیل درجه بالای تخریب، ارزش زیست‌محیطی آن سال به سال کاهش یافته است. با توجه به این چالش‌های توسعه و اهداف برنامه‌ریزی، شبیه‌سازی چند سناریویی از استفاده از زمین بهترین فرصت را برای شناسایی تحول در استفاده‌های کشاورزی، ساخت‌وساز و زیست‌محیطی در این منطقه فراهم و به هدایت تدوین سیاست‌های استفاده فشرده از زمین توسط دولت در فضای توسعه موجود کمک کرد. علاوه بر این، شبیه‌سازی توانست با مقایسه روندهای به‌روز توسعه منطقه‌ای هشدارهای اولیه در مورد مشکلات در رویه‌های آمایش سرزمین ارائه دهد و امکان اصلاح آن‌ها را فراهم کند (Huo et al., 2022).

پژوهش‌ها درباره رابطه بین شهرنشینی و کیفیت محیط زیست نشان می‌دهد که رابطه بین انسان و طبیعت یا شهرنشینی و کیفیت محیط ممکن است همیشه یک بازی با حاصل جمع صفر نباشد و تحت شرایط مناسب، امکان دستیابی به وضعیت برد–برد وجود دارد. یافته‌های این تحقیقات می‌توانند بینش‌های مهمی برای ساخت و ساز منطقه‌ای فراهم کنند و پایه‌گذار علمی برای توسعه پایدار زیست‌محیطی در شرایط شهرنشینی سریع باشد (Lin et al., 2024).

تحقیقات نشان می‌دهند که در پی سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۳ شرایط زیست‌محیطی شیونگ‌آن بهبود تدریجی یافته و در سطح متوسطی باقی مانده است. از نظر فضایی، مناطقی با پایین‌ترین کیفیت زیست‌محیطی به‌ویژه در ناحیه جنوب‌غربی، مراکز شهری سه شهرستان و اطراف

دریاچه بایانتیان تمرکز یافته‌اند. در عوض، کیفیت زیست‌محیطی متوسط تا بالا در نواحی شمال شرقی و جنوبی شهرستان آنکسان مشاهده شده است. این ناهمگونی فضایی تأثیر قابل توجه انواع مختلف کاربری زمین بر کیفیت محیط زیست را نشان می‌دهد.

از سال ۲۰۱۷، شهرسازی منجر به کاهش تقریبی هفده درصدی زمین‌های زراعی در این منطقه شده در حالی که زمین‌های ساخت‌وسازشده تقریباً دوازده درصد افزایش یافته است. هم‌زمان، منطقه جدید شیونگ آن بر حفاظت و احیای زیست‌محیطی تمرکز داشته و این امر به طور مؤثری موجب تبدیل زمین‌های زراعی به تالاب بایانتیان و مناطق سبز شهری شده و به طرز چشمگیری کیفیت زیست‌محیطی منطقه را ارتقاء بخشیده است. اگرچه گسترش زمین‌های ساخت‌وسازشده تأثیر منفی بر کیفیت زیست‌محیطی دارد، اما افزایش قابل توجه مناطق سبز شهری و تالاب بایانتیان به طرز چشمگیری شرایط کلی را بهبود بخشید. به همین دلیل، با ادامه روند شهرسازی در منطقه جدید شیونگ‌آن، ضروری است که به بهینه‌سازی کاربری زمین اولویت داده شده و تلاش‌های حفاظت و احیای محیط زیست تشدید شود تا بهبود مستمر کیفیت زیست‌محیطی منطقه تضمین گردد (Sun et al., 2024).

تجربه دیگری که در چین وجود دارد و مرور آن حائز اهمیت است، توسعه قطارهای سریع‌السیر یا راه‌آهن پرسرعت[1] است. راه‌آهن پرسرعت یک ارتقاء اساسی در فناوری حمل‌ونقل است و نوعی حمل و نقل کارآمد، سبز و سازگار با محیط زیست محسوب می‌شود. در سال ۱۳۸۲، دولت چین راهبرد «جهش توسعه راه‌آهن» را برای توسعه یک سامانه راه‌آهن کامل و مدرن برای این کشور پیشنهاد کرد. در سال ۱۳۹۳، راه‌آهن بین شهری پکن–تیانجین، اولین راه‌آهن پرسرعت در چین با سرعت طراحی سیصد و پنجاه کیلومتر در ساعت، به بهره‌برداری و تا پایان سال ۱۴۰۱، طول خطوط راه‌آهن پرسرعت چین به چهل و دو هزار کیلومتر رسید. چین در عرض حدود یک دهه، به سرعت یک شبکه راه‌آهن پرسرعت با بیشترین طول عملیاتی و فراگیرترین پوشش در سراسر جهان ایجاد کرده است. در مقایسه با خودروها، قطارها و هواپیماهای با سوخت فسیلی، راه‌آهن پرسرعت از مزایای مصرف انرژی محدود، سرعت بالا و هزینه‌های حمل‌ونقل مناسب برخوردار است. چین با این راهبرد توانست بر بسیاری از چالش‌های ناشی از بعد مسافت در کشور غلبه کند (Li et al., 2025; Liu et al., 2021).

تجربه چین نشان می‌دهد، پایتخت این کشور نیز با مسائلی از قبیل ازدحام، ترافیک سنگین و فشار بر منابع مواجه است. چین تصمیم گرفت تا به جای انتقال پایتخت، بخشی از کارکردهای فرعی پکن که برای پایتختی الزامی نبودند را به منطقه‌ای جدید در فاصله تقریبی صد و پنجاه کیلومتری منتقل کند. دولت برای این کار صنایع را بر اساس مقایسه هزینه–فایده‌شان اولویت‌گذاری کرده و آن‌هایی که آورده کمتری داشتند را منتقل نمود. همچنین پژوهش‌ها نشان دادند، انتقال صنایع و ایجاد شهرهای جدید لزوما به معنای کاهش کیفیت زیست‌بوم نیست؛ چه آن‌که در منطقه جدید شیونگ آن، شاهد بهبود تدریجی وضعیت زیست‌بوم با دقت در آمایش سرزمین و کاربری زمین هستیم. راهبرد توسعه راه‌آهن پرسرعت نیز از طریق کاهش زمان و هزینه سفر منجر به کاهش تنش‌های اجتماعی ناشی از بعد مسافت شد. در اذهان عمومی چین، همان طور که پایتخت قبلی این کشور شی‌آن[2] و پایتخت فعلی پکن می‌باشد پایتخت آینده، شانگهای خواهد بود.

تجارب کشورها در انتقال پایتخت

کشورهای زیادی از گذشته به دلایل مختلف اقدام به انتقال پایتخت‌های خود نموده‌اند که در قرن حاضر و قرن بیستم می‌توان به این اسامی اشاره کرد: استرالیا (ملبورن به کانبرا در ۱۹۱۲)، ترکیه (استانبول به آنکارا در ۱۹۲۳)، برزیل (ریو دو ژانیرو به برازیلیا در ۱۹۶۰)، پاکستان (کراچی به اسلام آباد در ۱۹۶۱)، تانزانیا (دارالسلام به دودوما در فرایندی از ۱۹۷۴تا دهه ۱۹۹۰)، نیجریه (لاگوس به آبوجا در ۱۹۹۱)، قزاقستان (آلماتی به نورسلطان در ۱۹۹۷)، مالزی (کوالالامپور به پوتراجایا به عنوان پایتخت اداری و نه سیاسی در ۱۹۹۹)، میانمار (یانگون به نایپیداو در ۲۰۰۵) و اندونزی (جاکارتا به نوسانتارا، در آینده نه‌چندان دور). البته جابجایی پایتخت‌های دیگری نیز در این دوره روی داده است، مانند انتقال پایتخت آلمان از بن به برلین یا پایتخت مونته‌نگرو از ستینجه به پودگریکا و غیره اما این‌ها نه در سایه ثبات سیاسی و مرزی بلکه به دلایلی قهری از قبیل الحاق یا جدایی بخش‌هایی از سرزمین صورت گرفته است مانند اتحاد آلمان‌های شرقی و غربی و ریزش دیوار برلین یا استقلال موریتانی از استعمار فرانسه (X. Huang et al., 2025; Perwira et al., 2024; Rachmawati et al., 2021).

هدف از جابجایی پایتخت در اندونزی، ارتقای جایگاه نوسانتارا به‌عنوان هسته‌ی اصلی یک ملت بازسازی‌شده است. پایتخت جدید قصد دارد به‌عنوان یک مرکز منطقه‌ای برای آسه‌آن و بهره‌برداری از مزایای جغرافیایی و دریایی اندونزی مطرح شود. در نتیجه، امید می‌رود که این شهر آغازگر دوره‌ای جدید از افتخار ملی باشد و نقشی فعال در شکل‌دهی به چشم‌انداز اقتصادی منطقه‌ای و جهانی ایفا کند (Jati, 2022). مطالعات نشان می‌دهد که فرآیند انتقال پایتخت در اندونزی بدون بحث و بررسی کافی انجام شده است، چرا که این موضوع در بازه‌ای کوتاه

1 High-Speed Rail (HSR)
2 Xi’an

(۴۳ روز) مورد بررسی قرار گرفته و عناصر زیرملی به‌طور کافی در آن مشارکت داده نشده‌اند. این کمبود می‌تواند موجب ناکارآمدی پایتخت جدید در انجام وظایفش شود (Perwira et al., 2024).

جابجایی انتقال پایتخت در میانمار تحت تأثیر انگیزه‌های جغرافیایی و تاریخچه جنگ‌های گذشته صورت گرفت. انگیزه اصلی انتقال پایتخت در میانمار، دور کردن آن از لبه کشور به سمت موقعیتی مرکزی بود. پایتخت جدید یک فرودگاه بین‌المللی داشته و با یک آزادراه به پایتخت قبلی متصل است. مالزی اما نه تمامی کارکردهای پایتخت بلکه تنها مرکزیت اداری را از کوالالامپور به پوتراجایا منتقل کرد. این انتقال، اثربخشی و بازدهی حکمرانی را از طریق نوسازی زیرساخت‌ها و استفاده از فناوری‌های نوین، افزایش داد (Moser, 2010). به طور کلی دلایل عمده جابجایی پایتخت‌ها را می‌توان فشار زیست‌محیطی، آلودگی هوا، پدیده جزیره گرمایی، مشکلات مسکن شهری، بلایا و مرکزگرایی جغرافیایی برشمرد. بررسی تجارب کشورهای مختلف در این زمینه نشان می‌دهد زیرساخت‌هایی برای پایتخت جدید مورد نیازند که یکی از آن‌ها فناوری اطلاعات و ارتباطات است. پایتخت جدید دست کم نیازمند اینترنت اشیاء، رایانش ابری و هوش مصنوعی است تا از مزایای یک شهر هوشمند برخوردار بوده و از ابتدا از خیلی از مسائل پایتخت قبلی پیشگیری کند. پایتخت جدید باید بتواند تا حد امکان میراث فرهنگی و تاریخی یک کشور را برای جهانیان نمایش دهد و همچنین با استفاده از فناوری‌هایی که در لبه پیشرفت قرار دارند، چالش‌های آینده را لحاظ کرده و برای آن‌ها راهکار داشته باشد. توسعه پایدار باید مد نظر قرار گرفته و طراحی شهر به گونه‌ای باشد که با هارمونی محیط اطراف، هماهنگ باشد. زیرساخت بعدی مربوط به دسترسی پایتخت جدید است. شهر جدید باید از طریق اتوبوس‌ها، قطار، مونوریل و هواپیماها دسترسی کافی داشته باشد (Rachmawati et al., 2021). بررسی تجربیات کشورها نشان می‌دهد که مشارکت دموکراتیک و مصالحه فضایی نقش کلیدی در موفقیت عملکرد یک پایتخت دارند. تجربه ناکامی نیجریه در عملکرد پایتخت خود به دلیل عدم بررسی‌های کافی می‌تواند هشداری مهم برای پروژه‌های انتقال پایتخت باشد. در کشورهایی که امکان برگزاری رفراندوم نیست، استفاده از جوامع کوچک مشورتی می‌تواند ضمن نزدیکی به فرایند دموکراتیک از ناکامی کارکردی پایتخت جدید پیش‌گیری کند. عدم حصول توافق جمعی در انتقال پایتخت می‌تواند پایتخت را که باید نمادی از یکپارچگی باشد به نمادی از تفرقه تبدل کند (Perwira et al., 2024).

تجربه قابل‌ذکر دیگر مربوط به کره جنوبی است. در سال ۲۰۰۳ دولت وقت، تصمیم گرفت پایتخت را از سئول جابجا نماید. لایحه مربوطه را تهیه و به پارلمان فرستاد. پارلمان نیز پس از سه ماه بررسی با آن موافقت نمود. در حالی که جامعه کره از این رویداد متعجب بود، شهردار سئول با این طرح به مخالفت برخاست و آن را عامل آسیب به تاریخ و فرهنگ کره دانست. دادگاه قانون اساسی کره جنوبی در نهایت به این موضوع وارد شد و ضمن اینکه متذکر شد اگرچه در قانون اساسی از سئول به عنوان پایتخت کره جنوبی نام برده نشده است؛ اما از سلسله جوسون یعنی بیش از ششصد سال، این شهر پایتخت کره بوده و به عنوان یک رویه اساسی نانوشته مطرح است و تغییر آن را منوط به برگزاری رفراندوم کرد. در نهایت نیز رفراندومی برگزار نشد و سئول به عنوان پایتخت کره جنوبی باقی ماند (Rossman, 2018).

با بررسی تجارب کشورهای مختلف، پژوهشگران بیان می‌دارند پایتخت کشوری که بر پایه رأی مردم بنا شده است باید این ویژگی‌ها را داشته باشد: (۱) نماینده کل ملت باشد، نه فقط نماینده یک منطقه یا یک گروه خاص. (۲) مکان‌یابی پایتخت باید به‌گونه‌ای باشد که برای تمامی مناطق کشور ایده‌آل محسوب شود، نه فقط برای منطقه‌ای که پایتخت در آن واقع شده است. (۳) ارزش‌های شمول‌گرایی را در طراحی معماری خود لحاظ کند و تحت سلطه یک فرهنگ خاص نباشد، خصوصاً در یک کشور چندفرهنگی. (۴) ارزش‌های شفافیت، پاسخگویی و مشارکت عمومی را در فرآیندهای اجرایی خود پیاده‌سازی کند(Sonne, 2003; Vale, 2014). (۵) نه‌تنها فرآیند تشکیل دموکراتیکی داشته باشد، بلکه شیوه اداره آن نیز باید بر مبنای اصول دموکراسی باشد. (۶) میان منافع دولت و نیازهای شهروندان پایتخت توازن برقرار کند، چرا که این دو گاهی در تضاد با یکدیگر قرار می‌گیرند(Taylor, 1986). (۷) نقش یک پل ارتباطی میان مناطق و فرهنگ‌های گوناگون کشور را ایفا کند(Vale, 2008) . (۸) فرآیند ساخت و استقرار پایتخت باید تعادلی میان تنوع و تضادهای مرتبط برقرار کند. (۹) نه‌تنها به‌عنوان مقر حکومت، بلکه به‌عنوان محلی برای زندگی، کار و مشارکت سیاسی شهروندان، مانند هر شهر دیگری در کشور، عمل کند (Wolman et al., 2007).

در مرور پیشنیه پژوهش، پژوهشی که عینا مشابه پژوهش حاضر باشد، یافت نشد؛ از همین رو در ادامه یافته‌های نزدیک‌ترین پژوهش‌ها به اختصار مرور می‌گردند.

ملکی و نوحی (۲۰۲۳) در مقاله‌ای با عنوان «امکان‌سنجی انتقال پایتخت در ایران» ضمن برشماری دلایل مسائل تهران به عنوان پایتخت، حل این مسائل را مشروط به تسریع در روند توسعه کشور و رفع نابسامانی‌های تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری‌های ضدونقیض دانسته‌اند.

شفقی و همکاران (۲۰۲۱) در مقاله‌ای با عنوان «چندپایتختی شدن کشور به منظور رهایی از تمرکز (انتقال پایتخت فرهنگی)» ضمن اشاره به زمینه مسائل تهران و راهکارهای پیشنهادی موجود، به انتقال پایتخت فرهنگی از تهران پرداخته و با بررسی شهرهای شیراز، همدان، رشت، زنجان، یزد و مشهد شهر یزد را بر اساس شاخص‌های ساختارهای اجتماعی و فرهنگی، شرایط زیست‌محیطی، قرارگیری در پهنه‌های کمتر خطرناک، امکانات و زیرساخت‌های مناسب و جمعیت مناسب‌ترین گزینه دانسته است.

لطفی و همکاران (۲۰۱۸) در مقاله خود با عنوان «آمایش فضایی – جغرافیایی مکان‌یابی شهر مطلوب برای انتقال پایتخت: مطالعه موردی مؤلفه‌های جغرافیایی طبیعی و نظام مطلوب برنامه‌ریزی شهری» به چگونگی مکان‌یابی شهر مطلوب در آمایش فضایی جغرافیایی برای انتقال پایتخت پرداخته‌اند. ایشان در پژوهش خود به شاخص‌های فیزیکی، اقتصادی، اجتماعی، دسترسی به بزرگراه‌ها، توان زیرساخت‌ها، نزدیکی به امکانات رفاهی و اثرات محیطی و زیرشاخص‌های آن‌ها به عنوان شاخص‌های مؤثر در مکان‌یابی انتقال پایتخت اشاره کرده‌اند.

شیخی و فشمی (۲۰۱۶) در مقاله‌ای با عنوان «ارزیابی سیاست انتقال پایتخت اداری–سیاسی از کلان‌شهر تهران» به بررسی تأثیر انتقال پایتخت بر تمرکززدایی از کلان‌شهر تهران پرداخته‌اند. ایشان در پژوهش خود دریافتند به نظر نمی‌رسد این سیاست بتواند در دستیابی به هدف کاهش مسائل کلانشهر تهران موفق باشد و در نتیجه به عنوان یک سیاست معقول برای کاهش تمرکزها در تهران و نیز تعدیل عدم تعادل‌های ملی، پیگیری گردد. در عین حال راهکارهای عملی‌تری غیر از انتقال پایتخت، در سطح ملی و نیز سطح کلانشهر تهران می‌توان مفروض داشت که در راستای تعدیل مسائل این کلان‌شهر و حتی تعادل بخشی در نظام شهری کشور مؤثر واقع شود.

طبیعی است که شکاف‌ها و خلاءهایی میان پژوهش‌هایی که پیرامون موضوع انجام گرفته‌اند وجود داشته باشد؛ پژوهش جاری قصد دارد به برخی شکاف‌های موجود میان این پژوهش‌ها بپردازد. یکم رسیدگی به مقصد انتقال پایتخت، مطابق برخی بیانات مقامات عالی اجرایی کشور در زمانه انجام این پژوهش، یعنی مکران است. دوم در این پژوهش سه گزینه انتقال یکجای پایتخت، انتقال مراکز اداری و توسعه منطقه مکران به عنوان راهکارهای مسائل جاری پایتخت، هم‌زمان مورد توجه قرار گرفته‌اند. سوم اینکه به این راهکارها نه صرفا در سامانه روندهای درونی مسئله (یعنی مسائل تهران و روابط تهران – مکران در ایران) بلکه در ارتباط با سامانه روندهای درونی ایران و سامانه روندهای منطقه‌ای و پارادایم شکل‌گرفته از قیاس روندهای ملی و فراملی پرداخته شده است. با وجود تفاوت‌های دیگر در مباحث روش‌شناختی، جامعه آماری خبرگان و سایر مؤلفه‌هایی که می‌توان به قیاس پرداخت، با اتخاذ رویکرد آینده‌پژوهانه با افق بیست‌ساله نه‌تنها به امکان‌سنجی انتقال پایتخت به مکران در زمان حاضر بلکه به امکان‌پذیری آینده آن و تناسب راهکارها در این افق پرداخته شده است.

مواد و روش پژوهش

این پژوهش از نوع کاربردی با رویکرد آمیخته است. روش گردآوری داده‌ها، میدانی و اسنادی و ابزارها مصاحبه، پرسش‌نامه و فایل‌های رایانه‌ای هستند. جامعه آماری، خبرگان حاضر در تهران هستند که در زمینه انتقال پایتخت دارای سوابق پژوهشی یا شغلی بوده و تحصیلات آن‌ها کارشناسی ارشد و دکتری است. نمونه‌گیری به روش گلوله برفی انجام شد و در مصاحبه، اشباع نظری، اندازه حجم نمونه را تعیین نمود. روش تجزیه‌وتحلیل داده‌ها نیز در ابتدا تحلیل مضمون و سپس دلفی فازی است. با استفاده از تحلیل مضامین مصاحبه‌ها و متون، روندهای موجود در سطح کشور و نیز یک سطح فراتر یعنی منطقه حاشیه خلیج فارس و دریای عمان احصاء شد. همچنین راهکارهای جایگزین نه به عنوان عدم‌قطعیت‌ها بلکه به عنوان نقاط انشقاق آینده‌های مختلف استخراج شد. سپس با استفاده از روش دلفی فازی، میزان موافقت خبرگان با تناسب هر یک از این گزینه‌ها با پیشران‌ها و پاسخگویی به چالش‌ها در افق ۱۴۲۴ بررسی شد.

تحلیل مضمون به طور گسترده‌ای به عنوان روشی برای تجزیه و تحلیل داده‌های کیفی استفاده شده است (Vaismoradi, 2013) و شامل درک داده‌های جمع‌آوری شده، شناسایی مضامین و متعاقباً تفسیر داده‌های شناسایی‌شده است (Tuckett, 2005). اگرچه اغلب تحلیل مضمون به عنوان یک روش‌شناسی مستقل عنوان می‌شود ولی نمی‌توان به سادگی، آن را یک روش پژوهش دانست؛ چراکه در بسیاری از تحقیقات کیفی صرفاً به عنوان یک روش تجزیه و تحلیل داده‌ها استفاده شده است. برای انجام تحلیل مضمون، ده‌ها رویه مختلف وجود دارد. آنچه در تمامی این رویه‌ها مشترک است، جستجوی الگوهای موجود در معنا از طریق فرایندهای کدگذاری است. البته این رویه‌ها گاهی از بهترین عملکرد روش تحلیل مضمون فاصله دارند. نمی‌توان یک رویه واحد را برای تحلیل مضمون در نظر گرفت؛ زیرا در ابتدا که این روش ابداع شد به شکل امروزی خود نبوده است و نگرش‌ها، مفاهیم و تجربیات متنوع افراد مختلف آن را به اَشکال امروزی درآورده است. روش تحلیل مضمون انعکاسی[1] که براون و کلارک ارائه نمودند شامل این گام‌ها است: (۱) آشنایی با مجموعه داده‌ها، (۲) کدگذاری داده‌ها، (۳)

1 Reflexive Thematic Analysis

تولید مضمون‌های اولیه، (۴) توسعه و بررسی مضمون‌ها، (۵) پالایش، تعریف و نام‌گذاری مضمون‌ها و (۶) گزارش‌نویسی (VirginiaBraun & Clarke, 2020). برای شناخت پیشران‌ها و چالش‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران و چگونگی آن‌ها در افق ۱۴۲۴ با هفت نفر از خبرگان این حوزه به صورت حضوری یا با استفاده از ابزارهای ارتباط تصویری مصاحبه گردید. این مصاحبه‌ها نیمه‌ساختاریافته بوده و پرسش‌ها در خلال مصاحبه‌ها تکامل می‌یافتند. اگرچه در گام اول، پژوهش به منظور بررسی وضعیت آینده این پیشران‌ها و چالش‌ها با فرض انتقال پایتخت صورت گرفت اما خبرگان به راهکارهای جایگزین اشاره نمودند و ادامه مسیر پژوهش به تناسب این گزینه‌ها با پیشران‌ها و پاسخگویی به چالش‌ها در آینده معطوف شد. به نظر رسید تعداد هفت مصاحبه که از ابتدا در نظر گرفته شده بود، اشباع نظری کافی را حاصل کرد. مضامین موجود در این مصاحبه‌ها، کدگذاری و تحلیل گردید. سپس با جستجو در گزارش‌های روندپژوهی معتبر خارجی یا داخلی، فهرست روندهای مختلف مرتبط با موضوع، مورد مطالعه قرار گرفته و محققان این پژوهش، با تکیه بر سوابق تحصیلی، شغلی و پژوهشی خود به احصاء تأثیر این روندها بر پیشران‌ها و چالش‌های انتقال پایتخت پرداختند. سپس فهرست نهایی پیشران‌ها و چالش‌های انتقال پایتخت به منطقه مکران را از طریق پرسش‌نامه‌های دلفی در اختیار چهارده نفر از خبرگان قرار داده و از آن‌ها خواستند قضاوت خود را درباره پابرجایی هر یک از این روندها در افق سال ۱۴۲۴، اعلام نمایند. پیش از شرح ادامه این فرایند، توصیف مختصری از روش دلفی فازی مرور می‌گردد.

کاربرد روش دلفی هنگامی است که برای رسیدن به نتیجه‌ای کلی در مورد موضوعی ویژه نیازمند گردآوری و ترکیب نظرات خبرگان یا کارشناسان باشیم (Soltanifar Zargar & Aman, 2023). روش دلفی یک بحث کنترل‌شده است. غالباً گروه‌های خبره به سمت اجماع حرکت می‌کنند. اما حتی زمانی که این اتفاق نمی‌افتد، دلایل موقعیت‌های متفاوت کاملاً واضح می‌شود. نتایج ارائه شده توسط هیچ پانلی[1] ، نمونه‌ای از جمعیت بزرگ‌تر یا حتی پانل دلفی متفاوت را پیش‌بینی نمی‌کند. این نتایج نمایان‌گر ترکیب عقاید یک گروه خاص هستند، نه بیشتر و نه کمتر. در ابتدا پرسش‌ها توسط محققین پالایش شده و از طریق تعدادی پرسش‌نامه متوالی پیگیری می‌شوند. در اولین پرسش‌نامه، از شرکت‌کنندگان خواسته می‌شود تا قضاوت خود را در مورد موضوع ارائه دهند. در پرسش‌نامه دوم، دامنه پاسخ‌ها به گروه ارائه می‌شود و از افرادی که نظرات خود را در انتهای دامنه می‌بینند خواسته می‌شود تا نظر خود را با توجه به آن، مورد ارزیابی مجدد قرار دهند و دلایلی برای موضع خود ارائه کنند. این رفت‌وبرگشت پرسش و پاسخ‌ها تا آن‌جا ادامه می‌یابد که اجماع حاصل شود. البته همان‌طور که پیش‌تر گفته شد، گاهی ممکن است اجماع حاصل نشود (Gordon, 2009). حاصل ترکیب مجموعه‌های فازی و دلفی، روش دلفی فازی است. روش دلفی فازی می تواند برای تفسیر زبانی پاسخ ها و ارائه نتایج معقول‌تر، اجتناب از سردرگمی و اطمینان از درک مشترک بین نظرات خبرگان استفاده شود (Montes, 2023). برای اجرای دلفی فازی گویه‌ها درباره میزان تناسب و پاسخگویی گزینه‌ها در قالب این گزینه‌ها مطرح می‌شوند: خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد. سپس برابر جدول ۱ به هر یک از مقادیر زبانی، یک عدد فازی مثلثی اختصاص می‌یابد. بنابراین نظر هر خبره به سه عدد n1، n2 و n3 تبدیل می‌شود. میانگین پاسخ‌های همه خبرگان به هر گویه را با میانگین گرفتن از همه‌ی n1ها، n2ها و n3ها برای آن گویه محاسبه و به ترتیب m1، m2 و m3 می‌نامیم. حال نوبت به محاسبه انحراف از میانگین برای پاسخ هر خبره به هر آیتم با رابطه (۱) می‌رسد:

رابطه (۱)

$$d = \sqrt{\frac{1}{3}[(m1 - n1)^2 + (m2 - n2)^2 + (m3 - n3)^2]}$$

مقدار انحراف کل دلفی فازی را از رابطه (۲) محاسبه می‌نماییم:

رابطه (۲)

$$d_{Construct} = \frac{\text{مجموع انحراف از میانگین هر گویه}}{\text{تعداد کل گویه‌ها} \times \text{تعداد کل خبره‌ها}}$$

اگر مقدار انحراف کل از ۰/۲ بیشتر بود، آن‌گاه باید دلفی را یک مرحله دیگر تکرار نمود و این کار را تا جایی پیش برد که انحراف از ۰/۲ تجاوز ننماید. نکته‌ای که باید به آن توجه داشت این است که حتی مقدار ۰/۲۹۹۹ نیز پذیرفته شده است. سه شرط را در این دلفی فازی باید رعایت نمود. نخست آنکه مقدار انحراف کل از ۰/۲ تجاوز ننماید. دوم آنکه اجماع برای هر گویه باید بیش از ۷۵ ٪ باشد و سوم آن‌که باید گویه‌ها را بر اساس میانگین اعداد فازی رتبه‌بندی کرده و گویه‌هایی که میانگین کمتری دارند را حذف کرد (Mohd Yusoff et al., 2024).

1 Panel

جدول ۱- اعداد فازی برای متغیرهای زبانی.

امتیاز مقیاس لیکرت	متغیر زبانی	عدد فازی مثلثی
1	خیلی کم	0,0,0.2
2	کم	0,0.2,0.4
3	متوسط	0.2,0.4,0.6
4	زیاد	0.4,0.6,0.8
5	خیلی زیاد	0.6,0.8,1

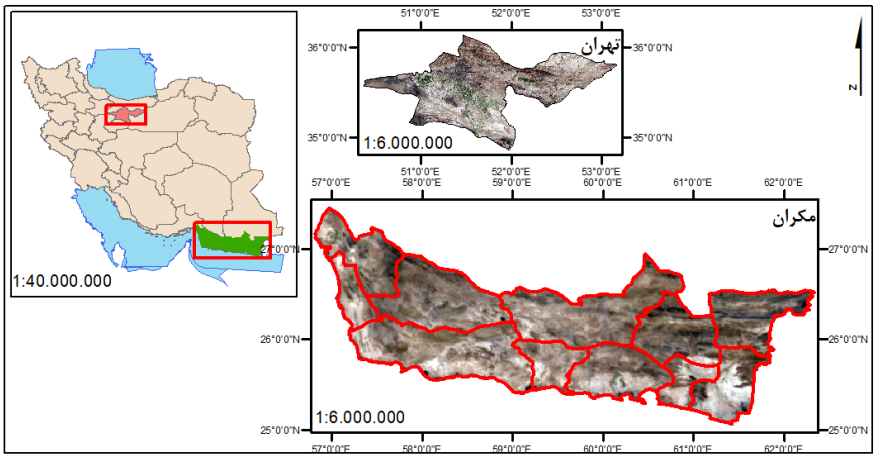
منبع: (Mohd Yusoff et al., 2024)

در پرسش‌نامه اول دلفی از خبرگان خواسته شد، به میزان تناسب و پاسخگویی انتقال پایتخت از تهران به مکران و گزینه‌های جایگزین آن در افق ۱۴۲۴ امتیاز دهند و چنانچه ضروری می‌بینند یا تمایل دارند، توضیحاتی را درباره آن‌ها ارائه نمایند. در مرحله اول دلفی، بینش‌های مفیدی از نحوه تعامل این گزینه‌ها و پیشران‌ها و چالش‌ها برای محققان حاصل شد که مبنایی برای مرحله بعدی دلفی قرار گرفت و نیز در توصیف یافته‌ها به کار بسته شد. البته اجماع بین خبرگان در این مرحله به حد لازم نرسید و پرسش‌نامه مرحله دوم که کاملا کمی بود برای خبرگان ارسال شد. در این مرحله، از مجموع چهارده نفر خبره‌ای که در مرحله اول دلفی مشارکت نموده بودند، دوازده نفر در بازه زمانی مد نظر محققان، پاسخ‌نامه‌ها را ارسال نمودند. اجماع در این مرحله به حد کافی رسید که نتایج آن در بخش یافته‌ها ارائه می‌گردد.

محدوده موردمطالعه

تهران، پایتخت ایران، یکی از شهرستان‌های شانزده‌گانه استان تهران و از شمال با شهرستان شمیرانات، از شرق با پردیس، از جنوب با پاکدشت و ری و از غرب با اسلامشهر، شهریار و قدس و استان البرز همسایه است. شهر تهران از نظر جغرافیایی در حد فاصل عرض‌های سی و پنج درجه و سی و شش دقیقه تا سی و پنج درجه و چهل و چهار دقیقه شمالی و طول‌های پنجاه و یک درجه و هفده دقیقه تا پنجاه و یک درجه و سی و سه دقیقه شرقی قرار گرفته است. تهران با هفتصد و سی کیلومتر مربع مساحت، بیست و پنجمین شهر پرجمعیت و بیست و هفتمین شهر بزرگ جهان به‌شمار می‌آید (Ashtiyani & Kashani, 2024; Tehran Municipality, 2024). در سرشماری سال ۱۳۹۵ جمعیت استان تهران سیزده میلیون و دویست و شصت هزار نفر بوده است که از این تعداد بیش از هشت میلیون و هفتصد و سی هزار نفر در شهرستان تهران ساکن بوده‌اند (Statistical Center of Iran, 2017).

مکران منطقه‌ای ساحلی در جنوب شرقی ایران است که به بخش‌هایی از جنوب غربی پاکستان نیز کشیده می‌شود. بخش ایرانی این منطقه از جنوب به دریای عمان، از شرق به مرز ایران و پاکستان، از غرب به کوه مبارک و از شمال به بخش‌هایی از شهرستان‌های نیکشهر و ایرانشهر محدود می‌شود. شهرستان‌های چابهار و کنارک از استان سیستان و بلوچستان و جاسک و سیریک از استان هرمزگان در این منطقه قرار گرفته‌اند. مساحت این منطقه پنجاه و پنج هزار و سی و یک کیلومتر مربع (حدود پنج و دو دهم درصد مساحت کشور) (Yazdanpanah et al., 2018) و به طور تقریبی محصور بین عرض‌های بیست و پنج درجه و پانزده دقیقه تا بیست و هفت درجه و سی دقیقه شمالی و طول‌های پنجاه و شش درجه و پنجاه دقیقه تا شصت و دو درجه و سی دقیقه شرقی است.



شکل ۱- نقشه منطقه مکران و استان تهران

(ترسیم: نگارندگان، ۱۴۰۴)

بحث و ارائه یافته‌ها

در این بخش، داده‌های پژوهش مورد تحلیل قرار گرفته و یافته‌های کمی یا توصیفی آن‌ها ارائه می‌گردند. در ابتدا یافته‌های جمعیت‌شناختی و سپس یافته‌های پیشران‌ها و چالش‌های انتقال پایتخت به منطقه مکران و پس از آن یافته‌های دلفی فازی درباره میزان تناسب و پاسخ‌دهی هر یک از راهکارها با پیشران‌ها و چالش‌ها ارائه می‌گردند.

جدول ۲- یافته‌های جمعیت‌شناختی مصاحبه‌ها

تعداد کل	۷			
سابقه آشنایی با موضوع (سال)	۰-۵	۶-۱۰	۱۱-۱۵	۱۶ و بیشتر
فراوانی	۱	۳	۲	۱
تحصیلات	دکتری		کارشناسی ارشد	
فراوانی	۵		۲	

(منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۴)

جدول ۳- یافته‌های جمعیت‌شناختی دلفی فازی

تعداد کل	مرحله اول: ۱۴		مرحله دوم: ۱۲	
سابقه آشنایی با موضوع (سال)	۰-۵	۶-۱۰	۱۱-۱۵	۱۶ و بیشتر
فراوانی	۲	۹	۲	۱
تحصیلات	دکتری		کارشناسی ارشد	
فراوانی	۹		۵	

(منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۴)

در خلال مصاحبه‌ها از خبرگان خواسته شد تا ضمن معرفی خود علاوه بر ذکر چرایی و اهداف دور جدید مطرح‌شدن انتقال پایتخت از تهران به مکران، به چالش‌های این اقدام و راهکارهای جایگزین اشاره نمایند. کدهای مستخرجه از مصاحبه‌ها و ادبیات موضوع در قالب مقولاتی قرار گرفتند که عناوین و توصیف این مقولات در ادامه آمده است.

پیشران‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران

در ادامه مقولات مرتبط با پیشران‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران به ترتیب بیشترین فراوانی در مصاحبه‌ها آمده‌اند:

(۱) جبران شکاف توسعه شمال و جنوب خلیج فارس: آمارهای سازمان‌های مختلف داخلی یا بین‌المللی و نیز نظرات صاحب‌نظران، همگی حکایت از نشانه‌های ایجاد یک شکاف بزرگ میان توسعه‌یافتگی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان با ایران دارند. به‌ویژه این نشانه‌ها در بهره‌مندی از فناوری‌های نوین، بهره‌وری و مدیریت منابع طبیعی و شاخص‌های اقتصادی ظهور یافته‌اند. برخی صاحب‌نظران بر این باور هستند که می‌توان با انتقال پایتخت به منطقه مکران و به فعل درآوردن استعدادها و ظرفیت‌های نهفته آن منطقه تا حد زیادی از این شکاف کاست.

(۲) پیروزی در رقابت کریدورها: اگرچه ابتکار کریدور اقتصادی هند – خاورمیانه – اروپا (آی‌مک) تا مرحله عملیاتی‌شدن فاصله نسبتا زیادی دارد؛ اما این کریدور یک رقیب بزرگ برای کریدورهای مطرح فعلی ایران یعنی کریدورهای شمال–جنوب و کمربند و جاده چین است و می‌تواند پیامدهای راهبردی امنیتی و اقتصادی منفی برای ایران داشته باشد. علاوه بر آی‌مک، خطوط مستقیم دریایی از بنادر شرقی و غربی روسیه به هند و بالعکس و کریدورهایی مانند راه توسعه عراق–ترکیه و مسیر پاکستان–افغانستان–آسیای مرکزی که به تازگی در حال شکل‌گیری هستند، فرصت‌های اقتصادی ایران را به طور جدی تهدید می‌کنند. کریدور شمال–جنوب که در اوایل قرن بیست و یکم با انگیزه‌ای فراوان به‌ویژه از سوی روسیه و هند می‌رفت که شکل بگیرد اکنون جذابیت خود را به دلایلی همچون عدم توسعه کافی شبکه حمل‌ونقل و افزایش هزینه‌ها در کنار تحریم‌ها از دست داده است. توسعه منطقه مکران به‌ویژه بندرهای چابهار و جاسک و نیز گسترش مسیرهای ارتباطی آن‌ها با مناطق مرکزی ایران (مانند توسعه راه‌آهن پرسرعت) می‌تواند نقش چشمگیری در جلب اعتماد تجار بین‌المللی به کریدور شمال–جنوب ایران داشته باشد.

(۳) حل مسائل شهر تهران: شهر تهران با مسائل بزرگی روبرو است که حل آن‌ها دشوار می‌نماید. از جمله این مسائل می‌توان به کمبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل، گرانی مسکن، ترافیک‌های سنگین، کمبود فضای سبز، آلودگی هوا، کمبود آب شیرین، فرونشست زمین و خطر

فزاینده پیامدهای زلزله‌های شدید اشاره کرد. جمیع این مسائل که حل آن‌ها نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلان و نیز فرصت‌های زمانی بلندمدت است، انتقال پایتخت از این شهر را به عنوان اصلی‌ترین راهکار به ذهن برخی از صاحب‌نظران متبادر ساخته است. انتقال پایتخت از تهران می‌تواند به کاهش تمرکز جمعیت در تهران و حاشیه البرز، تثبیت قیمت فروش و اجاره مسکن و کاهش سوداگری در این بخش کمک کند.

(۴) توسعه پایدار منطقه مکران: منطقه مکران آن‌چنان که باید در دهه‌های گذشته توسعه نیافته است و این امر ضمن اینکه کیفیت زندگی ساکنان آن منطقه را در سطح پایینی نگه داشته آثار سوء امنیتی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی برای کشور داشته است. اقداماتی از قبیل ایجاد منطقه آزاد تجاری، گسیل جمعیت در قالب سازمان‌های نظامی (کارکنان و خانواده‌ها)، توسعه راه‌ها و فرودگاه‌ها و اقدامات فرهنگی–آموزشی نیز نتوانسته است به توسعه مطلوب آن منطقه بینجامد. برخی از صاحب‌نظران بر این باورند که جامعه ایرانی تحت تأثیر قرن‌ها حکومت شاهنشاهی، گرایش به تمرکز فعالیت‌ها و آبادانی حول پایتخت دارد و توسعه پایدار مکران جز با انتقال پایتخت به آن منطقه، رقم نخواهد خورد.

(۵) تمرکززدایی در کشور: تصویری جامع از توزیع جمعیت، مراکز مهم صنعتی، اقتصادی، آموزشی، بهداشتی–درمانی و ... نشان می‌دهد بیشترین تمرکز در کشور حول تهران به عنوان پایتخت صورت گرفته است و امکانات و فرصت‌ها از توزیع برابر در کشور برخوردار نیستند. برای مثال نزدیک به یک‌پنجم جمعیت کشور در تهران و اطراف آن تمرکز یافته است. انتقال پایتخت از تهران به مکران می‌تواند به توزیع جمعیت، امکانات و فرصت‌ها بینجامد.

چالش‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران

همچنین مقولات مرتبط با چالش‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران به ترتیب بیشترین فراوانی در مصاحبه‌ها عبارتند از:

(۱) دسترسی به منطقه مکران: در جغرافیای ایران، شهرهای چابهار و اصلاندوز دورترین شهرهای کشور نسبت به یکدیگر هستند. در واقع چابهار به عنوان یکی از مطرح‌ترین شهرهای منطقه مکران در سوی جنوب شرقی بزرگترین قطر نقشه ایران قرار گرفته است. از این حیث مکران از جمله مناطقی است که در دورترین فاصله نسبت به سایر مناطق ایران قرار گرفته است. چنانچه این منطقه به عنوان پایتخت ایران قرار گیرد، راه‌آهن پرسرعت از اولین ملزومات این امر خواهند بود که آن نیز با چالش‌هایی از قبیل هزینه هنگفت، وجود عوارض طبیعی مانند کوه‌ها، آب‌وهوای گرمسیری و شن‌های روان، شیب قابل‌توجه و ... مواجه است و زمان و فعالیت‌های جانبی زیادی را می‌طلبد. در صورت تأمین سرمایه و توسعه این خطوط راه‌آهن، زمان سفر با قطار به طور تقریبی به یک‌چهارم زمان فعلی در مسیرهای مشابه کاهش پیدا می‌کند. همچنین خطوط راه‌آهن چنین قطاری می‌تواند به سوی شهرهای بزرگ مانند اصفهان و شیراز و حتی کشورهای عراق و کویت امتداد یابد. البته پیشرفت و توسعه فناوری‌های اطلاعات و ارتباطات، دیجیتال و دولت الکترونیک می‌تواند از آثار پیامدهای این چالش بکاهد.

(۲) فشار بر منابع منطقه مکران: اولین محدودیت منابع در منطقه مکران، آب شیرین است که با توسعه تأسیسات شیرین‌سازی آب بعید به نظر می‌رسد این چالش همچنان در افق ۱۴۲۴ باقی بماند. موضوع بعدی خاک منطقه مکران است. خاک این منطقه غالبا حاصل‌خیز نبوده و جمعیت پایتخت وابستگی شدیدی به سایر مناطق جهت امنیت غذایی خود خواهد داشت. در افق ۱۴۲۴ روش‌های نوین کشاورزی می‌تواند از شدت این چالش بکاهد. انرژی، چالش بعدی در این منطقه است. منابع انرژی در این منطقه محدود بوده و زیرساخت‌ها برای حامل‌هایی چون گاز و برق یا وجود ندارند یا ناکافی هستند. البته جایگزین نمودن انرژی‌های تجدیدپذیر مانند نیروگاه‌های بادی و خورشیدی و انرژی امواج می‌تواند کمک‌کننده باشد. انتقال جمعیت انبوه به آن منطقه‌ی نسبتا بکر ساحلی، احتمالا افزایش آلودگی سواحل از طریق ورود زایدات فعالیت‌های انسانی و صنعتی را در پی خواهد داشت و اگر این امر به درستی مدیریت نشود، زندگی ساکنان بومی را به شدت تحت تأثیر قرار خواهد داد. فرسایش خاک و بالاآمدن سطح آب‌های آزاد در کنار طوفان‌های شدید، موضوع دیگری است که در بلندمدت باید مد نظر قرار گیرد. غلبه بر این چالش‌ها خود نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلان و بهبود روش‌های جاری است.

(۳) مقاومت ذی‌نفعان قوی در برابر خروج از تهران: گروه‌ها، نهادها، سازمان‌ها و افرادی که قدرت و نفوذ خود را در تهران متمرکز کرده‌اند به دلیل منافع اقتصادی، مالی، سیاسی، اداری، اجتماعی و فرهنگی خود با توجه به چالش‌هایی که انتقال پایتخت به نقطه‌ای دوردست برای آن‌ها در پی دارد از قبیل هزینه‌های انتقال، مسائل لجستیکی و صرف زمان‌های طولانی در برابر انتقال پایتخت از تهران به مکران، مقاومت کرده و این مقاومت را در قالب لابی‌گری، کارشکنی، تبلیغات منفی و در نهایت ایجاد ائتلاف مخالف، بروز خواهند داد.

(۴) نزدیکی به منابع تهدیدهای نظامی و امنیتی: تهدید حملات زمینی و دریایی دشمن بالقوه به پایتخت در تهران بسیار پایین بوده و تهدیدات هوایی نیز با دشواری‌های زیادی با توجه به موقعیت جغرافیایی آن همراه است. همچنین عملیات ویژه به راحتی در این منطقه قابل

اجرا نیست. از حیث گروه‌های تارشگری یا مخل امنیت نیز، تهران هدفی دور از دسترس است. اما در مکران وضعیت به این گونه نیست. منطقه مکران برای جنگنده‌های دشمن، هدفی نسبتا در دسترس بوده و از طریق حملات دریایی نیز امکان آسیب و حتی دسترسی به آن وجود خواهد داشت. از حیث عملیات زمینی یا عملیات ویژه نیز این منطقه در دسترس است. از لحاظ گروه‌های تارشگری نیز با توجه به هسته‌های این گروه‌ها که اغلب در پاکستان و افغانستان استقرار دارند و تحرکات رژیم صهیونیستی در این منطقه (از قبیل پروژه مطالعه بلوچستان در ممری[1])، منطقه مکران، آسیب‌پذیری قابل توجهی دارد. بنابراین انتقال پایتخت ایران به منطقه مکران، کشور را در بعد راهبردی، آسیب‌پذیر می‌سازد.

(۵) مسائل اجتماعی و فرهنگی: با توجه به تفاوت‌های فرهنگی و زبانی چشمگیر ساکنان بومی منطقه مکران با مهاجران جدیدی که به واسطه کارکردهای پایتختی به آن منطقه مهاجرت می‌نمایند، شاهد تنش‌های ابتدایی و احساس غربت شدید در مهاجران جدید خواهیم بود. به‌ویژه آن‌که به دلیل بعد مسافت انتقال‌ها، بسیاری از پیوندهای خویشاوندی آسیب دیده و خانواده‌ها با تنش‌هایی درون خود مواجه خواهند شد که قابلیت‌های کاری آن‌ها را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد. با توجه به اینکه امکان انتقال همه امکانات و خدمات از تهران به پایتخت جدید وجود ندارد، سطح کیفیت زندگی پایتخت‌نشینان تنزل خواهد داشت و نارضایتی‌هایی از این حیث بروز خواهد کرد.

(۶) لجستیک و تأمین زیرساخت: تهران به عنوان پایتخت، در طول تاریخ شکل گرفته و بسیاری از زیرساخت‌ها، مراکز اداری و ... در آن به وجود آمده است و با توسعه‌ای که در این مدت پیدا کرده است، به‌سادگی قابل انتقال نیست. انتقال تمامی ادارات، سازمان‌ها و نیروهای انسانی به مکران به ویژه با توجه به حجم بزرگ دولت، نه‌تنها نیازمند زمان و هزینه‌های کلان است بلکه ممکن است موجب بروز مشکلات اجرایی و لجستیکی زیادی شود.

راهکارهای جایگزین انتقال پایتخت از تهران به مکران

(۱) انتقال مرکز اداری: این گزینه شامل حفظ تهران به عنوان پایتخت و انتقال کارکردهای اداری همچون بخش‌هایی از وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و خدمات کنسولی به منطقه مکران است. چنین تجربه‌ای در مالزی مشاهده شده است. این راهکار می‌تواند با پیشران‌های انتقال پایتخت، تناسب داشته باشد و به بخشی از چالش‌های انتقال کامل پایتخت پاسخ دهد.

(۲) توسعه بدون انتقال: این گزینه به معنی توسعه منطقه مکران دست کم در دو بعد اقتصادی و اجتماعی و به طور کلی توسعه پایدار آن در راستای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور می‌باشد. این راهکار نیز می‌تواند با بخشی محدود از پیشران‌های انتقال پایتخت، تناسب داشته و به بخش بزرگی از چالش‌های انتقال کامل پاسخ دهد.

جدول ٤- نتایج دلفی فازی میزان تناسب راهکارها با پیشران‌ها و پاسخ به چالش‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران

پیشران‌ها و چالش‌ها		راهکار	میانگین	اجماع (درصد)
پیشران‌ها				
D1	جبران شکاف توسعه شمال و جنوب خلیج فارس	انتقال پایتخت	۰.۷۶۷	۸۳
		انتقال مرکز اداری	۰.۶۱۷	۹۲
		توسعه بدون انتقال	۰.۷۶۷	۸۳
D2	پیروزی در رقابت کریدورها	انتقال پایتخت	۰.۷۵۰	۸۳
		انتقال مرکز اداری	۰.۶۱۷	۹۲
		توسعه بدون انتقال	۰.۷۶۷	۸۳
D3	حل مسائل شهر تهران	انتقال پایتخت	۰.۷۵۰	۷۵
		انتقال مرکز اداری	۰.۶۱۷	۹۲
		توسعه بدون انتقال	۰.۰۹۴	۹۲
D4	توسعه پایدار منطقه مکران	انتقال پایتخت	۰.۶۰۰	۸۳
		انتقال مرکز اداری	۰.۴۵۰	۷۵
		توسعه بدون انتقال	۰.۷۵۰	۷۵
D5	تمرکززدایی در کشور	انتقال پایتخت	۰.۶۳۳	۸۳
		انتقال مرکز اداری	۰.۴۰۶	۸۳
		توسعه بدون انتقال	۰.۴۰۶	۸۳

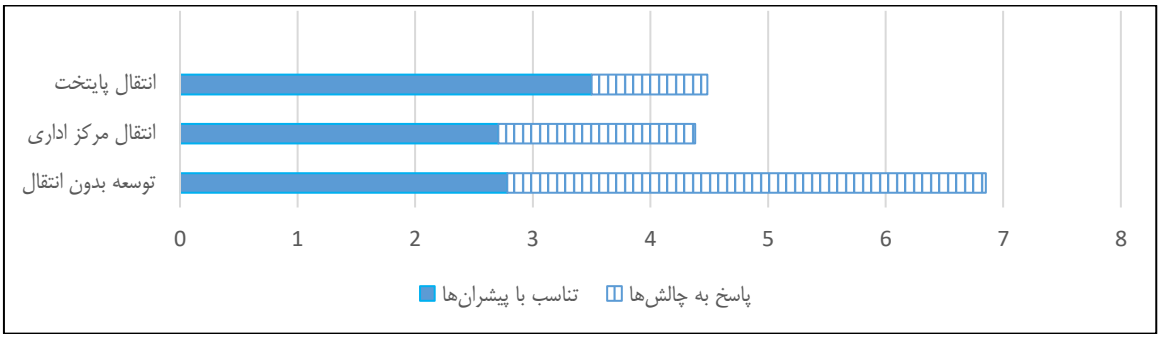
[1] Balochistan Studies Project (BSP) by the Middle East Media Research Institute (MEMRI)

پیشران‌ها و چالش‌ها		راهکار	میانگین	اجماع (درصد)
چالش‌ها				
C1	دسترسی به منطقه مکران	انتقال پایتخت	۰.۰۷۸	۹۲
		انتقال مرکز اداری	۰.۰۷۸	۹۲
		توسعه بدون انتقال	۰.۷۵۰	۷۵
C2	فشار بر منابع منطقه مکران	انتقال پایتخت	۰.۴۵۰	۷۵
		انتقال مرکز اداری	۰.۵۶۷	۸۳
		توسعه بدون انتقال	۰.۷۸۳	۹۲
C3	مقاومت ذی‌نفان قوی در برابر خروج از تهران	انتقال پایتخت	۰.۰۷۸	۹۲
		انتقال مرکز اداری	۰.۱۷۸	۸۳
		توسعه بدون انتقال	۰.۷۵۰	۷۵
C4	نزدیکی به منابع تهدیدهای نظامی و امنیتی	انتقال پایتخت	۰.۰۷۸	۹۲
		انتقال مرکز اداری	۰.۱۰۰	۷۵
		توسعه بدون انتقال	۰.۵۶۷	۹۲
C5	مسائل اجتماعی و فرهنگی	انتقال پایتخت	۰.۲۰۶	۸۳
		انتقال مرکز اداری	۰.۴۰۰	۸۳
		توسعه بدون انتقال	۰.۵۶۷	۸۳
C6	لجستیک و تأمین زیرساخت	انتقال پایتخت	۰.۰۹۴	۹۲
		انتقال مرکز اداری	۰.۳۵۰	۷۵
		توسعه بدون انتقال	۰.۶۵۰	۷۵
انحراف از میانگین پرسش‌نامه دلفی فازی			۰.۰۵۳	

(منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۴)

در میان راهکارهای موجود، راهکارهای انتقال پایتخت و توسعه بدون انتقال برای پیشران‌های D1 و D2 به به موازات هم متناسب‌ترین راهکار هستند. برای پیشران‌های D3 و D5 راهکار انتقال پایتخت با اختلاف، متناسب‌ترین راهکار و برای پیشران D4 راهکار توسعه بدون انتقال، متناسب‌ترین راهکار است. در پاسخ به چالش‌های پیش روی انتقال پایتخت از تهران به مکران در هر شش چالش موجود، راهکار توسعه بدون انتقال، بهترین پاسخ‌دهی را دارد. به طور کلی امتیاز راهکارهای موجود در تناسب با پیشران‌ها و پاسخ به چالش‌ها در نمودار شکل ۲ نمایش داده شده است.

راهکار انتقال پایتخت با توجه به رفتار جامعه، ناشی از حافظه تاریخی «آبادانی پیرامون بارگاه حاکم» و نیز حضور منبع قدرت و تصمیم‌گیر در منطقه مکران می‌تواند تأثیر چشمگیری در گسیل امکانات و به‌عمل آوردن ظرفیت‌های پنهان منطقه داشته باشد. از این رو با توجه به پیشران‌های جبران شکاف توسعه شمال و جنوب خلیج فارس، پیروزی در رقابت کریدورها و تمرکززدایی در کشور می‌تواند تناسب خیلی زیادی داشته باشد. از سوی دیگر با انتقال بخش‌های دولتی و حکومتی از تهران و توقف گسترش فضایی سازمان‌ها و مراکز، بسیاری از روندهای مسئله‌ساز تهران، متوقف شده یا دست کم آهنگ کندتری پیدا می‌کنند. البته بسیاری از صاحب‌نظران معتقدند با انتقال پایتخت از تهران نباید انتظار کاهش چشمگیر جمعیت و حل یکباره مسائل فعلی تهران به عنوان یک کلان‌شهر را داشت. همچنین انتقال پایتخت به مکران با اضافه‌کردن کارکردهای پایتختی به آن منطقه و جذب بخش زیادی از سوگیری‌های محلی به این کارکردها نمی‌تواند توجه تام به توسعه پایدار این منطقه داشته باشد. اما این راهکار با چالش‌های زیادی روبرو است که پیش‌تر به آن‌ها پرداخته شد.



شکل ۲- نمودار میزان تناسب راهکارها با پیشران‌ها و پاسخ به چالش‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران

(منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۴)

راهکار توسعه بدون انتقال پایتخت با لحاظ نمودن سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و حمایت‌هایی که این سیاست‌ها در پس خود دارند و بهره‌گیری از علوم و فناوری‌های روز در حد مقدورات ملی می‌تواند به دور از سیاست‌زدگی، تمرکز خود را بر بخش اقتصادی حفظ نموده و مطابق با اصول اقتصاد آبی، توسعه پایدار اجتماعی، زیست‌محیطی و غیره را برای منطقه مکران دنبال نماید. همچنین جذب سرمایه‌ها و همکاری‌ها در فضایی به دور از حاشیه‌های سیاسی، به نحو مطلوب‌تری شکل می‌گیرد. همچنین این راهکار تناسبی با پیشران حل مسائل تهران نداشته و در واقع راهکاری برای آن نیست و نیز باز هم با توجه به گرایش تاریخی جامعه به گردهم‌آیی پیرامون منبع قدرت، نمی‌تواند آن‌چنان که باید تناسب زیادی با پیشران تمرکززدایی در کشور داشته باشد. درباره این راهکار می‌توان با کمی اغماض گفت، نه‌تنها با هیچ یک از چالش‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران مواجه نبوده؛ بلکه پاسخ مناسبی به آن‌ها می‌دهد.

راهکار انتقال مراکز اداری می‌تواند با انتقال بخش‌های زیادی از وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دولتی به منطقه مکران و افزایش سرعت و کیفیت تصمیم‌سازی دولت، با پیشران‌های جبران شکاف توسعه شمال و جنوب خلیج فارس و پیروزی در رقابت کریدورها و نیز از طریق انتقال بخشی از جمعیت و کاهش شیب افزایش جمعیت تهران با حل مسائل شهر تهران تناسب خوبی داشته باشد اما به دلیل عدم حضور رأس قدرت سیاسی در منطقه نمی‌تواند بخشی از فواید انتقال پایتخت را با خود به همراه داشته باشد. این راهکار در توسعه پایدار منطقه مکران و تمرکززدایی در کشور نمی‌تواند تناسب مطلوبی از خود نشان دهد و در پاسخ به چالش‌های انتقال پایتخت از تهران به مکران نیز تفاوت چشمگیری با راهکار انتقال پایتخت ندارد.

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

دور جدید طرح انتقال پایتخت در سطوح بالای جمهوری اسلامی ایران و نیز میان صاحب‌نظران و کارشناسان حاکی از یک به‌روزرسانی پارادایمی است که بر خلاف گذشته که عمده تمرکز بر حل مسائل تهران و تمرکززدایی در کشور قرار داشت، این بار جبران شکاف توسعه ایران و کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان، رقابت کریدورها و نیز توسعه پایدار منطقه مکران مد نظر قرار گرفته و در واکنش به این پیشران‌ها از سیاست‌های کلان توسعه دریامحور نیز تأثیر گرفته است.

پیشران‌های طرح انتقال پایتخت از تهران به مکران عبارتند از: (۱) جبران شکاف توسعه شمال و جنوب خلیج فارس، (۲) پیروزی در رقابت کریدورها، (۳) حل مسائل شهر تهران، (۴) توسعه پایدار منطقه مکران، (۵) تمرکززدایی در کشور. همچنین چالش‌های این طرح عبارتند از: (۱) دسترسی به منطقه مکران، (۲) فشار بر منابع منطقه مکران، (۳) مقاومت ذی‌نفعان قوی در برابر خروج از تهران، (۴) نزدیکی به منابع تهدیدهای نظامی و امنیتی، (۵) مسائل اجتماعی و فرهنگی و (۶) لجستیک و تأمین زیرساخت. هر یک از این پیشران‌ها و چالش‌ها متناسب با راهکاری که اتخاذ می‌گردد به اندازه‌های مختلفی مورد رسیدگی قرار گرفته یا پاسخ داده می‌شوند که جزئیات آن در جدول ۴ ارائه گردیده است.

به نظر می‌رسد در افق ۱۴۲۴ با توجه به پیشران‌های موجود، اگرچه راهکار انتقال پایتخت، بیشترین تناسب را دارد؛ اما با توجه به چالش‌های پیش روی این راهکار، توسعه منطقه مکران بدون انتقال پایتخت راهکار مناسب‌تری باشد. البته این راهکار پاسخی برای حل مسائل تهران ندارد. بنابراین پیشنهاد می‌گردد: (۱) برای کاهش مسائل تهران از راهکار مشابه چین، یعنی ایجاد یا در نظر گرفتن یک منطقه جدید در فاصله‌ای مناسب از تهران و انتقال بخشی از صنایع با بهره‌وری کم‌تر و کارکردهای غیرپایتختی تهران به آن منطقه استفاده گردد. (۲) دست کم تا افق ۲۰۲۴ توسعه منطقه مکران ذیل سیاست‌های کلان توسعه دریامحور و نیز اصول اقتصاد آبی دنبال گردد. (۳) با نگاهی بلندمدت، نسبت به گزینش، ایجاد زیرساخت و توسعه یک منطقه جهت انتقال پایتخت یا دست‌کم مرکزیت اداری به آن‌جا به گونه‌ای که با چالش‌های جاری مواجه نباشد اقدام گردد. (۴) توجه به مشارکت همه ذی‌نفعان هم در انتخاب و هم در اداره پایتخت جدید، نمایندگی هویت ملی، تضمین منافع ملت (نه فقط پایتخت‌نشینان)، تنوع فرهنگی، توازن میان منافع دولت و شهروندان و اصول توسعه پایدار در انتخاب محل و انتقال پایتخت صورت پذیرد.

همچنین پیشنهاد می‌گردد پژوهش‌های آتی در زمینه انتخاب محل مناسب برای پایتخت آینده از گذر تدوین سناریوهای ملی آینده و نیز حل مسائل جاری تهران بدون انتقال پایتخت از آن انجام گیرند.

سپاسگزاری

نویسندگان این مقاله مراتب قدردانی خود را از دبیرخانه محترم فصلنامه جغرافیا و آینده‌پژوهی منطقه‌ای و داوران محترم به دلیل دیدگاه‌های ارزشمندشان که در بهبود کیفیت مقاله نقش بسزایی داشته است، اعلام می‌دارند.

References:

Aftab, A. (2023). Approaches and methods of futurology and scenario planning in urban and regional planning. Journal of Geography and Regional Future Studies, 1(1), 82-107. https://doi.org/10.30466/grfs.2023.121360 **[In Persian]**

Alshammari, B., South, R., & Raleigh, K. (2023). Saudi Arabia outbound tourism: an analysis of trends and destinations. Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events, 17, 1-23. https://doi.org/10.1080/19407963.2023.2243960

Ashtiyani, R., & Kashani, A. A. (2024). Comparative assessment of "Housing Physical Conditions" in selected neighborhoods of Tehran's 2nd district. Journal of Geography and Regional Future Studies, 2(2), 51-60. https://doi.org/10.30466/grfs.2024.55086.1040 **[In Persian]**

Bastanifar, I., Omidi, A., & Khan, K. H. (2024). A recursive networking economic analysis of international economic corridors: IMEEC and INSTC. Cogent Economics & Finance, 12(1), 2363457. https://doi.org/https://doi.org/10.1080/23322039.2024.2363457

Boring Company. (2025). THE BORING COMPANY ANNOUNCES DUBAI LOOP. Boring Company. Retrieved 2025.02.14 from https://www.boringcompany.com/dubai

Cairns, R. (2024). This GigaFarm in the desert could produce 3 million kilograms of food. CNN. Retrieved 2025.2.19 from https://edition.cnn.com/world/dubai-gigafarm-biggest-vertical-farm-climate-hnk-spc-int/index.html

Francis, D., & Fonseca, R. (2024). Recent and projected changes in climate patterns in the Middle East and North Africa (MENA) region. Scientific Reports, 14. https://doi.org/10.1038/s41598-024-60976-w

Gertler, M. S., & Wolfe, D. A. (2004). Local social knowledge management: Community actors, institutions and multilevel governance in regional foresight exercises. Futures, 36(1), 45-65. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0016-3287(03)00139-3

Gordon, T. J. (2009). The delphi method. In Futures Research Methodology (3 ed.). Millennium Project. https://eumed-agpol.iamm.fr/private/priv_docum/wp5_files/5-delphi.pdf

Great Britain. (2024). Global strategic trends out to 2055 (7th ed.). Development, Concepts and Doctrine Centre. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/67dc3b740298101d2d671216/Global_Strategic_Trends_Out_to_2055_GOV.pdf

Hajizadeh Mishi, H., & Karimi, M. (2021). Investigating the impact of social and cultural gaps resulting from unbalanced development in the Makran coastal region. Iranian Political Sociology, 4(2), 2880-2903. https://doi.org/10.30510/psi.2022.270214.1478 **[In Persian]**

Haralambides, H., Bastanifar, I., Khan, K. H., & Shahryari, Z. (2024). Asymmetric distance and business cycles (ADBC): A new understanding of distance in international trade models through the example of Iran's trade corridors. The Journal of Economic Asymmetries, 30, e00389. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jeca.2024.e00389

Heidari, S., & Hakim, H. (2023). Opportunities and Challenges of the Islamic Republic of Iran in the Future World and its Security Trends until 2025. The Diplomatic Interactions Quarterly, 1(2), 129-168. https://doi.org/10.22034/dpiq.2023.194847 **[In Persian]**

Hejri, S., Jaafarzadeh, N., Sabzalipour, S., Farrokhian, F., & Davami, A. H. (2024). Identification and ranking of oil pollution by developing a preventive management and emergency response model against pollution: A case study of a mega port on the northern coast of the Persian Gulf. Regional Studies in Marine Science, 80, 103908. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.rsma.2024.103908

Hicham, B., Ali, B., Laamari, I., Samah, B., & Mohamed, T. (2025). Arab countries and efforts in investing in renewable energy – an analytical study of mechanisms to enhance cooperation for the expansion of renewable energy systems use. Brazilian Journal of Business, 7, e76831. https://doi.org/10.34140/bjbv7n1-015

Huang, D., Liao, Y., & Han, Z. (2021). Projection of key meteorological hazard factors in Xiongan new area of Hebei Province, China. Scientific Reports, 11(1), 18675. https://doi.org/10.1038/s41598-021-98160-z

Huang, G., Wu, S., & Chen, L. (2025). The belt and road initiative, outward foreign direct investment, and technological innovation. Finance Research Letters, 77, 106997. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.frl.2025.106997

Huang, X., Yan, H., & Zhang, Z. (2025). Economic impacts of capital city relocation in Myanmar. Nature Cities. https://doi.org/10.1038/s44284-025-00217-x

Huo, J., Shi, Z., Zhu, W., Xue, H., & Chen, X. (2022). A Multi-Scenario Simulation and Optimization of Land Use with a Markov–FLUS Coupling Model: A Case Study in Xiong'an New Area, China Sustainability, 14(4). https://doi.org/https://doi.org/10.3390/su14042425

IPRC, I. P. R. C. (2022). Global Trends Analysis and Iran's Seventh Development Plan. https://rc.majlis.ir/fa/report/download/1754204

Ivanov, A., Evtushenko, N., & Evtushenko, V. (2023). Distribution and main sources of oil spills in the Persian Gulf based on satellite monitoring with synthetic aperture radar. International Journal of Remote Sensing, 45, 1-21. https://doi.org/10.1080/01431161.2023.2249606

Jati, W. R. (2022). A new Indonesian capital city: Conflict pending. New Mandala. https://www.academia.edu/72725605/A_new_Indonesian_capital_city_conflict_pending

Kamanroodi Kojoori, M. (2014). Vulnerabilities and Legal–Executive Measures Regarding Estates Possession Located in the Realms Tehran's Urban Decay Texture Organization Plans. Urban management(31), 241-256. https://ensani.ir/file/download/article/66826ec36c6c7-10065-1402-74.pdf

Khanifar, H. (2010). The concept of land preparation and its usages in Iran. Town and Country Planning, 2(2). https://jtcp.ut.ac.ir/article_21766.html **[In Persian]**

Li, S., Wang, D., & Tan, X. (2025). High-speed rail and urban energy efficiency: Evidence from China. International Review of Economics & Finance, 97, 103761. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.iref.2024.103761
Li, T., Liu, Y., Wang, C., Olsson, G., Wang, Z., & Wang, H. (2019). Decentralization of the non-capital functions of Beijing: Industrial relocation and its environmental effects. Journal of Cleaner Production, 224, 545-556. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.03.247
Li, W., Jiang, S., Zhao, Y., Li, H., Zhu, Y., Ling, M., Qi, T., He, G., Yao, Y., & Wang, H. (2023). Comprehensive evaluation and scenario simulation of water resources carrying capacity: A case study in Xiong'an New Area, China. Ecological Indicators, 150, 110253. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2023.110253
Lin, Z., Xu, H., Yao, X., & Zhu, Z. (2024). Assessment and simulation of eco-environmental quality changes in rapid rural urbanization: Xiong'an New Area, China. Scientific Reports, 14(1), 23075. https://doi.org/10.1038/s41598-024-73487-5
Liu, M., Zhang, X., Zhang, M., Feng, Y., Liu, Y., Wen, J., & Liu, L. (2021). Influencing factors of carbon emissions in transportation industry based on CD function and LMDI decomposition model: China as an example. Environmental Impact Assessment Review, 90, 106623. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.eiar.2021.106623
Lotfi, H., Yazdanpanah Dero, K., Pezeshki, M., & Karami, Z. (2018). Spatial-geographical planning of locating the optimal city for transferring the capital: A case study of the components of natural geography and the optimal urban planning system. Quarterly of New Attitudes in Human Geography 10(3), 221-248. https://doi.org/https://dorl.net/dor/20.1001.1.66972251.1397.10.3.14.6 **[In Persian]**
Maleki, L. A., & Noohi, E. (2023). Feasibility study of moving the capital in Iran 2nd National Conference on Development and Educational Psychology News, https://civilica.com/doc/2023503/**[In Persian]**
Mobini, M., & Baharvand, B. (2024). The Impact of IMEC on transit geopolitics of Iran. ISSRQ, 2(3), 59-82. https://issrq.sndu.ac.ir/article_3333.html **[In Persian]**
Mohd Yusoff, H., Heng, P. P., Hj Illias, M. R., Karrupayah, S., Fadhli, M. A., & Hod, R. (2024). A qualitative exploration and a Fuzzy Delphi validation of high-risk scaffolding tasks and fatigue-related safety behavioural deviation among scaffolders. Heliyon, 10(15). https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e34599
Monroe, S. L. (2023). The India-Middle East-Europe economic corridor: an early assessment. Economic Research Forum. https://theforum.erf.org.eg/2023/10/30/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-an-early-assessment/
Montes, R. Z. C. M. J. Z. N. D. J. H. F. (2023). Design and consensus content validity of the questionnaire for b-learning education: A 2-Tuple Fuzzy Linguistic Delphi based Decision Support Tool. Applied Soft Computing, 147. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.asoc.2023.110755
Moser, S. (2010). Putrajaya: Malaysia's new federal administrative capital. Cities, 27(4), 285-297. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cities.2009.11.002
Mousavi, M. N., Ghalehteimouri, K. J., Alizadeh, I. S., Bahramijaf, S. & Shamsoddini, A. (2024). The impact of urban governance on enhancing resilience in informal settlements: A case study from Jafarabad, Kermanshah. Urban Dev. Manag., 3(2), 95–108. https://doi.org/10.56578/judm030202
Mousavi, M., Jahangirzadeh, J., Bayramzadeh, N., & Omidvarfar, S. (2023). An analysis of the state of good governance in Urban Peripheral villages of Urmia. Preipheral Urban Spaces Development, 5(2), 221-236. https://doi.org/10.22034/jpusd.2023.397271.1270 **[In Persian]**
NEOM. (2024). What is NEOM. Retrieved 2024.2.21 from https://www.neom.com/en-us/about
Nili, M. (2025). Assessing Iran's Economic and Industrial Trends in Light of the Global Vision The Challenges of Industrialization in Iran, Tehran, Iran. https://ecoiran.com/fa/tiny/news-80262**[In Persian]**
Notteboom, T., Haralambides, H., & Cullinane, K. (2024). The Red Sea Crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains. Maritime Economics & Logistics, 26(1), 1-20. https://doi.org/DOI:10.1057/s41278-024-00287-z
Perwira, I., Dwi, H. S., Mei, S., & and Adhihernawan, M. Y. (2024). Capital city relocation in Indonesia: compromise failure and potential dysfunction. Cogent Social Sciences, 10(1), 2345930. https://doi.org/10.1080/23311886.2024.2345930
Rachmawati, R., Haryono, E., Ghiffari, R. A., Reinhart, H., Permatasari, F. D., & Rohmah, A. A. (2021). Best Practices of Capital City Relocation in Various Countries: Literature Review [10.1051/e3sconf/202132507004]. E3S Web Conf., 325. https://doi.org/10.1051/e3sconf/202132507004
Rajaei, S. A., Badri, S. A., Mansourian, H., & Babaei, M. (2024). Future study of residential system in border area (Case study: Kermanshah province). Journal of Geography and Regional Future Studies, 2(1), 1-19. https://doi.org/10.30466/grfs.2024.55178.1049 **[In Persian]**
Rossman, V. (2018). Capital cities: Varieties and patterns of development and relocation. Routledge.
Sarkheil, B., & Mortazavi, M. (2022). Identification of security trends and scenarios of Iranian society on the horizon 1424. Journal iranian political sociology, 5(1), 51-78. https://doi.org/10.30510/psi.2021.282786.1675 **[In Persian]**
Shahdadi, H. (2024). The need to pay attention to Iran's importance in the North-South Corridor. Economy World. https://donya-e-eqtesad.com/fa/tiny/news-4136657**[In Persian]**
Shaikhi, M., & Aghamohseni fashami, N. (2016). Evaluation of administrative – political capital transferring policy in tehran metropolis. Quarterly Journal of Urban and Regional Development Planning, 1(2), 57-84. https://doi.org/https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.24765864.1395.1.2.3.3 **[In Persian]**
Shakeela, A., & Jose, S. (2025). Cross-cultural perceptions and tourist satisfaction in the Middle Eastern context: a case study of Abu Dhabi's destination image. Consumer Behavior in Tourism and Hospitality, 20(1), 75-87. https://doi.org/10.1108/CBTH-07-2024-0227

Shfaghi, S., Rahmani, R., & Papi, S. (2021). The country's multi-capitalization in order to get rid of centralization (transfer of the cultural capital). Journal of Geography and Urban Planning Chashmandaz-E-Zagros, 13(49), 41-64. https://sanad.iau.ir/fa/Article/937826 **[In Persian]**

Soltanifar Zargar, S. M., & Aman, M. S. M. (2023). Improved WASPAS method for determining criteria priority and weights in solving MADM problems: a case study to determine leadership style in Covid-19 pandemic. Journal of decisions and operations research, 8(3), 749-770. https://doi.org/10.22105/dmor.2023.345520.1616 **[In Persian]**

Sonne, W. (2003). Representing the state: Capital city planning in the early twentieth century. https://strathprints.strath.ac.uk/5608/

Statistical Center of Iran. (2017). Results of the 2016 National Population and Housing Census. https://amar.org.ir/statistical-information/statid/51005**[In Persian]**

Sun, Q., Qiao, R., Jiao, Q., Xing, H., Wang, C., Zhu, X., Huang, W., & Zhang, B. (2024). Response of Ecological Quality to Land Use/Cover Change During Rapid Urbanization of Xiong'an New Area. Land, 13(12), 2167. https://doi.org/10.3390/land13122167

Tabash, M. I., Farooq, U., Hassen, M., & El Refae, G. A. (2025). Do technological innovation and financial development determine environmental quality? Empirical evidence from Arab countries. Review of Accounting and Finance, 24(2), 177-192. https://doi.org/10.1108/RAF-02-2024-0050

Taylor, J. H. (1986). Ottawa: an illustrated history. James Lorimer & Company. https://books.google.je/books?id=IOhaBAAAQBAJ

Tehran Municipality. (2024). About Tehran. Retrieved 2025/04/25 from https://www.tehran.ir/%D8%AA%D9%87%D8%B1%D8%A7%D9%86/%D8%AF%D8%B1%D8%A8%D8%A7%D8%B1%D9%87-%D8%AA%D9%87%D8%B1%D8%A7%D9%86

Tuckett, A. G. (2005). Applying thematic analysis theory to practice: a researcher's experience. Contemporary nurse : a journal for the Australian nursing profession, 19(1-2), 75-87. https://doi.org/10.5172/conu.19.1-2.75

Vaismoradi, M. T. H. B. T. (2013). Content analysis and thematic analysis: Implications for conducting a qualitative descriptive. Nurs Health Sci, 15(3), 398-405. https://doi.org/10.1111/nhs.12048

Vale, L. (2014). Architecture, power and national identity. Routledge. https://sites.dwrl.utexas.edu/visualrhetoric/wp-content/uploads/sites/25/2016/03/Vale-Capitol-and-Capital.pdf

Veglianti, E., Magnaghi, E., De Marco, M., & Li, Y. (2021). Smart City in China: The State of Art of Xiong an New Area. In E. Magnaghi, V. Flambard, D. Mancini, J. Jacques, & N. Gouvy (Eds.), Organizing Smart Buildings and Cities: Promoting Innovation and Participation (pp. 81-97). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-60607-7_6

VirginiaBraun, & Clarke, V. (2020). THEMATIC ANALYSIS: A Practical Guide. SAGE Publications Ltd. https://uk.sagepub.com/en-gb/eur/thematic-analysis/book248481

Wolman, H., Chadwick, J., Karruz, A., Friedman, J., & Young, G. (2007). Capital cities and their national governments: Washington, DC in comparative perspective. A report for and funded by the Trellis Fund. https://www.researchgate.net/publication/237637382_CAPITAL_CITIES_AND_THEIR_NATIONAL_GOVERNMENTS_WASHINGTON_DC_IN_COMPARATIVE_PERSPECTIVE

Yazdanpanah, Q., Almasi, B., & Mohammadi Kazem Abadi, L. (2018). Identification of Spatial Planning Pattern for Makran Coastal Areas with an Approach to Sustainable Regional Security and Development (Case Study: Chabahar and Iranshahr County). Geographical Urban Planning Research, 5(4), 539-564. https://doi.org/10.22059/jurbangeo.2018.225178.652 **[In Persian]**

Zereshki, M. (2018). Legal Analysis of the Challenges by the of the Islamic Parliament Speaker Regarding the Supervision of the Executive Approvals and Directive. Administrative Law, 6(17), 239-267. http://qjal.smtc.ac.ir/article-1-333-fa.html **[In Persian]**

OPEN ACCESS

COPYRIGHTS

© Authors retain the copyright and full publishing rights. This is an open access article under the CC BY-NC license:

https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/ **Publisher:** Urmia University.