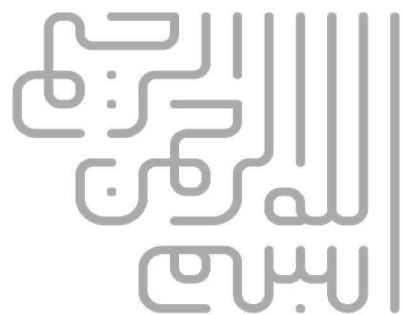


تحلیل تطبیقی انتقال پایتخت: پایتخت اداری جدید مصر؛ بررسی، تحلیل و استخراج درس‌آموخته‌ها



تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۶/۲۱
Publish Date :2026/09/12



عنوان: تحلیل تطبیقی انتقال پایتخت: پایتخت اداری جدید مصر؛ بررسی، تحلیل و استخراج
درس آموخته‌ها

تهیه و تدوین (Author): عرفان نورانی جدایا (گروه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای)
واژه‌های کلیدی: انتقال پایتخت، بحران‌های شهری، شهر جدید، آمایش سرزمین، قاهره

DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21847>

Permanent Link: https://report.mrc.ir/article_11899.html

Publisher : Islamic Parliament Research Center of Iran

عنوان: تحلیل تطبیقی انتقال پایتخت: پایتخت اداری جدید مصر؛ بررسی، تحلیل و استخراج درس‌آموخته‌ها

نوع گزارش: طرح □، لایحه □، نظارتی □، راهبردی ■، پیش‌نویس قانونی □

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای)

مدیر مطالعه: علی فرمان

ناظران علمی: میثم پیله‌فروش، حبیب‌اله ظفریان، محسن علوی‌منش

اظهار نظر کنندگان: فاطمه‌سادات میراحمدی (دفتر مطالعات سیاسی، گروه سیاست داخلی)،

رضا بختیاری‌نژاد (دفتر مطالعات اقتصادی، گروه توسعه و برنامه‌ریزی)، حامد سهرابی (دفتر

مطالعات فرهنگ و آموزش، گروه فرهنگ عمومی، هنر و صنایع خلاق)

گرافیک و صفحه‌آرایی: حمیده سادات وفایی

ویراستار ادبی: مژگان کاظمی

تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۴/۰۳/۱۶



فهرست مطالب

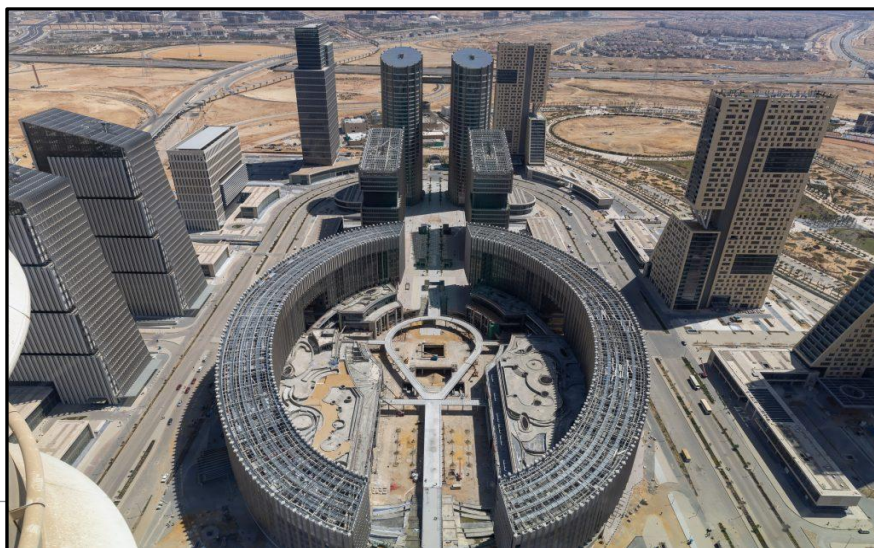
چکیده.....	۶
خلاصه مدیریتی.....	۷
۱. مقدمه.....	۹
۲. پیشینه پژوهش:سوابق تقنینی.....	۱۰
۳. مصر، قاهره و نظام سکونتگاهی.....	۱۱
۳-۱. مصر، نیل بزرگ و آمایش سرزمین.....	۱۱
۳-۲. قاهره و ناکارآمدی پایتخت.....	۱۷
۴. طراحی و برنامه‌ریزی پایتخت جدید اداری مصر.....	۲۲
۴-۱. اقتصاد پایتخت جدید اداری مصر.....	۲۵
۴-۲. مسکن و ساختمان در پایتخت اداری جدید مصر.....	۲۷
۴-۳. زیرساخت و خدمات در پایتخت اداری جدید مصر.....	۲۸
۴-۴. محیط زیست و معماری منظر در پایتخت اداری جدید مصر.....	۳۰
۴-۵. حمل و نقل در پایتخت اداری جدید مصر.....	۳۰
۴-۶. گردشگری در پایتخت اداری جدید مصر.....	۳۲
۴-۷. تلفیق شناخت ابعاد در پایتخت اداری جدید مصر.....	۳۳
۵. بررسی انتقادی.....	۳۶
۵-۱. ابعاد سیاسی.....	۳۶
۵-۲. ابعاد اقتصادی.....	۳۶
۵-۳. ابعاد اجتماعی.....	۳۸
۵-۴. ابعاد محیط زیستی.....	۳۹
۵-۵. ابعاد شهرسازی.....	۴۰
۵-۶. جمع‌بندی انتقادات.....	۴۰
۶. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری.....	۴۲
۶-۱. ارائه راهکارهای پیشنهادی.....	۴۳
منابع و مأخذ.....	۴۶

فهرست شکل‌ها

شکل ۱. تصویر هوایی از رود نیل و جلگه نیل	۱۲
شکل ۲. تراکم جمعیت در نظام سکونتگاهی مصر	۱۴
شکل ۳. دسته‌بندی مناطق شهری و روستایی در مصر	۱۵
شکل ۴. روند تأسیس شهرهای جدید پیش و پس از اجرای برنامه جوامع شهری نوین (NUCP)	۱۶
شکل ۵. چگونگی پراکنش نسل‌های مختلف شهرهای جدید در پهنه سرزمینی مصر	۱۷
شکل ۶. بافت محلی مرکز قاهره	۱۸
شکل ۷. تضاد میان زاغه‌نشین‌های رمله بلاق و برج‌های شهر نیل (Nile City Towers)	۲۰
شکل ۸. موقعیت قرارگیری پایتخت‌اداری جدید مصر نسبت به قاهره و دیگر شهرهای اصلی کشور	۲۳
شکل ۹. فاز نخست طرح جامع پایتخت‌اداری جدید مصر (NAC)	۲۴
شکل ۱۰. نمای بیرونی ساختمان جدید سنا، مجلس عالیای پارلمان مصر	۲۵
شکل ۱۱. نمایی از منطقه تجاری مرکزی (CBD) پایتخت‌اداری جدید مصر، شامل برج نمادین (Iconic Tower)	۲۶
شکل ۱۲. ساختمان‌های مسکونی در پایتخت‌اداری جدید مصر	۲۷
شکل ۱۳. نمای ماهواره‌ای از مجموعه ورزشی عظیم، از جمله استادیوم جدید پایتخت‌اداری (بزرگ‌ترین استادیوم مصر)	۲۹
شکل ۱۴. عملیات عمرانی ساخت یک خط آهن سبک (LRT) جدید در پایتخت‌اداری جدید	۳۱

فهرست جدول

جدول ۱. مشخصات پایتخت‌اداری جدید مصر (NAC)	۳۴
--	----



تحلیل تطبیقی انتقال پایتخت: پایتخت اداری جدید مصر؛ بررسی، تحلیل و استخراج درس‌آموخته‌ها

چکیده



انتقال پایتخت، تصمیمی «راهبردی» و «چندبعدی» است و در صورتی به عنوان راه‌حلی مؤثر برای مسائل پایتخت‌ها و پهنه‌های کلان شهری مطرح می‌شود که راهکارهای پیشنهادی متخصصان در حوزه‌های اقتصادی، سیاسی، شهرسازی و آمایش سرزمین به بن‌بست رسیده و هم‌زمان، اصلاحات ژرف و ساختاری در ساحت‌های سیاسی، اداری و اقتصادی نیز در دستور کار قرار گرفته باشد. این مسئله در تاریخ معاصر ایران پیشینه‌ای طولانی دارد و از این رو، هرگونه تصمیم‌گیری درباره انتقال پایتخت یا حتی تمرکززدایی و توزیع کارکردها در سایر نقاط کشور، نیازمند تأملی دقیق، جامع و چندسویه است. بر همین اساس، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی مطالعه تطبیقی نمونه‌های معاصر جهانی را در دستور کار قرار داده؛ تجربه مصر نشان می‌دهد که این فرایند باید تدریجی، بومی‌سازی شده و متکی بر اجماع ملی، اسناد توسعه منطقه‌ای و اصول آمایش سرزمین انجام گیرد و بر ظرفیت‌های زیرساختی، نیروی انسانی، قابلیت توسعه و اتصال به شبکه‌های حمل و نقل استوار باشد. ساختار وظایف ملی نیز باید چنان بازطراحی شود که هر پهنه از سرزمین، مأموریتی مشخص بر عهده گیرد و کاربری‌های پشتیبان، بدون شکل‌گیری جزیره‌های اداری، سامان یابند. این فرایند باید بلندمدت، مرحله‌ای و فازبندی شده اجرا شود تا از انباشت نهادهای ناکارآمد جلوگیری گردد. همچنین تأمین مالی پروژه نیز از ترکیب بازتوزیع منابع، سرمایه‌گذاری خصوصی و اوراق مشارکت صورت می‌گیرد. افزون بر این، اصلاحات حقوقی، مشارکت عمومی و بازتعریف هم‌زمان پایتخت پیشین برای کاهش مقاومت‌ها و صیانت از سرمایه اجتماعی ضروری است.



خلاصه مدیریتی

■ بیان / شرح مسئله

انتقال پایتخت از مهم‌ترین تصمیم‌های راهبردی و بزرگ‌مقیاس در سپهر سیاسی هر سرزمین است و تنها زمانی به کاهش مشکلات پایتخت فعلی می‌انجامد که با اصلاحات بنیادین در ساختار سیاسی، اداری و اقتصادی همراه شود، در غیر این صورت، الگوی جدید دچار همان بحران‌ها و ناکارآمدی‌ها خواهد شد و صرفاً جابه‌جایی مکان یا انتقال مشکل رخ می‌دهد. در این زمینه، مطالعه تجربه مصر به سبب متأخر بودن آن به نسبت نمونه‌های دیگر واجد اهمیت است؛ قاهره در دهه‌های اخیر با تمرکز شدید نهادی و اقتصادی، ازدحام جمعیتی، فرسودگی زیرساخت‌ها، بحران حمل‌ونقل، آلودگی هوا و شکاف‌های اجتماعی عمیق مواجه بوده و فرایند انتقال پایتخت علاوه بر پاسخی کالبدی به بحران‌های مذکور، تلاشی اجتماعی-اقتصادی برای بازتعریف رابطه دولت و شهروند و بازتوزیع کارکردهای حاکمیتی است. از منظر سیاسی-اداری نیز فشار ناشی از تمرکز قدرت در قاهره، پایداری محیطی و کیفیت زندگی شهروندان را مختل کرده است. از این رو، مطالعه تجربه مصر و توجه به درس آموخته‌های آن نکات مفیدی برای ترسیم چارچوب و حیطه عمل و همچنین تدوین راهبردهای انتقال مرکز قدرت کشور، از طریق برنامه‌ریزی مرحله‌ای، هوشمندانه و متناسب با ملاحظات جغرافیای سیاسی فراهم می‌آورد.

■ نقطه نظرات / یافته‌های کلیدی

انباشت بحران‌های مزمن شهری در قاهره نظیر تراکم بالای جمعیت، ترافیک سنگین، توسعه نامتوازن، فرسودگی زیرساخت‌ها، آلودگی محیطی شدید و تمرکز بیش از حد نهادهای حاکمیتی، دولت مصر را به اتخاذ تصمیمی راهبردی برای احداث «پایتخت اداری جدید» سوق داد. این شهر در ۴۵ کیلومتری شرق قاهره و با برآورد ظرفیت اولیه حدود ۶.۵ میلیون نفر، مأموریت دارد ساختارهای سیاسی و اداری کشور را به خود منتقل کرده و از فشار عملکردی، جمعیتی و ترافیکی بر قاهره بکاهد. بنابر اعلام مسئولان، طراحی این شهر بر پایه اصول شهرسازی هوشمند، رویکردهای دوستدار محیط‌زیست و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین ارتباطی انجام گرفته و هدف آن ارتقای کیفیت زندگی و بازتعریف پیوند میان انسان و محیط کالبدی است.

با این حال، منتقدان هشدار می‌دهند که انتقال صرف نهادهای دولتی، در غیاب اصلاحات بنیادی در نظام مدیریت منابع، سیاست‌گذاری منصفانه و رعایت عدالت اجتماعی، تنها به بازتولید بحران‌های قاهره در جغرافیایی تازه می‌انجامد. مشکلاتی همچون مصرف بالای آب و انرژی در اقلیم خشک، هزینه سنگین مسکن و محدود شدن اسکان به اقشار بر خوردار، خطر شکل‌گیری شهری نابرابر را افزایش می‌دهد. تخلیه اجباری برخی سکونتگاه‌های غیررسمی برای اسکان گروه‌های جدید نیز موجی از انتقادات را برانگیخته است.

تحلیلگران باور دارند موفقیت این شهر در گرو پیوند کالبد آن با سیاست‌های کارآمد مسکن اجتماعی، تقویت مشارکت شهروندان و تضمین عدالت فضایی است. هر چند دولت مصر امیدوار است با جذب میلیون‌ها نفر به این شهر و کاهش فشار بر قاهره طی یک دهه آینده به بهبود شرایط دست یابد، اما تحقق این هدف مستلزم اجرای هم‌زمان برنامه‌های اجتماعی-اقتصادی و زیست‌محیطی مؤثر خواهد بود.

■ پیشنهاد راهکارهای تقنینی، نظارتی یا سیاستی

انتقال پایتخت فرایندی چندبعدی و پیچیده است که مستلزم تصمیم‌سازی علمی، تدریجی و مبتنی بر اجماع ملی و اصلاحات ساختاری است. تجربه مصر در احداث پایتخت جدید اداری نشان می‌دهد که انتقال صرف نهادهای دولتی، بدون راهبردهای کلان ملی-منطقه‌ای، مدیریت چندسطحی، سیاست‌گذاری عادلانه و بازتوزیع مؤثر منابع، نه تنها فشار را از قاهره کاهش نمی‌دهد، بلکه به بازتولید نابرابری‌های فضایی و

- شکاف‌های اجتماعی می‌انجامد. موفقیت احداث پایتخت اداری جدید (NAC) بیش از کالبد فیزیکی، به نوع نگاه حاکمیت به شهر، شهروند و عدالت فضایی وابسته است؛ لذا بی‌توجهی به پیوندهای تاریخی و فرهنگی نیز می‌تواند بحران‌های هویتی جدیدی ایجاد کند.
- راهکارهای مستخرج از بررسی صورت گرفته در تجربه مصر عبارت‌اند از:
۱. تصمیم به انتقال پایتخت و مکان‌یابی پایتخت جدید هر دو تا حد زیادی به کلیات سازمان فضایی سرزمین و الگوهای توسعه منطقه‌ای و آمایش سرزمین وابسته است و باید این موارد را مدنظر گذاشت.
 ۲. انتخاب شهر (های) مقصد برای واگذاری وظایف اداری و ملی باید بر مبنای ظرفیت‌های زیست‌محیطی، فضایی، انسانی و زیرساختی انجام شود که مستلزم تلفیق رویکردهای درون‌زا و برون‌گراست؛ یعنی شهر (های) منتخب ضمن برخورداری از توان توسعه داخلی، قابلیت ایفای نقش ملی و ارتباطی را نیز داشته باشند.
 ۳. به موازات فرایند مکان‌یابی پایتخت جدید، بازطراحی ساختاری نظام کارکردی در کشور بر اساس اصل تفکیک کارکردی و همبستگی عملکردی ضروری است تا هر قطب بر پایه مأموریت خاص خود سازمان یابد.
 ۴. انتقال وظایف باید به صورت تدریجی و مرحله‌بندی شده در یک بازه بلندمدت صورت پذیرد تا از بروز بحران‌های نهادی، مالی و اجتماعی پیشگیری شود. اجرای فازبندی شده با شاخص‌های سنجش‌پذیر و نظام بازنگری مداوم می‌تواند مانع از انباشت نهادهای ناکارآمد شود.
 ۵. رعایت الزامات زیست‌محیطی و اقلیمی مبتنی بر فناوری روز در طراحی و ساخت زیرساخت‌ها حیاتی است؛ بهره‌گیری از انرژی‌های تجدیدپذیر، معماری همساز با اقلیم، مدیریت هوشمند منابع آب و کنترل گسترش افقی شهرها باید در اولویت قرار گیرد.
 ۶. ساختار مالی این فرایند نباید تنها متکی بر بودجه عمومی باشد، بلکه باید از الگوهای مشارکتی دولت و بخش خصوصی، صندوق‌های توسعه منطقه‌ای، اوراق مشارکت شهری و ارزش افزوده زمین بهره‌گیرد. مشارکت جوامع محلی در این چارچوب، شرط لازم برای توزیع عادلانه منافع و تقویت احساس تعلق به پروژه‌های ملی است.
 ۷. اصلاح قوانین پایه‌ای، تقسیم اختیارها و تعریف روشن نقش‌ها و حدود صلاحیت دولت مرکزی، مناطق و شهرداری‌ها باید در دستور کار قرار گیرد تا از ابهام در مسئولیت‌ها و تمرکز دوباره قدرت جلوگیری شود.
 ۸. بعد اجتماعی و فرهنگی انتقال پایتخت، هم‌سنگ ابعاد کالبدی و مدیریتی اهمیت دارد. هیچ برنامه‌ای بدون پذیرش عمومی، مشارکت شهروندان و اقناع نخبگان به موفقیت نخواهد رسید. از این رو، باید فرایند تصمیم‌سازی با مشارکت فعال ذی‌نفعان، گروه‌های تخصصی و جامعه مدنی همراه شود. اطلاع‌رسانی شفاف، نظرسنجی‌های عمومی و تشکیل کمیته‌های مشورتی از ابزارهای ضروری این مسیر است.
 ۹. آینده‌نگری درباره پایتخت فعلی حیاتی است و این شهر باید از طریق بازآفرینی شهری، بازتوزیع کاربری‌ها و تقویت استقلال مالی به قطبی چندوظیفه‌ای و پویا بدل شود تا از فروپاشی اجتماعی و رکود اقتصادی آن جلوگیری شود.
 ۱۰. موفقیت این تحول بزرگ در گرو نهادی فرابخشی و مقتدر برای هماهنگی، پایش و ارزیابی است که ضمن نظارت بر اجرای گام‌به‌گام پروژه، پیوست‌های زیست‌محیطی و اجتماعی را پایدار سازد و از فروکاست طرح به مجموعه‌ای از اقدام‌های اقتصادی و کالبدی به صورت پراکنده جلوگیری کند. چنین سازوکاری می‌تواند انتقال پایتخت را از یک جابه‌جایی صرف کالبدی، به فرایندی ملی، تدریجی و پایدار بدل سازد.



۱. مقدمه



انتقال پایتخت به مثابه یکی از مهم‌ترین تصمیم‌های راهبردی در حوزه مدیریت سرزمین با ماهیت کلان سیاسی محسوب می‌شود که در طول تاریخ، کشورهای متعددی به دلایل گوناگون به آن متوسل شده‌اند. بررسی تجارب جهانی موفق و ناموفق در این زمینه، ارائه راهکارهای عملی برای سیاستگذاری و قانونگذاری و واکاوی عمیق مزایا و معایب این تصمیم راهبردی، ضرورت انجام پژوهش‌های تخصصی در این حوزه را آشکار می‌سازد.

موضوع انتقال پایتخت به دلیل پیچیدگی‌ها و ابعاد گسترده آن، نیازمند بررسی عمیق و جامع است که در این میان مطالعه تجارب کشورهای مختلف در زمینه انتقال پایتخت، ابزاری مهم برای ترسیم خط‌مشی‌ها و تجهیز سیاستگذاران به راهکارهای متنوع محسوب می‌شود. صرف‌نظر از بررسی‌هایی که تاکنون پیرامون تجارب جهانی موفق انتقال پایتخت و استخراج شاخص‌ها و معیارهای کلیدی در مسیر نیل به اهداف این موضوع انجام شده، **بررسی تجارب ناموفق یا نیمه‌موفق نیز اهمیت بالایی دارد تا از تکرار اشتباهات جلوگیری شود**. این مطالعات تطبیقی می‌تواند در تدوین الگوهای بومی، شناسایی عوامل کلیدی موفقیت، پیش‌بینی چالش‌های احتمالی، تخمین هزینه‌ها و زمان‌بندی و طراحی مکانیزم‌های اجرایی مؤثر کمک شایانی کند. علاوه بر این، تحلیل تجارب جهانی در زمینه قانونگذاری، نحوه تأمین مالی، مدیریت مقاومت‌ها و ایجاد اجماع ملی، ابزارهای ضروری برای موفقیت در این مسیر فراهم می‌آورد.

تهران و قاهره، به عنوان دو کلان‌شهر مسلط در ساختار فضایی ایران و مصر، طی دهه‌های اخیر با چالش‌های کمابیش مشابهی همچون تمرکز شدید جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی، گسترش بی‌رویه کالبدی، تراکم ترافیک، آلودگی‌های زیست محیطی، کمبود زیرساخت‌های شهری و فشار فزاینده بر خدمات عمومی مواجه بوده‌اند. تمرکز نهادهای حکمرانی، سرمایه‌گذاری و فرصت‌های اشتغال در این دو پایتخت، روند مهاجرت‌های گسترده داخلی را تشدید کرده و بر پیچیدگی مسائل شهری افزوده است. در پاسخ به این وضعیت، دولت مصر راهبردی مداخله‌گرانه را در پیش گرفت و با برنامه‌ریزی و احداث پایتخت اداری جدید (NAC)، کوشید بخشی از بار جمعیتی و عملکردی قاهره را به فضایی تازه تأسیس منتقل کند. این شهر جدید با هدف تمرکززدایی از فعالیت‌های حکومتی، کاهش فشار بر زیرساخت‌های قاهره، جذب سرمایه‌گذاری، توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل نوین و ایجاد بستری برای رشد شهری هوشمند طراحی شد و به یکی از مهم‌ترین پروژه‌های توسعه فضایی مصر در دهه‌های اخیر تبدیل شد. بر پایه توضیحات ارائه شده، این گزارش در سه محور اصلی سامان یافته؛ نخست، ساختار کنونی نظام سکونتگاهی مصر و عوامل مؤثر بر ناکارآمدی قاهره در ایفای نقش پایتخت ملی مورد واکاوی قرار می‌گیرد. سپس، زمینه‌های شکل‌گیری، اهداف، کارکردها و ویژگی‌های پایتخت اداری جدید مصر تشریح می‌شود و در بخش پایانی نیز با بررسی انتقادات و چالش‌های این پروژه شهری، تلاش می‌شود ضمن ارزیابی دستاوردها و کاستی‌های آن، راهبردها و ملاحظات برای پیشگیری از تکرار مسائل مشابه در فرایندهای برنامه‌ریزی و توسعه شهری ایران ارائه شود.

۲. پیشینه پژوهش: سوابق تقنینی



در نظام حقوقی مصر، مبنای اولیه هر ادعایی درباره تغییر پایتخت صریح و روشن است؛ قانون اساسی مصر صراحت دارد که «قاهره پایتخت جمهوری عربی مصر»^۱ است و این قید پایه‌ای برای هر تصمیمی در این زمینه به شمار می‌آید. همچنین قوانین اساسی یا تشکیلاتی بیان می‌کنند که محل برگزاری جلسات پارلمانی در قاهره تعیین شده و تنها در موارد استثنایی و با شرایط مشخص (درخواست رئیس‌جمهور یا یک‌سوم نمایندگان) می‌توان جلسه‌ای را خارج از قاهره تشکیل داد؛^۲ از همین رو هر اقدام برای انتقال قطعی «پایتخت قانونی» مستلزم یک تغییر حقوقی و تصویب قانونی است که با مفاد متمم قانون اساسی سازگار باشد. از منظر اجرایی و برای پرهیز از تناقض با این تکالیف قانون اساسی، دولت مصر در عملی قابل توجه و در ۸ ژوئن ۲۰۲۲ طرحی را به تصویب رساند که به موجب آن مرکز شرقی استان قاهره برای دربرگیری اراضی پایتخت اداری جدید بازتعریف شد؛ این اقدام که در قالب پیش‌نویس یا فرمان ریاست‌جمهوری و تصویب کابینه اعلان شد، راه‌حل فنی-اداری دولت را برای تضمین قانون‌مداری انتقال مقرهای حکومتی (از جمله محل پارلمان و برخی وزارتخانه‌ها) تسهیل و تسریع کرد. از سوی دیگر، سازوکار نهادی توسعه و مدیریت پایتخت اداری جدید بر پایه تأسیس شرکت یا نهاد اختصاصی «شرکت توسعه شهرسازی پایتخت اداری» (ACUD)^۳ توسط فرمان ریاست‌جمهوری و تخصیص زمین‌های دولتی ایجاد شد؛ ACUD به‌عنوان توسعه‌دهنده اصلی، ترکیبی از سهام و دارایی‌های دولتی و نهادهای وابسته به وزارت دفاع و نهادهای شهری را گرد آورده تا مسئولیت برنامه‌ریزی، تأمین زیرساخت و فروش اراضی را برعهده گیرد. افزون بر این، دولت برای تسهیل سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بخش‌های ویژه در NAC، از ابزارهای قانون سرمایه‌گذاری و اصلاح‌های آیین‌نامه‌های آن (از جمله امتیازها و تسهیلات مالیاتی یا سرمایه‌گذاری) استفاده کرده تا بخش خصوصی و منابع مالی را جذب کند.

در عمل نیز گرچه قاهره همچنان از منظر قانون اساسی «پایتخت» تلقی می‌شود، از سال‌های آخر دهه ۲۰۱۰ میلادی و به‌ویژه پس از سخنرانی‌ها و دستورهای مقامات دولت، شمار قابل توجهی از دفاتر ریاست‌جمهوری، کابینه و برخی وزارتخانه‌ها و نهادها به مجموعه دولت‌محور در NAC منتقل شده‌اند و حتی مراسم تحلیف ریاست‌جمهوری و نشست‌های رسمی مهمی در آن برگزار شده؛ امری که نشان‌دهنده انتقال عملکردی (De Facto)^۴ نهادهای حکومتی پیش از تغییر شکل حقوقی (De Jure)^۵ نهایی است. بنابراین جمع‌بندی حقوقی این است که مصر برای تحقق کامل «تغییر پایتخت» با دو مسیر موازی روبه‌رو بوده است؛ نخست، مسیر حقوقی رسمی که نیازمند تصویب قانون یا فرمانی است که با نص قانون اساسی تناقض نداشته باشد و دوم مسیر اجرایی اداری که با بازترسیم محدوده‌های استانی، ایجاد نهادهای دولتی - شرکت‌محور و استفاده از ابزارهای سرمایه‌گذاری در عمل امکان‌پذیر شده است. نهایی‌سازی و وحدت بخشی این دو مسیر (یعنی تبدیل انتقال عملکردی به انتقال حقوقی کامل) همچنان مستلزم یک فرمان قانونی صریح، منتشر شده در روزنامه رسمی و منطبق بر مواد مربوط قانون اساسی است که تاکنون صورت نپذیرفته است.

۱. ماده (۲۲۲) قانون اساسی جمهوری عربی مصر.

۲. ماده (۱۱۴) قانون اساسی جمهوری عربی مصر.

3. Administrative Capital Urban Development Company.

۴. دوفاکتو (De Facto) رویه‌هایی را توصیف می‌کند که در واقعیت وجود دارند، صرف‌نظر از اینکه آیا رسماً توسط قوانین یا سایر هنجارهای رسمی به رسمیت شناخته شده‌اند یا خیر. این اصطلاح معمولاً برای اشاره به آنچه در عمل اتفاق می‌افتد، در مقایسه با دوزور (De Jure) استفاده می‌شود. این تمایز در زمینه‌هایی مانند قانون و حکومت بسیار مهم است.

۵. در قانون و حکومت، اصطلاح دوزور (De Jure) به رویه‌هایی اشاره دارد که صرف‌نظر از اینکه آیا آن رویه در واقعیت وجود دارد یا خیر، به‌طور رسمی توسط قوانین یا سایر هنجارهای رسمی به رسمیت شناخته شده‌اند. این عبارت اغلب در تضاد با دوفاکتو (De Facto) به کار می‌رود که موقعیت‌هایی را توصیف می‌کند که در واقعیت وجود دارند، حتی اگر رسماً به رسمیت شناخته نشده باشند.

۳. مصر، قاهره و نظام سکونتگاهی

۳-۱. مصر، نیل بزرگ و آمایش سرزمین

مصر پرجمعیت‌ترین کشور منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا (MENA)^۱ است و با جمعیتی بیش از ۱۱۵ میلیون نفر، جایگاهی مهم در معادلات جمعیتی و شهری این منطقه دارد. این کشور در طول تاریخ، یکی از کهن‌ترین و اثرگذارترین تمدن‌های جهان را در خود پرورانده است. تمدن مصر باستان، که در امتداد رود نیل شکل گرفت، بر پایه نظامی پیشرفته از کشاورزی، مدیریت آب و سازمان اجتماعی استوار بود. از همان دوران اولیه، مصر با وجود اقلیم خشک و محدودیت زمین‌های حاصل‌خیز، توانست با بهره‌گیری از رود نیل و برکات فراوان حاصله از آن، ثبات و شکوفایی اقتصادی را تجربه کند. آثار این تمدن کهن هنوز در ساختارهای شهری، معماری و فرهنگ عمومی مصر دیده می‌شود. از معابد عظیم و اهرام گرفته تا نظم فضایی روستاها و شهرهای کنونی، همگی بیانگر استمرار تاریخی رابطه انسان و طبیعت در این سرزمین‌اند. این پیوستگی تاریخی میان جغرافیا و تمدن باعث شده که ساختار سکونت‌ی امروز مصر همچنان تابع مسیر رود نیل باشد و جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی در دره و دلتا متمرکز شوند.

شکل ۱. تصویر هوایی از رود نیل و جلگه نیل [۳۴]



1. Middle East and North Africa

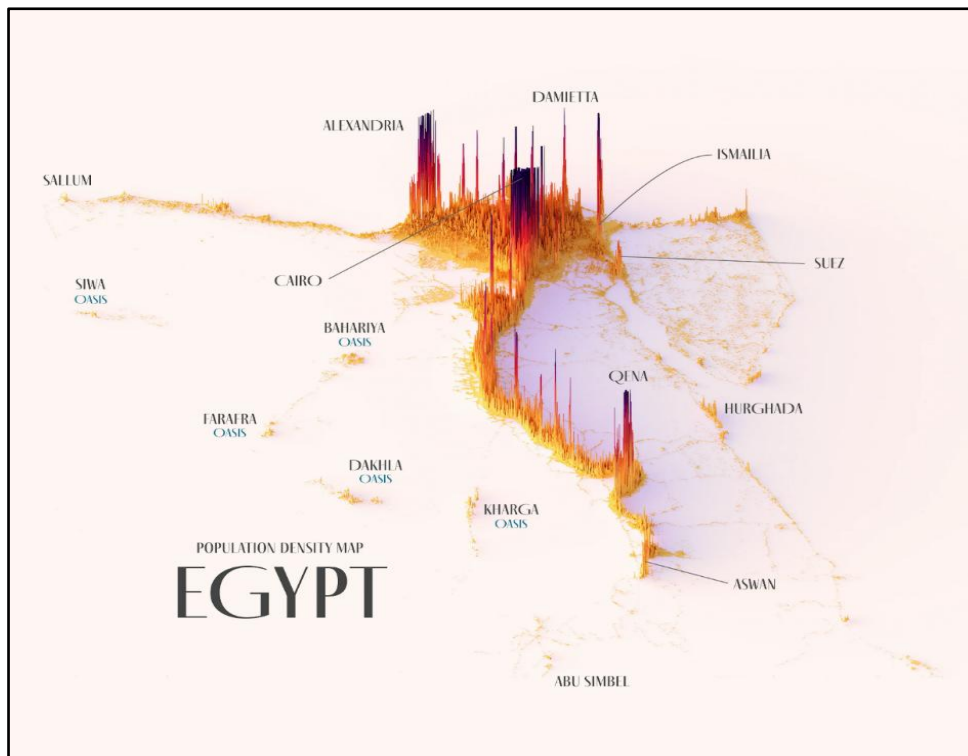
تمدن و شهرنشینی در مصر فرایندی تاریخی و پیوسته است که ریشه در ساختار سیاسی و اقتصادی تمدن نیل دارد. نخستین شهرها به عنوان مراکز اداری، مذهبی و تجاری شکل گرفتند و با گذشت زمان، در دوره‌های یونانی، رومی، اسلامی و عثمانی گسترش یافتند. در قرن نوزدهم، با آغاز اصلاحات محمدعلی پاشا عثمانی و گسترش تماس با غرب، روند مدرن سازی در شهرهای بزرگ آغاز شد. توسعه زیرساخت‌ها، ایجاد شبکه‌های حمل و نقل و تمرکز صنایع و نهادهای اداری در قاهره و اسکندریه، این دو شهر را به قطب‌های اصلی کشور بدل کرد. در قرن بیستم، رشد سریع جمعیت، مهاجرت روستاییان و افزایش تقاضا برای مسکن باعث شد حاشیه‌نشینی گسترش یابد و تعادل فضایی کشور به هم بخورد. بدین ترتیب، شهرنشینی در مصر از الگویی تاریخی و متمرکز به شبکه‌ای پیچیده از شهرها و سکونتگاه‌های رسمی و غیررسمی تبدیل شد که هم‌زمان جلوه‌ای از تاریخ و چالش‌های جدید توسعه را نشان می‌دهد.

الگوی پراکنش شهری در مصر نتیجه ترکیب چند عامل طبیعی، اقتصادی و مدیریتی است. از نظر جغرافیایی، تنها بخش کوچکی از خاک این کشور قابل سکونت است و عمده جمعیت این کشور در امتداد رود نیل و دلتای آن زندگی می‌کنند. این تمرکز ناشی از محدودیت زمین‌های کشاورزی و منابع آبی است. از سوی دیگر، تمرکز سرمایه‌گذاری‌ها، صنایع، خدمات و فرصت‌های شغلی در قاهره و اسکندریه موجب مهاجرت گسترده روستاییان به این دو شهر شده است. در کنار آن، سیاست‌های تاریخی دولت در زمینه مالکیت زمین و توسعه زیرساخت‌ها، عملاً موجب تداوم تمرکز و تشدید شکاف فضایی میان مناطق شهری و روستایی شده است. شبکه حمل و نقل مصر نیز به جای توزیع متوازن، عمدتاً در امتداد محور نیل و مسیرهای اصلی میان چند شهر بزرگ متمرکز است. این وضعیت موجب شده تا چهره فضایی مصر ترکیبی از تمرکز شدید جمعیت و کمبود امکانات در مناطق پیرامونی باشد.

۱-۳. نظام زیست-فعالیت نامتوازن در مصر

نظام جغرافیایی و آمایش سرزمین مصر بیانگر بی‌توازی و بی‌تناسبی شدید میان بخش‌های قابل سکونت و مناطق بایر و بیابانی است. دلایل تمرکز عمده جمعیت مصر در مجاورت نیل ریشه در شرایط زیست‌محیطی، اقتصادی و تاریخی دارد. نیل منبع ۹۷ درصد آب آشامیدنی، آبیاری و کشاورزی مصر به شمار می‌رود و بدون آن حیات انسانی در این کشور تقریباً غیرممکن است. این رود نقش اساسی در شکل‌گیری تمدن مصر باستان داشته و از هزاران سال پیش به عنوان محور کشاورزی، حمل و نقل و تجارت ایفای نقش کرده است. بیش از ۹۵ درصد از مساحت مصر، به بیابان‌های شرقی، غربی و بخش‌هایی از شبه جزیره سینا تعلق دارد، در حالی که تنها حدود ۳.۵ تا ۴ درصد از زمین‌های این کشور قابل کشت و زندگی انسان است. این وضعیت سبب شده که توزیع فعالیت‌های انسانی، زیرساخت‌ها و نظام سکونتگاهی در مصر به نوار باریکی در امتداد رود نیل محدود شود. این نوار باریک، از جنوب تا شمال امتداد یافته و در نقطه پیوند به دریای مدیترانه، به دلتای حاصل خیزی منتهی می‌شود که کانون زندگی کشاورزی و شهری مصر است. چنین تمرکزی در امتداد نیل باعث می‌شود که سازمان فضایی سکونتگاه‌ها و آمایش سرزمین در مصر، به جای توزیع متوازن منابع، بر تراکم جمعیت و توسعه محور نیل متمرکز شود. از دید زمین ساختی نیز، وجود دشت‌های پست و بیابان‌های گسترده در غرب و شرق مانعی طبیعی در برابر گسترش شهرها و کشاورزی خارج از دره نیل ایجاد کرده که این فقدان توازن فضایی در پهنه سرزمین را تشدید می‌کند.

شکل ۲. تراکم جمعیت در نظام سکونتگاهی مصر [۳۵]



برونداد کالبدی عوامل فوق‌الذکر در نظام شهری و سکونتگاهی مصر، تشکیل و تشدید ساختار سلسله‌مراتبی با مرکزیت شدید پایتخت در بازه زمانی چند قرن است. قاهره به عنوان مرکز سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و ارتباطی کشور، به منطقه‌ای ابرشهری^۱ با جمعیتی بیش از ۲۰ میلیون نفر مبدل شده که تراکم جمعیتی بیش از ۱۹ هزار نفر در هر کیلومتر مربع دارد و پس از آن، اسکندریه در سواحل مدیترانه، دومین قطب شهری با بیش از ۵ میلیون نفر جمعیت محسوب می‌شود. در مقابل، بخش‌های وسیعی از کشور مانند صحرای غربی، شرقی و سینا تقریباً خالی از سکنه‌اند. چنین تمرکز جمعیتی موجب ایجاد چالش‌هایی چون فشار بر زیرساخت‌های شهری، آلودگی‌های محیطی، کمبود منابع آب، تخریب محیط زیست و گسترش سکونتگاه‌های غیررسمی شده است. تلاش‌های دولت مصر برای توسعه مناطق تازه‌ساز در بیابان‌ها، مانند شهرهای جدید در اطراف قاهره، اغلب موفقیت محدودی داشته‌اند، زیرا نبود منابع طبیعی، فاصله از رود نیل و هزینه بالای زیرساخت‌ها مانع جذب جمعیت در آنها شده است. در نتیجه نظام سکونتگاهی مصر عملاً بر محور رود نیل متمرکز باقی مانده که در هم‌افزایی با ساختار اقتصادی مبتنی بر کشاورزی نیل محور، الگوی توسعه را به شدت تک قطبی کرده است.

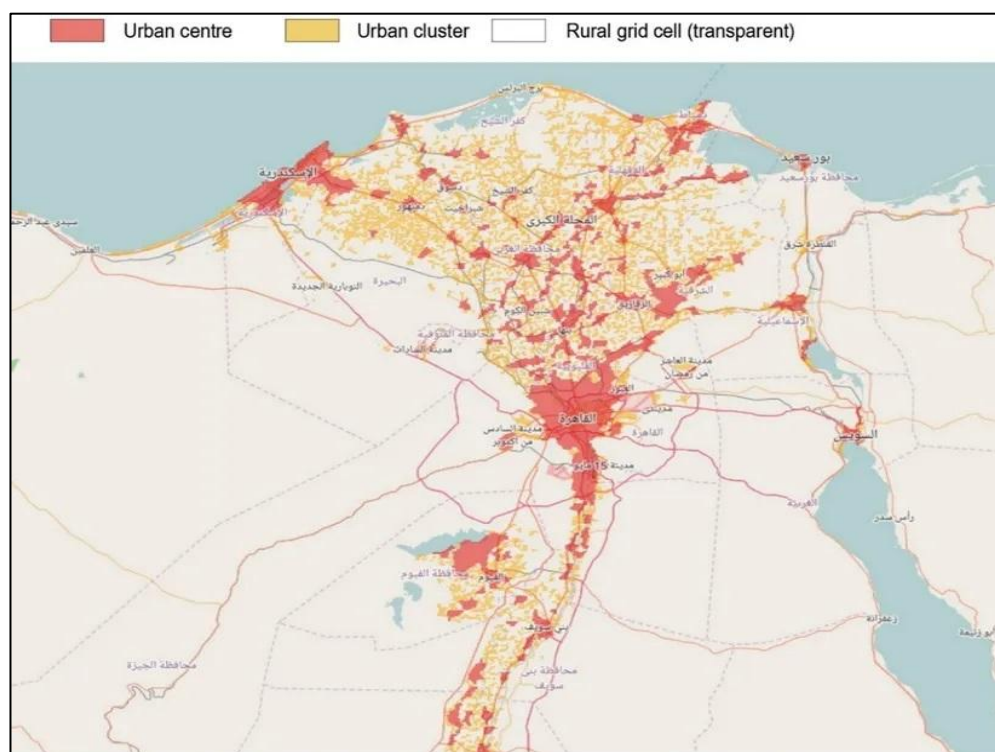
۳-۱-۲. سیاست شهرهای جدید در مصر

رشد سالیانه جمعیت مصر به بیش از ۱.۶ میلیون نفر رسیده و طی سه سال جمعیتی معادل کشورهای کوچکی چون دانمارک یا نروژ به کشور افزوده می‌شود. این شتاب جمعیتی، سیاست‌های شهری موجود را ناتوان از پاسخ‌گویی کرده و پیامد آن گسترش بی‌رویه شهرها، فشار بر منابع طبیعی و تشدید نابرابری‌های فضایی است. بر اساس آمارهای داخلی، در سال ۲۰۲۰ تنها ۴۳ درصد مصریان در مناطق شهری زندگی می‌کردند؛ اما داده‌های بین‌المللی نظیر مطالعات سازمان توسعه و همکاری اقتصادی و گزارش کمیسیون اروپا مبتنی بر معیارهای

1. Megalopolis

همسان‌سازی شده، ارقامی به مراتب بالاتر را نشان می‌دهد؛ به‌طوری‌که در سال ۲۰۱۵، ۶۶ درصد جمعیت در مراکز شهری و ۲۷ درصد در مناطق نیمه‌متراکم سکونت داشتند [۳۲]. بدین ترتیب، بیش از ۹۰ درصد جمعیت مصر در پهنه‌هایی با ویژگی‌های شهری به سر می‌برند.

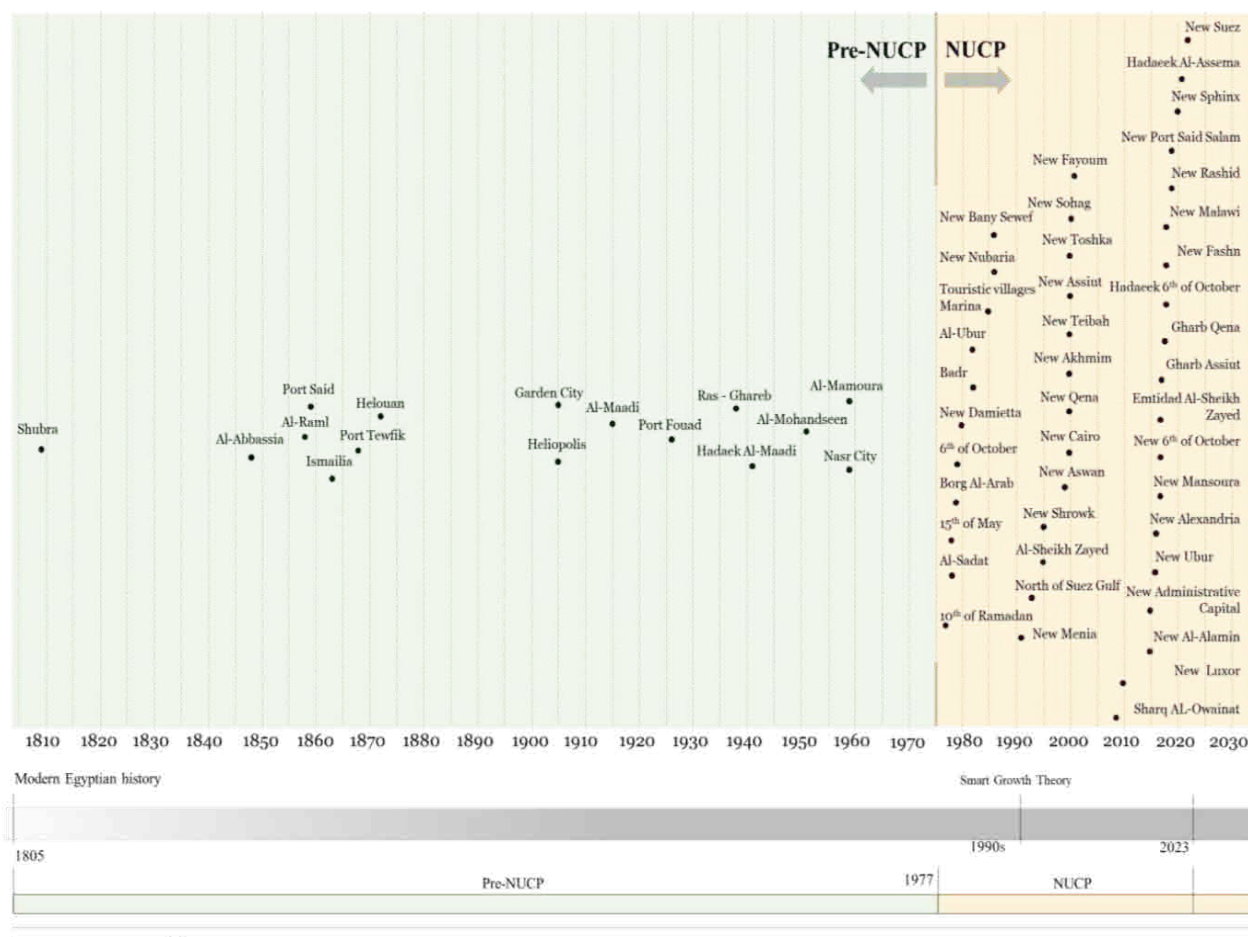
شکل ۳. دسته‌بندی مناطق شهری و روستایی در مصر [۳۲]



از دهه ۱۹۷۰ به این سو، دولت مصر برای کاهش فشار جمعیتی بر کلان‌شهرهایی چون قاهره و اسکندریه، اقدام به احداث مجموعه‌ای از شهرهای جدید موسوم به «جوامع شهری نوین» و سازمان معطوف به آن (NUCA)^۱ کرده است. دولت با ایجاد زیرساخت‌های گسترده، مناطق صنعتی و مسکن ارزان‌قیمت در این شهرهای کوشدالگوی تمرکز را بشکند و توسعه متوازن‌تری ایجاد کند. پیرو این امر، سازمان «مناطق شهری جدید»، نهادی دولتی زیرمجموعه وزارت مسکن، خدمات رفاهی و جوامع شهری در سال ۱۹۷۹، به موجب قانون شماره ۵۹ تأسیس شد تا هدایت، طراحی و اجرای سیاست شهرهای جدید را بر عهده گیرد. مأموریت اصلی این سازمان، کاهش تمرکز جمعیتی در امتداد رود نیل، مهار گسترش بی‌رویه شهرهای تاریخی و ایجاد کانون‌های سکونتی و اقتصادی در اراضی بیابانی است. NUCA بر اساس سه اصل سیاستی پایدار بنا شد؛ ۱. تحریک رشد اقتصادی از طریق ساخت‌وساز، ۲. تأمین مالی دولت از محل فروش زمین و ۳. پاسخ به بحران مسکن با تولید انبوه واحدهای مسکونی. تأسیس NUCA و اجرای برنامه جوامع شهری نوین (NUCP)^۲ در دهه ۷۰ قرن گذشته میلادی، تأثیر بسزایی بر سیمای فضایی شهرها و نواحی سکونتگاهی در پهنه سرزمینی مصر داشته؛ بنابر آمارها [۳۱]، تعداد شهرهای جدید ذیل برنامه جوامع شهری نوین تاکنون به ۲۳ مورد رسیده و قرار است تا سال ۲۰۳۰ به دو برابر افزایش یابند که در نسل‌های جدید، گرایش بیشتری به فضای سبز و استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر به چشم می‌خورد.

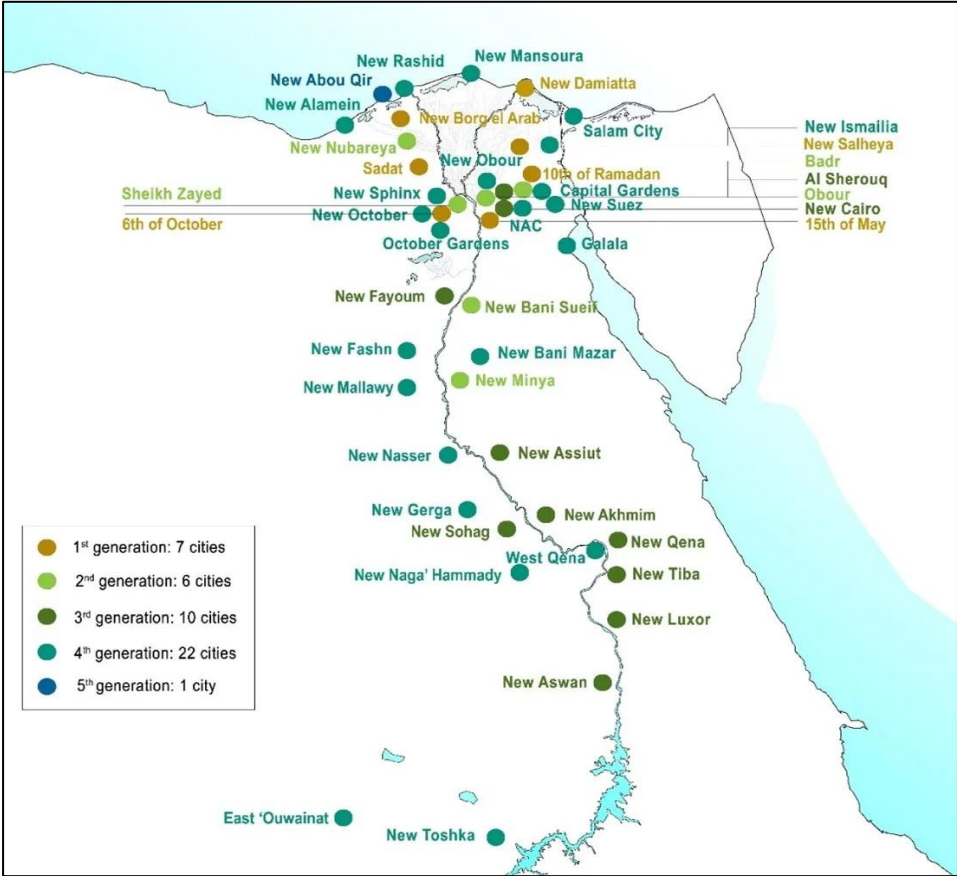
1. New Urban Communities Authority
2. New Urban Communities Program

شکل ۴. روند تأسیس شهرهای جدید پیش و پس از اجرای برنامه جوامع شهری نوین (NUCP) [۳۳]



با این حال و با وجود سال‌ها مطالعه و برنامه‌ریزی، توسعه افقی و گسترده شهرهای جدید موجب افزایش ردپای کربنی و گسترش الگوهای حمل‌ونقل وابسته به سوخت‌های فسیلی شده است. علاوه بر آن، چالش «دسترس‌پذیری مالی مسکن» در این شهرها، مانع از جذب جمعیت هدف شده و سهم ساکنان آنها هنوز کمتر از ۱۰ درصد جمعیت کل کشور است. ناکامی نسبی این شهرها در دستیابی به اهداف جمعیتی و زیست‌محیطی، ضرورت ارزیابی جامع‌تری از میزان زیست‌پذیری، جذابیت اقتصادی و پایداری اکولوژیکی آنها را آشکار می‌سازد [۳۱].

شکل ۵. چگونگی پراکنش نسل‌های مختلف شهرهای جدید در پهنه سرزمینی مصر [۳۱]



در چنین بستری، تمرکز سیاست‌های شهری باید از توسعه کالبدی صرف در بیابان‌ها به سوی بازآفرینی درون‌زا و مقاوم‌سازی شهرهای موجود تغییر یابد تا ضمن حفظ سرمایه‌های اجتماعی و زیرساختی، مسیر گذار به توسعه شهری پایدار و متوازن هموار شود. در این مسیر تصویب «سیاست ملی شهری مصر»^۱ (NUP) در سال ۲۰۲۳ گامی کلیدی در جهت بازآرایی نظام شهری این کشور به شمار می‌رود. این سیاست بر ایجاد نظامی متوازن از شهرها و بهره‌گیری از ظرفیت خوشه‌های شهری از طریق تقویت رقابت‌پذیری، اتصال‌پذیری و جذابیت آنها تأکید دارد. تحقق این اهداف مستلزم آن است که پایداری زیست‌محیطی به صورت درون‌زا در همه اقدام‌های سیاستی گنجانده شود و سازوکارهای مالی و نهادی لازم برای اجرای مؤثر آن به سرعت شکل گیرد.

۲-۳. قاهره و ناکارآمدی پایتخت

رشد شتاب زده قاهره بزرگ، فشار قابل توجهی بر زیرساخت‌ها و کیفیت زندگی این کلان‌شهر وارد کرده است. با جمعیتی بیش از ۲۰ میلیون نفر، این منطقه کلان‌شهری روزانه به عبور حدود ۳ میلیون وسیله نقلیه وابسته است و رفتار معضلات ترافیکی بغرنجی شده؛ به‌طوری‌که براساس مطالعه‌ای از بانک جهانی، قاهره بزرگ سالیانه حدود ۵۰ میلیارد پوند مصری (معادل تقریباً ۸ میلیارد دلار آمریکا) را به دلیل ازدحام ترافیکی از دست می‌دهد. این رقم معادل ۳ تا ۴ درصد تولید ناخالص داخلی مصر بوده و بیانگر اتلاف زمان کاری و مصرف بی‌رویه سوخت

1. National Urban Policy

است. میزان استفاده از حمل و نقل عمومی نیز به طور قابل توجهی کمتر از سطح مورد نیاز است. علاوه بر این، آلودگی‌های ناشی از حجم بالای ترافیک، تهدید جدی برای سلامت شهروندان به شمار می‌آید؛ در یک مطالعه نشان داده شد که ۹۰ درصد از ساکنان قاهره در معرض هوای آلوده قرار دارند و سالیانه حدود ۲ میلیون مراجعه به درمانگاه‌های تنفسی در کشور به آلودگی هوا نسبت داده می‌شود. این فشارها به تدوین برنامه‌هایی برای گسترش حمل و نقل عمومی، نظیر دو برابر کردن ظرفیت مترو و ترویج سوخت‌های پاک منجر شده است، اما همچنان بخش عمده‌ای از قاهره بزرگ با مشکلات ازدحام و آلودگی شدید مواجه است [۱].

شکل ۶. بافت محلی مرکز قاهره [۳۶]



شهر قاهره همچنین با چالش‌های حاد در زمینه مسکن و ساختار شهری مواجه است. دهه‌ها رشد جمعیتی با نرخ سالیانه در حدود ۲/۵ درصد موجب شده که برنامه‌های رسمی تأمین مسکن از پاسخ‌گویی به تقاضا باز بمانند. در حالیکه طرح‌های گسترده مسکن اجتماعی صدها هزار واحد جدید را به بافت شهری افزوده‌اند، بخش قابل توجهی از جمعیت همچنان در سکونتگاه‌های غیررسمی یا فاقد برنامه‌ریزی شهری زندگی می‌کنند. برآوردهای سازمان ملل متحد و گزارش‌های دولتی حاکی از آن است که حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد از ساکنان قاهره بزرگ در مناطق غیررسمی سکونت دارند که غالباً از خدمات اساسی برخوردار نیستند؛ این مناطق از زیرساخت‌هایی چون شبکه فاضلاب مناسب، جاده‌های آسفالت شده و اسناد قانونی مالکیت محروم هستند. در نقطه مقابل، شهرک‌های بسته و مدرن جدید نظیر «قاهره نو» عمدتاً به افشار مرفه اختصاص دارند و شکافی آشکار و نگران‌کننده در ساختار شهری پدید آورده‌اند [۲].

مناطق میراث تاریخی قاهره نیز با فشارهای فزاینده‌ای روبه‌رو هستند. بسیاری از محله‌های تاریخی در بخش قدیمی شهر از کمبود منابع مالی و تراکم جمعیت رنج می‌برند و حفظ و نگهداری از آثار تاریخی اسلامی و قبطی با شتاب بالای رشد شهری در رقابت قرار گرفته است. به عنوان نمونه مجموعه‌هایی چون خانه اُپرای قاهره، منطقه قاهره اسلامی و سایر بناهای شاخص فرهنگی در مقایسه با نیاز واقعی، سرمایه‌گذاری اندکی را به خود اختصاص داده‌اند. به‌طور کلی، هسته مرکزی قاهره بزرگ با بحران‌های مزمن زیرساختی مواجه است؛ از جمله ترافیک سنگین، آلودگی هوا، کمبود خدمات عمومی و بی‌توجهی به مناطق تاریخی که همگی به شکل‌گیری مطالبه‌ای گسترده برای ایجاد یک شهر جدید در راستای کاهش فشار از دوش شهر فعلی انجامیده‌اند [۲].

۳-۲-۱. حمل و نقل و ازدحام ترافیک

ترافیک قاهره از بدترین موارد در سطح جهان به شمار می‌آید. مطالعاتی مشترک از بانک جهانی و نهادهای حمل و نقل در سال ۲۰۱۴ نشان داد که میلیون‌ها دلار به دلیل تأخیرهای ناشی از ترافیک از بین می‌رود و این زیان سالیانه به حدود ۵۰ میلیارد پوند مصری (معادل تقریباً ۸ میلیارد دلار آمریکا) می‌رسد. داده‌های رسمی دولت نیز حاکی از آن است که روزانه حدود ۳ میلیون وسیله نقلیه در خیابان‌های قاهره تردد می‌کنند [۱]. از آنجا که شبکه جاده‌ای متناسب با رشد جمعیت و تقاضا گسترش نیافته، میانگین سرعت رانندگی پایین و زمان رفت و آمد بسیار بالاست. متروی قاهره که در حال حاضر شامل سه خط اصلی است، روزانه حدود ۳.۵ میلیون سفر را پوشش می‌دهد [۱]، که این رقم کمتر از یک سوم جمعیت منطقه کلان‌شهری را شامل می‌شود. گرچه خطوط اتوبوس و مینی‌بوس در سطح شهر فعال‌اند، اما آنها نیز اغلب با ازدحام شدید و بی‌نظمی مواجه هستند. قاهره فاقد یک خط حمل و نقل سریع‌السیر حلقه‌ای است و سیستم موجود به‌طور عمده بر مبنای سفرهای نقطه‌به‌نقطه عمل می‌کند. در نتیجه استفاده از خودروهای شخصی همچنان گزینه غالب حمل و نقل باقی مانده است.

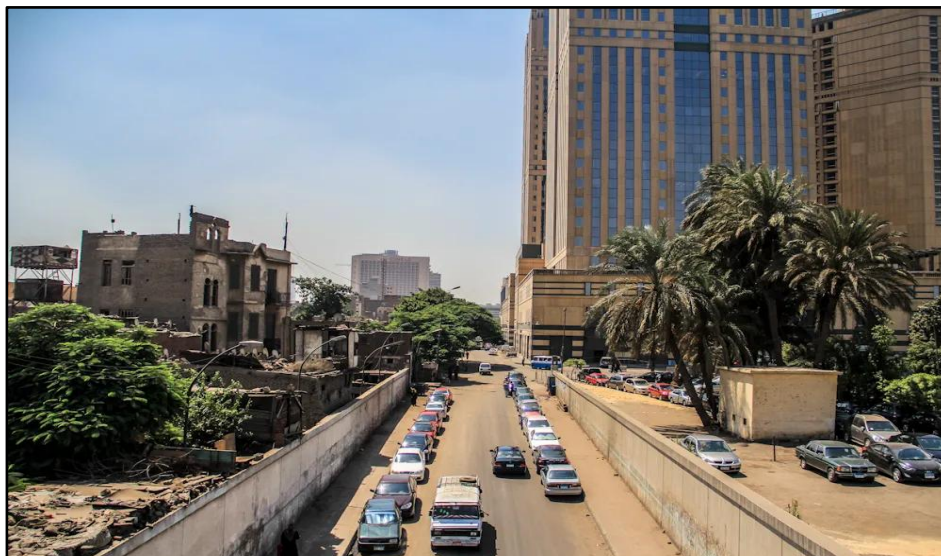
ترکیب ناهمگون و شلوغ انواع وسایل نقلیه موتوری، اعم از خودروهای شخصی بنزینی و دیزلی، کامیون‌های سنگین و نیمه‌سنگین و نیز اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری، به‌طور قابل توجه به تشدید بحران آلودگی هوا در کلان‌شهر قاهره دامن زده است. در گزارشی که در سال ۲۰۲۰ منتشر شد، تصریح شده که سالیانه حدود دو میلیون نفر، مراجعه به مراکز درمانی، به‌ویژه درمانگاه‌ها و بیمارستان‌ها، ناشی از بیماری‌های ریوی، تنفسی و مشکلات ناحیه قفسه سینه، به آلودگی هوای این شهر نسبت داده می‌شود. همچنین بنابر داده‌های موجود، میزان آلاینده‌ها در قاهره به دفعات از حدود مجاز و استانداردهای جهانی فراتر می‌رود و این امر بارها موجب شده که قاهره در فهرست ده شهر آلوده جهان جای گیرد. در همین راستا تعطیلی‌های گسترده ناشی از همه‌گیری ویروس کرونا در سال ۲۰۲۰ که به کاهش چشمگیر تردد وسایل نقلیه در سطح شهر منجر شد، کاهش موقتی در حدود ۳۶ درصد از سطح گاز دی‌اکسید نیتروژن را به همراه داشت؛ آماري که به‌خوبی نقش پررنگ و تعیین‌کننده حمل و نقل جاده‌ای در آلودگی هوای قاهره را آشکار می‌سازد [۱].

در پاسخ به این بحران زیست‌محیطی، نهادهای مسئول و تصمیم‌سازان حوزه حمل و نقل و شهرسازی، مجموعه‌ای از طرح‌های توسعه‌ای را در دستور کار خود قرار داده‌اند تا از فشار روزافزون ترافیکی و تبعات محیط‌زیستی آن بکاهند. این طرح‌ها که برخی از آنها وارد مرحله اجرا شده‌اند، از جمله شامل احداث حدود ۵۴ کیلومتر خطوط مونوریل بدون راننده است که وظیفه اتصال پایتخت اداری جدید مصر به مناطق شرقی حومه قاهره را برعهده دارد [۳]. همچنین اجرای پروژه خط قطار سبک شهری (LRT) نیز در دستور کار قرار گرفته که نواحی شرقی قاهره، به‌ویژه ایستگاه استادایوم عدلی منصور را به شبکه شهرهای جدید در حاشیه پایتخت متصل می‌سازد [۴]. افزون بر این موارد، طرح‌های گسترده‌ای برای توسعه و گسترش خطوط متروی فعلی قاهره در جریان است. تمامی این اقدام‌ها در قالب یک سیاست جامع با هدف کاهش وابستگی تردهای شهری به خودروهای شخصی و انتقال بار اصلی رفت و آمدها به سامانه‌های حمل و نقل ریلی طراحی شده‌اند. با این حال به دلیل پیچیدگی اجرایی و نیاز به سرمایه‌گذاری کلان، تکمیل و بهره‌برداری کامل از این زیرساخت‌ها نیازمند گذشت سال‌ها و طی مراحل تدریجی است. در این فاصله شهروندان قاهره همچنان ناگزیرند سالیانه صدها ساعت از عمر خود را در ترافیک سنگین این کلان‌شهر از دست بدهند، وضعیتی که نه تنها از نظر اقتصادی زیان‌بار است، بلکه پیامدهای اجتماعی و روانی گسترده‌ای نیز به دنبال دارد.

۳-۲-۲. مسکن و شهرسازی بی‌قاعده

در دهه‌های اخیر، مصر میلیون‌ها واحد مسکونی احداث کرده، اما همچنان میزان تقاضا بر عرضه پیشی گرفته است. در این زمینه دولت مصر نیز وعده ساخت یک میلیون واحد مسکونی را داده بود که به‌طور کامل محقق نشد و موجب انباشت تقاضا در حوزه مسکن شده است. گزارش‌های اخیر نشان می‌دهند که طی یک دهه گذشته حدود ۱.۵ میلیون واحد مسکن اجتماعی ساخته شده است [۲]. با این حال، رشد سریع جمعیت و مهاجرت به مناطق شهری موجب شده است که بسیاری از خانواده‌ها همچنان فاقد سرپناه رسمی و قانونی باشند.

شکل ۷. تضاد میان زاغه‌نشین‌های رمله بولاق و برج‌های شهر نیل (Nile City Towers) [۳۷]



در اطراف قاهره پهنه گسترده‌ای از سکونتگاه‌های غیررسمی شکل گرفته‌اند - از جمله مناطقی مانند امبابه و منشیه ناصر - که محل زندگی کارگران غیررسمی هستند. برآوردهای رسمی از جمله صندوق توسعه سکونتگاه‌های غیررسمی نشان می‌دهد که حدود ۴۰ درصد از ساخت‌وسازهای شهری قاهره به صورت «غیررسمی» یا در قالب زاغه‌نشینی انجام شده است. ساکنان این مناطق غالباً فاقد اسناد قانونی مالکیت‌اند و به خدمات پایه‌ای نظیر بهداشت و فاضلاب دسترسی ندارند و مطالعات مختلف نیز کمبود زیرساخت‌های بهداشتی در این مناطق را تأیید کرده‌اند. دولت طرح‌هایی نظیر پروژه‌های بازآفرینی بافت‌های فرسوده برای بهسازی یا جابه‌جایی این مناطق در دستور کار دارد، اما ابعاد این معضل بسیار گسترده است [۲].

برای پاسخ‌گویی به نیاز مسکن، مناطق جدید خصوصی و بسته مانند «قاهره نو» و «شهر شیخ زاید» پدید آمده‌اند که اغلب شامل ویلاهای بزرگ، مراکز خرید مدرن و مدارس خصوصی‌اند. این مناطق که مخاطب آنها اقشار متوسط و پردرآمد هستند، از بافت‌های قدیمی تر قاهره فاصله دارند. منتقدان بر این باورند که چنین توسعه‌ای، تبعیض فضایی و نابرابری اجتماعی را تشدید می‌کند؛ به عنوان مثال داده‌های مربوط به توزیع درآمد نشان می‌دهد که ۱۰ درصد بالای جامعه مصر مالک حدود ۷۰ درصد از ثروت کشورند [۲] که این خود مؤید شدت نابرابری است. از سوی دیگر، بسیاری از پروژه‌های مسکن عمومی نیز در نقاط دور از مرکز شهر واقع شده‌اند که نیازمند رفت‌وآمدهای طولانی از طریق همان مسیرهای شلوغ شهری‌اند.

در مجموع، قاهره بزرگ با وضعیتی متناقض در حوزه مسکن روبه‌روست؛ از یک سو مناطق مجلل و نوساز در حاشیه شهر و بلوک‌های وسیع مسکن اجتماعی و از سوی دیگر، بافت‌های فشرده غیررسمی در نزدیکی مرکز شهر که در آن خانواده‌های زیادی بدون سرپناه قانونی و پایدار زندگی می‌کنند. این نابرابری‌های ساختاری، ضرورت اجرای پروژه پایتخت‌اداری جدید را بیش از پیش برجسته کرد؛ پروژه‌ای که هدف آن کاستن از فشارهای انباشته بر ساختار شهری کنونی است.

۳-۲-۳. فرسودگی شهری

بسیاری از ناظران بر این باورند که محله‌های تاریخی قاهره، به‌ویژه مناطق اسلامی آن که در فهرست میراث جهانی یونسکو ثبت شده‌اند و نواحی مرکزی شهر، به مرور زمان دچار کهنگی و کم‌توجهی شده‌اند. نبود بودجه کافی برای مرمت موجب شده که ساختمان‌های قدیمی در معرض تخریب قرار گیرند؛ گزارش‌هایی از فرو ریختن بناهای مسکونی قدیمی منتشر شده‌اند از جمله حادثه‌ای در سال ۲۰۲۰ در امبابه که به

جان باختن ساکنان منجر شد و نشانگر ضعف نظارت بر اجرای ضوابط ساخت‌وساز است. هم‌زمان برخی پروژه‌های نوسازی شهری به تخریب بناهای شاخص قرون نوزدهم و بیستم میلادی منجر شده‌اند و جای آنها را برج‌های مرتفع گرفته‌اند.

نتایج این روند محل مناقشه است؛ گروه‌های مدافع میراث فرهنگی از نابودی هویت معماری تاریخی انتقاد می‌کنند، در حالی که برنامه‌ریزان شهری بر ضرورت توسعه ساختمانی جدید تأکید دارند. در کنار این وضعیت بسیاری از مناطق غیررسمی نیز فاقد زیرساخت‌های مناسب‌اند؛ کوچه‌های این مناطق و حتی قبرستان‌ها در فصل بارندگی به راحتی دچار آب‌گرفتگی می‌شوند که گاه به تلفات جانی نیز منجر می‌شود. دولت در قالب برنامه بهسازی سکونتگاه‌های غیررسمی (طرح توسعه العشوائیه) اقدام به نوسازی برخی مناطق کرده، اما منتقدان معتقدند که این اقدام‌ها، عمدتاً به بازسازی ظاهری نماها محدود می‌شود و مشکلات اساسی نظیر زیرساخت‌های خدماتی و مالکیت زمین را حل نمی‌کند.

به‌طور کلی مرکز شهری قاهره با ترکیبی از بافت‌های بسیار فرسوده و نامناسب از یک‌سو و برج‌سازی‌های نوساز از سوی دیگر تحت فشار شدیدی قرار دارد. پروژه پایتخت اداری جدید تا حدودی با هدف حفاظت از هسته تاریخی قاهره و هدایت رشد شهری به مناطق جدید در حال اجراست، اما این طرح‌ها هنوز در مراحل توسعه قرار دارند. باید تأکید کرد که پیچیدگی‌های اجتماعی حاکم بر قاهره، با اجرای چنین پروژه‌هایی به‌سادگی و در کوتاه‌مدت از میان نخواهد رفت.

۳-۲-۴. تخریب محیط زیست و سلامت عمومی

آلودگی هوا یکی از معضلات مزمن شهر قاهره است؛ اندازه‌گیری‌های مداوم نشان می‌دهند که سطح ذرات معلق بسیار ریز ($PM_{2.5}$) در این شهر، چندین برابر بالاتر از حد مجاز تعیین شده توسط سازمان جهانی بهداشت (۱۰ میکروگرم در متر مکعب) است. گزارش‌های رسمی حاکی از آن هستند که ۹۰ درصد جمعیت قاهره به‌طور مداوم در معرض هوایی ناسالم قرار دارند؛ عمده منابع این آلودگی شامل وسایل نقلیه، ژنراتورهای دیزلی، گردوغبار ناشی از ساخت‌وساز و انتشار آلاینده‌های صنعتی است [۱]. سطوح بالای دی‌اکسید گوگرد و اکسیدهای نیتروژن ناشی از ترافیک، با افزایش بیماری‌های تنفسی در مناطق شهری ارتباط مستقیم دارند. دولت نیز با استفاده از پایش‌گرهای کیفیت هوا، مناطقی چون قاهره قدیم و سایر نقاط پرتردد را به‌عنوان بدترین مناطق شناسایی کرده است. بر اساس برآوردهای سازمان جهانی بهداشت (WHO) و برنامه محیط زیست سازمان ملل (UNEP)، سالیانه ده‌ها هزار مرگ زودرس در مصر به آلودگی هوا نسبت داده می‌شود؛ تنها در قاهره، هزاران مورد برونشیت مزمن و آسم ناشی از کیفیت نامطلوب هوا گزارش شده‌اند [۱۶]، [۱۷].

آلودگی آب و مدیریت پسماند نیز از دیگر چالش‌های زیست‌محیطی هستند. هرچند رود نیل در ناحیه مرکزی قاهره نسبتاً پاک باقی مانده، در نواحی بالادست و دلتای رودخانه، فاضلاب خانگی و پساب صنعتی به آن وارد می‌شود. در بسیاری از محله‌ها - به ویژه مناطق غیررسمی - همچنان فاضلاب نیمه‌تصفیه شده به کانال‌ها تخلیه می‌شود و تنها بخش کوچکی از فاضلاب شهری قاهره به‌طور کامل تصفیه می‌شود. همچنین مدیریت پسماند جامد با عقب‌ماندگی‌های جدی روبه‌روست؛ طبق گزارشی در سال ۲۰۱۷، ۳۰ تا ۴۰ درصد زباله‌های خانگی در مناطق فقیرنشین قاهره بزرگ جمع‌آوری نمی‌شوند و در نهایت به محل‌های دفن غیرقانونی ختم می‌شوند [۱۸]. خدمات بهداشت عمومی نیز به‌صورت نابرابر توزیع شده‌اند. هرچند در مرکز قاهره بیمارستان‌ها و درمانگاه‌هایی وجود دارد، نسبت این خدمات به جمعیت در محله‌های فقیرنشین پایین‌تر است. آلودگی صوتی ناشی از بوق اتومبیل‌ها در معابر و ژنراتورها، به‌علاوه گرمای شدید تابستان (که در برخی مناطق با تأثیر جزیره گرمایی شهری به بیش از ۴۵ درجه سانتی‌گراد می‌رسد) فشار مضاعفی بر ساکنان وارد می‌کند.

۳-۲-۵. فروپاشی زیرساخت‌ها و شکاف‌های خدماتی

زیرساخت‌های فیزیکی قاهره تحت فشاری سنگین قرار دارند. شبکه تأمین آب در قاهره بزرگ با میزان بالایی از اتلاف مواجه است؛ برآوردهای غیررسمی حاکی از آن هستند که قریب به ۳۰ درصد از آب تصفیه‌شده به دلیل نشت لوله‌ها یا انشعابات غیرقانونی از دست می‌رود یا سرقت می‌شود. بسیاری از خانواده‌های کم‌درآمد برای تأمین آب به تانکرهای سیار یا شیرهای عمومی وابسته‌اند. شبکه‌های فاضلاب نیز تنها مناطق رسمی شهر را پوشش می‌دهند، در حالی که برخی سکونتگاه‌های غیررسمی به سیستم‌های سپتیک یا کانال‌های روباز متکی‌اند [۱۹]. شبکه برق‌رسانی در مجموع پایدار است، اما خاموشی‌های موضعی به‌ویژه در محله‌های قدیمی و متراکم که با خطوط فرسوده و اتصال‌های غیرمجاز



مواجه‌اند، همچنان اتفاق می‌افتد. جمع‌آوری پسماند جامد در نواحی مرکزی شهر بهبود یافته، اما مناطق غیررسمی اغلب با برداشت نامنظم زباله و سوزاندن روباز پسماند روبه‌رو هستند.

مجموع این عوامل، تصویری از زیرساخت‌هایی سالخورده و فراتر از ظرفیت را ترسیم می‌کند. قاهره هم‌اکنون نیز به میلیارد‌ها پوند مصری برای نگهداری و ارتقای مستمر زیرساخت‌های خود نیاز دارد. به عنوان نمونه دولت مصر سرمایه‌گذاری‌های عظیم زیرساختی را هدف قرار داده و انتظار می‌رود کل هزینه‌های آن در سال مالی ۲۰۲۶-۲۰۲۵ به ۳/۵ تریلیون پوند مصر برسد، که رشد قابل توجهی در مقایسه با ۲/۶ تریلیون پوند سال قبل خواهد بود [۲۰]. با این حال با تداوم رشد جمعیت و گسترش شهر، بسیاری از ساکنان احساس می‌کنند که کیفیت خدمات - از پایداری تأمین آب و آسفالت خیابان‌ها تا جمع‌آوری زباله - به‌ویژه در مناطق قدیمی‌تر رو به افول گذاشته است.

۶-۲-۳. جرم، غیررسمی بودن و حکمرانی

محل‌های پر جمعیت قاهره با چالش‌هایی در حوزه حاکمیت شهری و تأمین امنیت مواجه‌اند. هر چند دسترسی به آمار دقیق جرم دشوار است، اما مشاهدات میدانی حاکی از آن است که نرخ جرائم خانگی نظیر سرقت و دستبرد در مناطق غیررسمی بالاتر است. بیکاری بالای جوانان (با نرخ حدود ۲۰ درصد) [۲۱]. با افزایش مقطعی جرائم خیابانی ارتباط دارد. دولت برنامه‌های نظارتی مبتنی بر دوربین‌های مدار بسته را در سطح کشور گسترش داده و طرح‌های دیده‌بان محل‌های را اجرایی کرده است، اما پوشش این برنامه‌ها ناهمگون باقی مانده؛ برای مثال تا سال ۲۰۲۲، دوربین‌ها در مرکز شهر رایج بودند ولی در نواحی فقیرنشین حاشیه‌ای کمتر مشاهده می‌شدند.

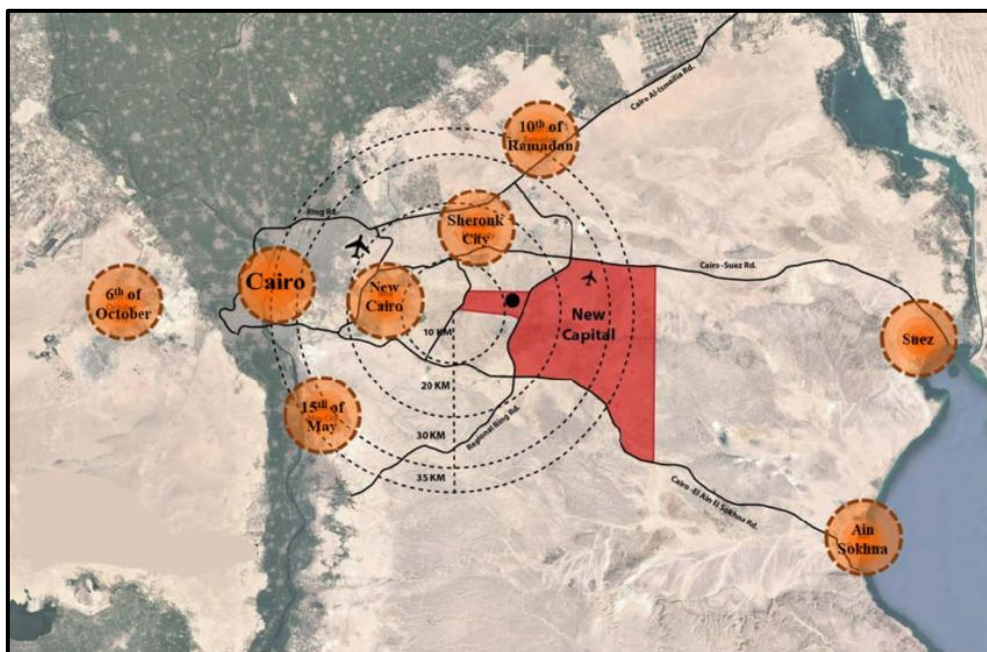
در همین حال، بسیاری از ساکنان مناطق غیررسمی فاقد اسناد مالکیت رسمی‌اند. برخی مطالعات برآورد می‌کنند که ۸۰ تا ۹۰ درصد از واحدهای مسکونی در مناطق فقیر دارای وضعیت حقوقی نامشخص‌اند و همین امر خانواده‌ها را در معرض خطر تخلیه در صورت تغییر کاربری اراضی قرار می‌دهد [۲۲]. دولت در مواردی اقدام به تخریب ساخت‌وسازهای غیرقانونی بر روی اراضی عمومی کرده، در حالی که مالکان غیررسمی - موسوم به «زاعه‌نشینان» - نیز بخش‌هایی از این مناطق را بدون سند کنترل می‌کنند. سیاست فعلی دولت انتقال ساکنان سکونتگاه‌های نایمن به مجتمع‌های آپارتمانی بتنی است، اما فعالان اجتماعی معتقدند توانمندسازی واقعی مستلزم اعطای مالکیت قانونی و ارتقای زیرساخت‌ها در همان محل زندگی است.

ساختار مدیریت شهری قاهره نیز بسیار متمرکز است و بسیاری از مناطق غیررسمی عملاً خارج از قلمرو برنامه‌ریزی شهری مؤثر قرار دارند. نهادهای محلی مشارکتی در قاهره نادر هستند؛ مشارکت عمومی در تصمیم‌گیری‌های توسعه‌ای محدود است و بسیاری از پروژه‌ها بدون مشورت با ساکنان محلی پیش می‌روند. کارشناسان معتقدند که سرعت رشد قاهره از ظرفیت‌های نهادهای برنامه‌ریزی شهری آن پیشی گرفته و در نتیجه شاهد نوعی بی‌نظمی کلان‌شهری هستیم که در آن توسعه‌دهندگان ثروتمند بدون نظارت مؤثر، چهره محله‌ها را شکل می‌دهند.

۴. طراحی و برنامه‌ریزی پایتخت جدید اداری مصر

همان‌طور که پیش از این بیان شد، قاهره، با جمعیتی بیش از ۲۰ میلیون نفر، امروز نمونه بارزی از یک کلان‌شهر ناکارآمد است. این شهر با تراکم جمعیت بسیار بالا، کمبود زیرساخت‌های عمومی، حمل‌ونقل فرسوده و گسترش سکونتگاه‌های غیررسمی روبه‌روست. رشد سریع جمعیت و مهاجرت داخلی، فشار زیادی بر منابع و خدمات شهری وارد کرده و ترافیک سنگین، آلودگی هوا و کمبود فضاهای سبز از جمله مشکلات جدی قاهره به شمار می‌رود. از سوی دیگر، نظام اداری چندپاره و نبود هماهنگی میان نهادهای مختلف شهری، کارایی مدیریت را کاهش داده است. تمرکز بیش از حد اداره‌های دولتی، مؤسسه‌های آموزشی و مراکز تجاری در مرکز شهر نیز موجب افزایش قیمت زمین و مسکن و در نتیجه گسترش حاشیه‌نشینی در مناطق جنوبی و شرقی شده است. قاهره امروز در حالی نقش قلب تپنده اقتصاد و سیاست مصر را ایفا می‌کند که همزمان با فرسودگی زیرساخت‌ها و نابرابری فضایی دست‌وپنجه نرم می‌زند.

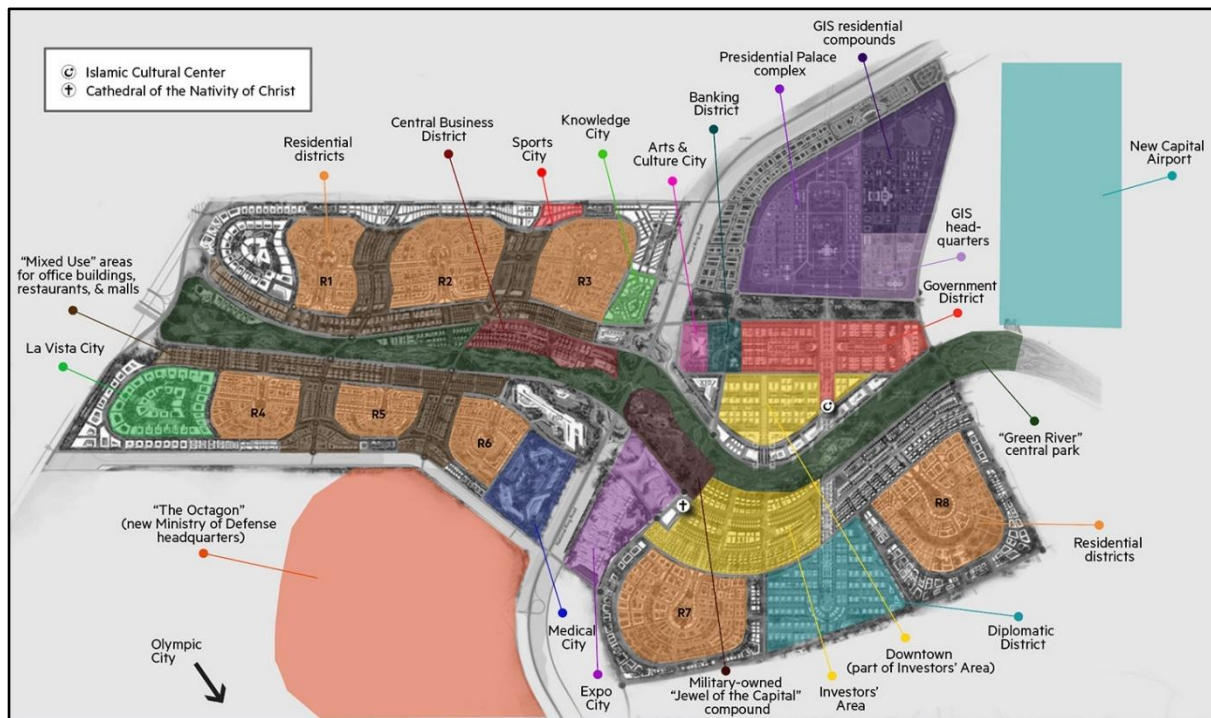
شکل ۸. موقعیت قرارگیری پایتخت اداری جدید مصر نسبت به قاهره و دیگر شهرهای اصلی کشور [۳۳]



پایتخت اداری جدید مصر (NAC)، شهری است که به صورت هدفمند در دل بیابان و در فاصله‌ای حدود ۴۵ کیلومتری شرق قاهره طراحی شده است [۲]. طرح جامع این شهر که به دست وزارت مسکن و مشاورانی چون شرکت دارالهندسه^۱ تدوین شده، تجسمی از یک «شهر هوشمند» نوین با زون‌بندی مشخص را در ذهن دارد. این پایتخت جدید در دو فاز نخست خود، مساحتی در حدود ۷۱۵ کیلومتر مربع (تقریباً ۲۷۶ مایل مربع) را پوشش می‌دهد [۲]، [۵] و به چند منطقه مجزا نظیر منطقه دولتی (شامل وزارتخانه‌ها، مجلس و کاخ ریاست جمهوری)، منطقه مرکزی کسب و کار (CBD) با برج‌های اداری مرتفع، دالانی سبز به نام «رودخانه سبز»، «شهر پزشکی» شامل بیمارستان‌ها، «منطقه فرهنگی» با موزه‌ها و خانه اپرا، مناطق دیپلماتیک و سفارتخانه‌ها و محله‌های مسکونی متعدد تقسیم شده است.

1. Dar Al-Handasah

شکل ۹. فاز نخست طرح جامع پایتخت‌گذاری جدید مصر (NAC) [۳۸]



اصول کلیدی حاکم بر اسناد برنامه‌ریزی این شهر شامل پایداری و پیوستگی فضایی است. طراحان بر طراحی بلوارهای عریض، چشم‌اندازهای مورب و میدان‌های عمومی متعدد در قالبی محوری تأکید داشته‌اند. به عنوان نمونه پارک مرکزی شهر معروف به «رودخانه سبز»، یک ستون فقرات سبز به طول حدود ۱۰ تا ۱۱ کیلومتر و با مساحت تقریبی ۴۴۰ هکتار است [۶]، [۷]. این پارک به مناطق موضوعی مختلف (طبیعی، فرهنگی، مدنی) تقسیم می‌شود و شامل باغ‌های منظرپردازی شده، دریاچه‌ها، غرفه‌های فرهنگی و مسیرهای پیاده‌روی است [۶]. در فضا سازی آن از درختان بومی مقاوم به خشکی مانند آفاقیا و نخل استفاده شده و بخشی از آبیاری از آب بازیافتی تأمین می‌شود تا مصرف آب شیرین کاهش یابد. افزون بر این، ساخت حداقل یک جفت برج جنگل عمودی چندمنظوره توسط استودیوی بوئری^۱ اعلام شده؛ این ساختمان‌ها صدها درخت و درختچه را بر روی نمای خود جای می‌دهند تا دی اکسید کربن را جذب و اثر گرمایی را کاهش دهند. بنابر گزارش دولت تاکنون حدود ۴۶ هزار درخت و نخل در پارک و شهر جدید کاشته شده است [۷].

عملکردهای شهری جداگانه سازماندهی شده‌اند؛ دفاتر دولتی در نزدیکی هسته یادمانی متمرکز شده‌اند، برج‌های تجاری در منطقه مرکزی کسب و کارها قرار دارند و بلوک‌های مسکونی از مرکز به بیرون گسترش می‌یابند. شبکه جاده‌ای نیز بر اساس سلسله‌مراتبی از بولوارها و بزرگراه‌ها طراحی شده و یک بزرگراه منطقه‌ای (جاده قاهره - سوئز) از شمال شهر عبور می‌کند. برنامه‌ها شامل احداث شش خط راه‌آهن سریع‌السیر به سمت سواحل دریای سرخ و ارتباط با قاهره هستند.

1. Boeri Studio.

شکل ۱۰. نمای بیرونی ساختمان جدید سنا، مجلس علیای پارلمان مصر [۳۹]



طراحی شهری این پروژه تلفیقی از ارجاع‌های به تقارن فراغنه^۱ (محورهای طولانی، میدان‌های باز) و فناوری‌های روز شهر هوشمند (حسگرهای ترافیکی، زیرساخت فیبر نوری) است. در طرح جامع تأکید شده که ۳۰ تا ۴۰ درصد از مساحت شهر به فضاهای باز و پارک‌ها اختصاص یابد و در نتیجه طرحی جاه‌طلبانه با هدف ارتقای کیفیت زندگی (فضاهای سبز گسترده، سامانه حمل‌ونقل کارآمد) و تفکیک روشن میان نواحی مسکونی، اداری و تجاری برای «شهری نو در دل بیابان»^۲ است [۵]، [۸].

۴-۱. اقتصاد پایتخت جدید اداری مصر

پایتخت جدید اداری مصر پروژه‌ای چند میلیارد دلاری است؛ بر اساس برآوردهای رسمی، هزینه توسعه فاز اول این شهر در حدود ۲۰۰ تا ۲۲۵ میلیارد پوند مصری (معادل ۶ تا ۷ میلیارد دلار آمریکا) برآورد شده [۲] که عمده درآمدهای آن از طریق فروش اراضی به توسعه‌دهندگان تأمین می‌شود. طی سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۳، دولت اعلام کرد که حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد از قطعات اراضی فاز نخست [۱۱] را به سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی واگذار کرده است. برای نمونه شرکت نیل دولوپمنتس^۳ (وابسته به ارتش مصر) قطعاتی را برای ساخت مجتمع‌های آپارتمانی، مراکز خرید، هتل‌ها و کارخانه‌ها به فروش رسانده است. دولت ادعا کرده که با تکمیل این پروژه، پایتخت جدید سالیانه حدود ۹۰ میلیارد دلار ارزش اقتصادی ایجاد خواهد کرد [۱۲]. در عمل بخش قابل توجهی از منابع مالی پروژه از طریق وام‌های دولتی و یارانه‌های حکومتی تأمین می‌شود. ارتش مصر و نهادهای وابسته به وزارت مسکن از بازیگران اصلی توسعه فیزیکی این شهر هستند. تحلیلگران مستقل خاطر نشان می‌کنند که اگرچه فروش زمین بخشی از هزینه‌ها را پوشش می‌دهد، دولت برای احداث زیرساخت‌های اصلی شهر، از بودجه عمومی بهره گرفته و به اخذ بدهی نیز روی آورده است.

1. Pharaonic Symmetry.
2. New City on the Desert.
3. Nile Developments Company.

شکل ۱۱. نمایی از منطقه تجاری مرکزی (CBD) پایتخت اداری جدید مصر، شامل برج نمادین (Iconic Tower) [۴۰]



پایتخت جدید تحت مدیریت شرکت عمومی «شرکت توسعه شهرسازی پایتخت اداری» (ACUD)^۱ اداره می‌شود. در اواخر سال ۲۰۲۴، دولت اعلام کرد که قصد دارد بین ۵ تا ۱۰ درصد از سهام ACUD یا شرکت توسعه وابسته به آن را به بخش خصوصی واگذار کند؛ اقدامی که نشانه‌ای از تمایل به جذب سرمایه‌گذاری خصوصی است. با این حال تأمین مالی عمومی همچنان نقش محوری دارد؛ نیروگاه‌ها، جاده‌ها و منطقه مرکزی کسب و کار عمدتاً با سفارش و سرمایه‌گذاری دولت ساخته شده‌اند. برخی ناظران این پروژه را نوعی رانت و یارانه غیرمستقیم برای پیمانکاران خاص، از جمله شرکت‌های ساختمانی وابسته به ارتش می‌دانند، چرا که وام‌های زیرساختی با ضمانت دولت اعطا می‌شوند. از سوی دیگر، برخی تحلیلگران بر فرصت‌های بالقوه تأکید دارند و ادعای می‌کنند در صورتی که این شهر بتواند بانک‌ها و شرکت‌ها را جذب کند، ارزش املاک به طرز چشمگیری افزایش خواهد یافت.

در اوایل سال ۲۰۲۴، مقامات مصری برنامه‌ای گسترده برای توسعه NAC اعلام کردند. فازهای اول و دوم هر یک حدود ۴۰ هزار فدان^۲ (تقریباً ۱۶۸ کیلومتر مربع) وسعت دارند و برای اسکان تقریباً ۵.۱ میلیون نفر طراحی شده‌اند [۲]. پیش‌بینی می‌شود فاز دوم با سرمایه‌گذاری مضاعف تا سال ۲۰۲۷ به مرحله اجرا برسد. برنامه‌ریزان از احتمال استفاده از منابع حاصل از اوراق قرضه منطقه کانال جدید سوئز و نیز جذب سرمایه خارجی برای پوشش هزینه‌های زیرساختی سخن گفته‌اند. بودجه‌های رسمی نشان می‌دهند که صدها میلیارد پوند مصری برای پروژه‌هایی همچون خطوط مترو، بزرگراه‌ها و تأسیسات خدمات شهری در دهه آینده تخصیص یافته است. در مجموع می‌توان اظهار داشت اقتصاد پایتخت جدید اداری بر ترکیبی از درآمدهای ناشی از فروش زمین و پروژه‌های ساخت و ساز عمدتاً

1. Administrative Capital for Urban Development.

۲. فدان (Feddan) واحدی برای اندازه‌گیری مساحت است که در مصر، سودان جنوبی، سودان، سوریه و عمان استفاده می‌شود. در عربی کلاسیک، این کلمه به معنای «یک جفت گاو» است که به مساحت زمینی اشاره دارد که می‌توانست توسط گاوها در مدت زمان مشخصی کشت شود. در مصر، فدان تنها واحد غیرمتریک است که پس از پذیرش سیستم متریک همچنان مورد استفاده قرار می‌گیرد. فدان به ۲۴ قیراط تقسیم می‌شود که هر قیراط معادل ۱۷۵ متر مربع است.

دولتی متکی است. در صورت موفقیت، دولت انتظار دارد که این شهر منبع درآمد قابل توجهی از محل مالیات‌ها و خدمات جدید شود. با این حال وسعت پروژه باعث نگرانی برخی تحلیل‌گران مالی شده؛ به‌طوری که گزارشی از رویترز هشدار می‌دهد که منتقدان معتقدند این طرح منابع را از اقتصاد موجود منحرف کرده و بدهی عمومی را تشدید می‌کند [۲]. دولت اما در پاسخ می‌گوید که بازده بلندمدت این پروژه - به‌ویژه از طریق رشد اقتصادی و کاهش هزینه‌های ناشی از تراکم در قاهره - هزینه‌های ابتدایی را توجیه‌پذیر می‌سازد.

۴-۲. مسکن و ساختمان در پایتخت اداری جدید مصر

فازهای اولیه پایتخت جدید اداری تاکنون به احداث هزاران واحد مسکونی منجر شده است. تا اواخر سال ۲۰۲۳، آمارهای رسمی حاکی از تکمیل حدود ۱۰۰ هزار واحد مسکونی (شامل آپارتمان‌ها و ویلاها) بود که حدود ۱۲۰۰ خانوار در آنها سکونت یافته‌اند [۲]. اکثر این واحدها در قالب برج‌های چند طبقه در محله‌های مسکونی جدید (با نام‌گذاری‌هایی مانند R1، R2 و غیره) و مجموعه‌های ویلایی حومه‌ای ساخته شده‌اند. پروژه‌های عمده شامل بلوک‌های مسکونی با سطح درآمدی مختلط، شهرک‌های محصور طبقه متوسط و برخی مجموعه‌های ویلایی لوکس است. براساس طرح جامع، این شهر در نهایت شامل ۲۱ منطقه مسکونی خواهد بود [۸]. بسیاری از ساختمان‌ها در بازه ۵ تا ۱۵ طبقه طراحی شده‌اند (اغلب زیر ۲۰ تا ۳۰ طبقه)، لذا طراحی شهر بر تراکم بالا تأکید دارد تا از مصرف بی‌رویه زمین جلوگیری شود. برای مثال، یکی از توسعه‌دهندگان اعلام کرده که مساحت آپارتمان‌های معمول بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ متر مربع است و برخی برج‌ها دارای پنت‌هاوس نیز هستند [۵]، [۸].

شکل ۱۲. ساختمان‌های مسکونی در پایتخت اداری جدید مصر [۴۱]



روش‌های ساخت‌وساز به روز و صنعتی هستند؛ توسعه‌دهندگان از حجم بالای بتن و فولاد تولید داخل استفاده می‌کنند و در بسیاری موارد از قطعات پیش‌ساخته برای تسریع روند ساخت بهره می‌گیرند. به‌عنوان نمونه ساختمان جدید پارلمان و وزارتخانه‌ها با استفاده گسترده از سیمان، سنگدانه و آرماتور فولادی ساخت داخل در حال احداث‌اند. سیستم‌های قالب‌بندی عظیم و جرثقیل‌های برجی به کار گرفته شده‌اند

تا هسته اصلی برج‌ها در بازه چند ماه تکمیل شود. همچنین ماژول‌های پیش‌ساخته برای سرویس‌های بهداشتی و آشپزخانه‌ها در برخی پروژه‌ها مورد استفاده قرار گرفته‌اند تا نیاز به نیروی انسانی در محل کاهش یابد. این شیوه‌های صنعتی‌سازی در راستای هدف اعلام‌شده برای ساخت‌وساز سریع به کار گرفته شده‌اند [۱۳].

با وجود موقعیت کویری، طراحی این شهر مؤلفه‌های پایداری را نیز دربردارد. تقریباً تمام ساختمان‌های جدید به ویژگی‌های بهره‌وری انرژی مجهز هستند؛ پنجره‌های دو جداره، عایق کاری دیوارها و نورپردازی با چراغ‌های LED مطابق با کدهای جدید ساختمانی الزامی شده‌اند. طرح جامع شهر تصریح می‌کند که ۳۰ تا ۴۰ درصد از مساحت کل به فضاهای سبز و طبیعی اختصاص یابد که این رقم به مراتب بیشتر از قاهره قدیم است. بام ساختمان‌های دولتی و مسکونی نیز به پنل‌های خورشیدی مجهز می‌شوند. در واقع حدود ۹۰ کیلومتر مربع از اراضی بیابانی مجاور شهر برای تأسیس مزارع خورشیدی اختصاص یافته است [۸] که انتظار می‌رود حدود یک‌سوم نیاز برق شهر را از طریق انرژی خورشیدی تأمین کند (در عمل این پروژه‌های خورشیدی به صورت مشارکتی با شرکت‌های تأمین برق اجرا می‌شوند). هدف نهایی آن است که تا دهه ۲۰۳۰ بخش عمده‌ای از برق NAC از منابع تجدیدپذیر تأمین شود.

صرفه‌جویی در مصرف آب نیز اجباری است و تمامی آب‌های خاکستری و فاضلاب‌ها تصفیه و برای آبیاری استفاده می‌شود. قراردادهای فضای سبز تصریح می‌کنند که تمام پساب تصفیه‌شده در پارک‌ها و زمین‌های گلف به کار گرفته خواهد شد. در برخی مناطق لوکس‌تر، سامانه‌های اتصال فاضلاب سیاه (Black Water) نیز به گونه‌ای طراحی شده‌اند که باز یافت کامل صورت گیرد. افزون بر این سیستم‌های مدیریت آب باران همچون آبروهای زیستی^۱ و حوضچه‌های نگهدارنده در پارک‌های بزرگ تعبیه شده‌اند تا به جای روان آب سطحی، منابع آب زیرزمینی تغذیه شوند.

به‌طور خلاصه ساخت‌وساز در NAC بر رویکردی مدرن، صنعتی شده و متنوع در طراحی انواع آپارتمان و ویلا استوار است. توسعه‌دهندگان بر آسایش و امکانات رفاهی تأکید دارند و محله‌های از پیش طراحی شده شامل باغچه‌های داخلی، زمین بازی کودکان و مدارس هستند. گرچه گزارش‌های اولیه حاکی از آن است که بسیاری از آپارتمان‌ها توسط سرمایه‌گذاران خریداری شده‌اند، سیاست رسمی بر ارائه واحدهایی با طیف قیمتی متنوع برای جذب اقشار متوسط و بالاتر از متوسط تأکید دارد.

۳-۴. زیرساخت و خدمات در پایتخت اداری جدید مصر

زیرساخت‌ها و خدمات عمومی NAC بسیار فراتر از سطح فعلی جمعیت آن احداث شده و ویژگی‌های پیشرفته‌ای نظیر فناوری هوشمند و طراحی زیست‌محیطی دارند که در مقیاس کلان در قاهره بزرگ دیده نمی‌شود. مقامات دولتی تأکید دارند که در صورت تکمیل کامل، این شهر دارای تسهیلاتی با سرانه بالاتر از میانگین ملی خواهد بود - در حوزه‌هایی مانند مدارس، بیمارستان‌ها و فضاهای سبز - تا از روز اول کیفیت زندگی بهتری برای ساکنان فراهم شود [۲]، [۸].

آب و برق: NAC دارای نیروگاه عظیم ترکیبی دوگانه‌سوز (حدود ۴،۸۰۰ مگاوات) است که برای تأمین نیاز اولیه برق شهر ساخته شده است. این نیروگاه یکی از بزرگ‌ترین نیروگاه‌های گازسوز در جهان محسوب می‌شود و تأمین برق شبانه‌روزی پایدار را تضمین می‌کند. همچنین مزارع خورشیدی در بیابان‌های اطراف به شبکه برق تزریق می‌کنند. آب مصرفی از طریق خطوط لوله جدید از رود نیل (از مرکز قاهره به سمت شرق) و پروژه آبی شیرین‌سازی آب دریای سرخ تأمین خواهد شد. مطابق طراحی، آبیاری فضاهای سبز صرفاً از پساب تصفیه شده انجام می‌شود و آب خام نیل برای این منظور استفاده نمی‌شود. گزارش‌ها حاکی از آن است که نزدیک به صد درصد فاضلاب شهری برای مصارف غیر آشامیدنی باز یافت می‌شود. پیش‌بینی می‌شود سرانه مصرف آب در NAC کمتر از میانگین قاهره باشد که نتیجه مستقیم استفاده از سامانه‌های مدرن خواهد بود [۵].

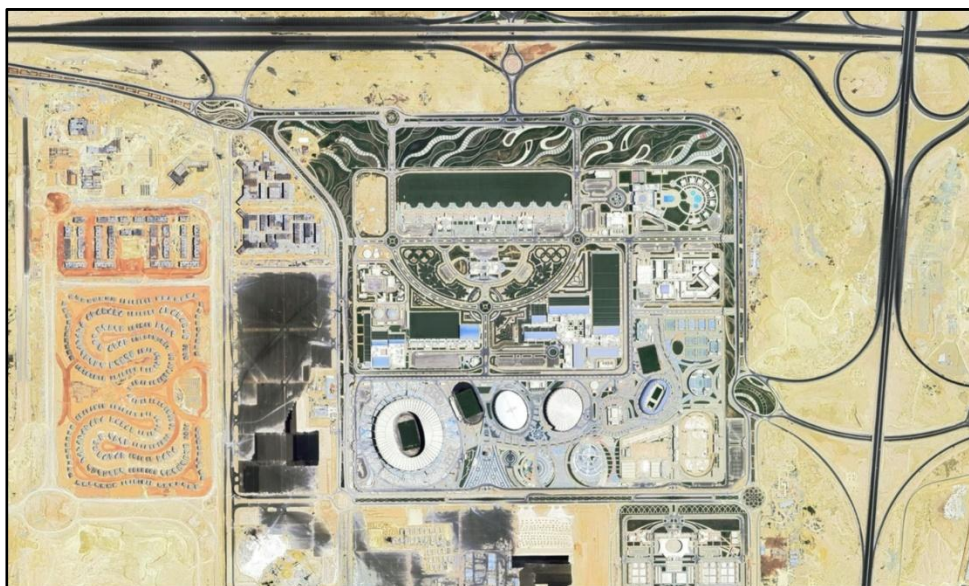
1. Bioswales.

ارتباطات و نظارت: NAC به عنوان یک «شهر هوشمند» طراحی شده؛ اینترنت فیبر نوری، پوشش Wi-Fi گسترده و شبکه 5G در سراسر شهر از ابتدا پیاده‌سازی شده‌اند. در تمامی محلات، کنتورهای هوشمند برای آب، برق و گاز و برای تأمین امنیت، بیش از شش هزار دوربین در اماکن عمومی و معابر اصلی نصب شده است. دوربین‌های نظارتی و حسگرهای ترافیکی نیز کنترل چراغ‌های هوشمند را برعهده دارند و یک مرکز فرماندهی یکپارچه عملیات ترافیکی و امنیتی را مدیریت می‌کند. این سیستم‌ها قابل توسعه بوده و با رشد جمعیت تطبیق پذیر هستند [۵].

بهداشت و آموزش: NAC دارای یک منطقه بزرگ سلامت و آموزش است. چهار بیمارستان اصلی در قالب «شهر سلامت»^۱ احداث شده‌اند و ده‌ها درمانگاه - شامل فوریت‌های پزشکی، جراحی‌های تخصصی و بیمارستان جدید سرطان - در حال فعالیت یا برنامه‌ریزی هستند. گزارش‌های رسانه‌ای به حدود ۶۰۰ مرکز درمانی (بیمارستان و درمانگاه) اشاره دارند که در این شهر خدمات ارائه خواهند داد [۸]؛ که نسبت تخت بیمارستانی به جمعیت را بالاتر از میانگین فعلی قاهره قرار می‌دهد. در حوزه آموزش، ساخت یا برنامه‌ریزی برای دو هزار مدرسه و دانشگاه در جریان است [۸]. در حال حاضر دانشکده‌هایی از دانشگاه علوم مدرن و هنرهای اکتبر^۲ و دانشگاه آلمانی قاهره^۳ در شهر فعال هستند. مؤسسات بیشتری در حوزه علم و فناوری در برنامه قرار دارند و هدف اصلی آن است که ساکنان NAC برای خدمات آموزشی و درمانی معمول نیازی به مراجعه به قاهره قدیم نداشته باشند.

فرهنگ و تفریح: برنامه‌ریزان فرهنگی NAC پروژه‌های متعددی را اجرا کرده‌اند. تالار اپرای شهر (افتتاح ۲۰۲۰) با ظرفیت ۱۲۰۰ نفر دارای سالن‌هایی برای موسیقی، باله و نمایشگاه است. موزه هنرهای معاصر شهر (موزه پایتخت)^۴ نیز با نمایشگاه‌هایی درباره آثار باستانی مصر فعالیت می‌کند. ساخت یک استادیوم ملی جدید با ظرفیت بیش از ۹۰ هزار نفر اجرا شده و توسعه‌دهندگان بخش خصوصی نیز پروژه‌هایی همچون زمین‌های گلف و هتل‌های مجلل را اعلام کرده‌اند [۵].

شکل ۱۳. نمای ماهواره‌ای مجموعه ورزشی، از جمله استادیوم جدید پایتخت اداری (بزرگترین استادیوم مصر) [۴۲]



1. NAC Medical City.
2. October University for Modern Sciences and Arts.
3. German University in Cairo (GUC).
4. Capital Museum.



۴-۴. محیط زیست و معماری منظر در پایتخت اداری جدید مصر

برنامه ریزی زیست محیطی یکی از محورهای اصلی تبلیغاتی و هویتی شهر جدید اداری مصر (NAC) به شمار می‌رود. حدود ۴۰ درصد از مساحت این شهر جدید به فضاهای سبز و مناطق کشاورزی اختصاص یافته که شامل پارک مرکزی، پارک رودخانه سبز، پارک‌های محله‌ای کوچک‌تر و بلوارهای درخت کاری شده می‌شود. طراحی پارک مرکزی با تمرکز بر پوشش گیاهی بومی و سازگار با اقلیم انجام شده؛ به طوری که بیش از ۶۵ درصد از سطح آن با گونه‌های مقاوم به خشکی مانند آکاسیا، نخل خرما و چمن‌های بیابانی پوشیده شده و مابقی به دریاچه‌ها و امکانات اختصاص یافته است [۷]. در طراحی فضای سبز، استفاده از چمن‌های پر مصرف به حداقل رسیده و در عوض از گیاهان زینتی بومی و درختان سایه‌ساز استفاده می‌شود. علاوه بر این، برخی برج‌های بلندمرتبه توسط دفتر معماری استفانو بوئری^۱ به صورت «جنگل عمودی»^۲ طراحی شده‌اند که شامل صدها درخت و درختچه در بالکن‌ها هستند؛ این پوشش گیاهی نه تنها جنبه زیبایی دارد، بلکه در جذب آلاینده‌ها و دی‌اکسید کربن نیز مؤثر است. برآوردها نشان می‌دهند حدود ۴۶ هزار اصله درخت در سطح شهر کاشته شده [۷] که بخشی از آنها درختان میوه مانند انبه و مرکبات هستند تا کارکردی مضاعف داشته باشند.

پارک «رودخانه سبز» نیز به عنوان یک پارک خطی طولانی با آب‌نماهایی که از میان شهر عبور می‌کنند طراحی شده و هدف آن تداعی رود نیل در بافت جدید شهری است. این پارک دارای مسیرهای پیاده‌روی، کافه‌های حاشیه‌ای و کانال‌های طراحی شده با فضای سبز است که مناطق توسعه جدید را به پارک مرکزی متصل می‌سازد. سیستم پارک‌ها شامل آبروهای گیاهی و حوضچه‌های نگه‌دارنده آب باران است تا از وقوع سیلاب‌های ناگهانی - که در تاریخ قاهره سابقه‌دار است - جلوگیری کند.

ویژگی‌های پایداری به صورت یکپارچه در طراحی شهری NAC لحاظ شده‌اند؛ تقریباً تمامی پشت‌بام‌ها برای نصب پنل‌های خورشیدی آماده‌سازی شده‌اند و در چندین منطقه مسکونی، این پنل‌ها به صورت عملیاتی نصب شده‌اند. مدیریت پسماند با هدف بازیافت حداکثری طراحی شده و تأسیسات بزرگ تفکیک زباله احداث شده‌اند. برنامه ریزی انجام شده به دنبال رسیدن به سطحی نزدیک به پسماند صفر^۳ است که در آن ضایعات عمدتاً به مصالح ساختمانی بازیافت می‌شوند.

در حوزه مدیریت آب، هدف گذاری‌ها بر تصفیه صد درصد فاضلاب متمرکز است؛ به گونه‌ای که هیچ گونه فاضلاب خام به محیط زیست وارد نشود. با این حال، یکی از چالش‌های عمده پایداری، موقعیت کویری شهر است. انتقال درختان و پوشش سبز وابسته به لوله‌کشی‌های بزرگ از رود نیل و طرح‌های شیرین‌سازی آب دریای سرخ است که خود نیازمند انرژی قابل توجهی هستند. منتقدان هشدار می‌دهند که نگهداری از چنین فضای سبزی در بیابان مستلزم مصرف مداوم انرژی و آب خواهد بود.

با این وجود، طرح جامع NAC بر کاهش مصرف انرژی در ساختمان‌ها از طریق استفاده از سایه‌بان‌های طبیعی، پنجره‌های عریض و آتریوم‌ها تأکید دارد تا تهویه طبیعی و خنک‌سازی غیرفعال به کار گرفته شود. در مجموع، برنامه ریزی زیست محیطی NAC به نسبت استانداردهای فعلی مصر بسیار جامع و پیشرفته ارزیابی می‌شود؛ اختصاص وسیع به فضاهای سبز، استفاده از گیاهان بومی، بهره‌گیری از انرژی خورشیدی و تصفیه کامل آب از جمله تعهدات اصلی شهر هستند. این در حالی است که مناطق قدیمی قاهره به طور معمول فاقد چنین سرانه فضای سبز و زیرساخت‌های انرژی تجدیدپذیر هستند و NAC به عنوان نمونه‌ای سبز و پیشرو در سطح ملی و منطقه‌ای مطرح می‌شود.

۴-۵. حمل و نقل در پایتخت اداری جدید مصر

شبکه حمل و نقل شهری پایتخت اداری جدید مصر (NAC) از جمله نقاط قوت و عوامل جذابیت این شهر به شمار می‌رود. دو خط سریع السیر ریلی - مونوریل و قطار سبک شهری (LRT) - در کانون این شبکه قرار دارند. مونوریل شرقی به طول ۵۴ کیلومتر (خط NAC تا قاهره)، لبه

1. Stefano Boeri Architetti.

2. Vertical Forest.

3. Zero Waste.

غربی پایتخت اداری جدید را از طریق ایستگاه استادیوم به خط سوم متروی قاهره متصل می‌سازد [۳]، [۴] و دارای ۲۲ ایستگاه در مناطق «قاهره نو» و NAC خواهد بود. این خط بدون راننده که بهره‌برداری آن برای پایان سال ۲۰۲۴ برنامه‌ریزی شده، قادر خواهد بود روزانه ده‌ها هزار مسافر را جابه‌جا کند. به‌طور موازی خط قطار سبک برقی (LRT) که در سال ۲۰۲۲ به بهره‌برداری رسید، بین ایستگاه عدلی منصور در مرکز قاهره و NAC با ۱۲ ایستگاه در فاز نخست خود در حال فعالیت است [۴]. این دو خط ریلی با اتصال NAC به شبکه گسترده حمل‌ونقل شهری قاهره نقش کلیدی در تسهیل جابه‌جایی ایفا می‌کنند. تنها در بخش ابتدایی خود، قطار LRT روزانه تا حدود ۳۶۰ هزار مسافر را جابه‌جا می‌کند [۴] و موجب کاهش فشار ترافیکی در مناطق حومه‌ای شده است. در داخل شهر نیز خطوط اتوبوس (از جمله اتوبوس‌های برقی و گازسوز CNG) تمامی مناطق مسکونی و تجاری را پوشش می‌دهند. تمامی چراغ‌های راهنمایی به‌صورت هوشمند (کنترل شده از طریق اینترنت) طراحی شده‌اند و خطوط ویژه برای خودروهای امدادی در نظر گرفته شده‌اند. تحلیل گران پیش‌بینی می‌کنند که ظرفیت جابه‌جایی روزانه منوریل و LRT حدود ۳۵۰ هزار تا ۳۶۰ هزار سفر باشد [۴]، [۱۵] که می‌تواند سهم قابل توجهی از سفرهای درون‌شهری را از خودرو به حمل‌ونقل ریلی منتقل کند.

شکل ۱۴. عملیات عمرانی ساخت یک خط آهن سبک (LRT) جدید در پایتخت اداری جدید [۴۳]



مسیر مونوریل: این خط از منطقه الماسه (AlMasa) - در جوار فرودگاه بین‌المللی قاهره آغاز شده، از شرق قاهره عبور کرده و به NAC ختم می‌شود. کل مسیر کاملاً از سطح زمین جدا شده و به صورت خودکار اداره می‌شود. این پروژه از بزرگ‌ترین سیستم‌های مونوریل در جهان به‌شمار می‌آید [۳]. تا اوایل سال ۲۰۲۴ عملیات آزمایشی آن آغاز شده بود و پیش‌بینی می‌شود به زودی به بهره‌برداری کامل برسد.

شبکه اتوبوس‌رانی: ناوگان شهری از اتوبوس‌های برقی و گازسوز (CNG) بهره می‌برد که در مسیرهای مشخص در سراسر مناطق مسکونی فعالیت دارند و این مناطق را به پایانه‌های حمل‌ونقل و منطقه مرکزی تجاری (CBD) متصل می‌سازند. قراردادهای دولتی الزام‌آور هستند که تمام اتوبوس‌های جدید باید دارای استانداردهای آلاینده‌گی پایین باشند. مسیرهای اصلی شهری دارای خطوط ویژه اتوبوس برای جلوگیری از گیر افتادن در ترافیک خودروپی هستند.



طراحی معابر: در درون شهر، خیابان‌ها دارای عرض مناسب و طراحی مدرن‌اند. خیابان‌های اصلی ۶ تا ۸ لاین دارند و دارای جداکننده‌های میانی و پیاده‌رو هستند. میدان‌ها و بلوارها، سلسله‌مراتب عملکردی خیابان‌ها (محلی در برابر شریانی) را بازتاب می‌دهند. چراغ‌های راهنمایی هوشمند با توجه به جریان ترافیک تنظیم می‌شوند و قرارگیری خطوط مونوریل و LRT در بالا یا کنار جاده‌ها، از برخورد در سطوح هم‌سطح جلوگیری می‌کند. هدف اصلی از این طراحی، پیشگیری از گره‌های ترافیکی مزمن است، مشابه آنچه در قاهره قدیم دیده می‌شود.

خودروهای شخصی و تاکسی‌های اینترنتی: استفاده از خودروهای شخصی در NAC مجاز است و پارکینگ‌های بزرگ زیرزمینی در زیر مجموعه‌های بزرگ شهری ساخته شده‌اند. در برخی محله‌ها فقط خودروهای برقی اجازه تردد دارند. اپلیکیشن‌های تاکسی اینترنتی (نظیر اوبر و کریم) نیز آزادانه فعالیت می‌کنند و مکمل سیستم حمل‌ونقل عمومی هستند. با این حال سیاستگذاری شهری استفاده از حمل‌ونقل عمومی را تشویق می‌کند، در این زمینه هیچ گونه یارانه سوخت در NAC ارائه نمی‌شود و در خیابان‌های اصلی هزینه پارک اعمال می‌شود.

۴-۶. گردشگری در پایتخت اداری جدید مصر

پایتخت اداری جدید مصر به عنوان مقصدی آینده‌نگر برای گردشگری و تجارت معرفی می‌شود؛ شهری که جاذبه‌های مدرن را با نمادهای فرهنگی و مذهبی در هم آمیخته است.

نمادهای مذهبی و فرهنگی: دو بنای باشکوه از نخستین سازه‌هایی بودند که در این شهر افتتاح شدند. مسجد «الفتاح العظیم»^۱ (تکمیل شده در سال ۲۰۲۱) یکی از بزرگ‌ترین مساجد قاره آفریقا است و گنجایش حدود ۱۷ هزار نمازگزار دارد. این مسجد با گنبد‌های عظیم و مناره‌های بلند، طراحی معاصر خود را به نمایش می‌گذارد و از جمله مقاصد بازدیدکنندگان به شمار می‌آید. در نزدیکی آن، کلیسای جامع «میلاد مسیح»^۲ قرار دارد که با ظرفیت بیش از ۹ هزار نفر در سال ۲۰۱۹ افتتاح شد و بزرگ‌ترین کلیسای خاورمیانه محسوب می‌شود [۵]. این دو سازه نمادین بیانگر تأکید مصر بر هم‌زیستی دینی هستند و به یکی از سوژه‌های محبوب گردشگری تصویری بدل شده‌اند. علاوه بر این تالار آپرای جدید NAC با ظرفیت تقریبی ۱۲۰۰ نفر، میزبان کنسرت‌ها و جشنواره‌های فرهنگی است. همچنین «موزه پایتخت» برای نمایش آثار باستانی فرعون‌های طراحی شده، گرچه گشایش آن تاکنون به تعویق افتاده است.

چشم‌انداز مدرن: مرکز شهر NAC با ده‌ها آسمان‌خراش تعریف شده است. برج «آیکونیک» به ارتفاع ۳۹۴ متر و ۷۸ طبقه اکنون بلندترین ساختمان در آفریقا است [۸]. این آسمان‌خراش‌ها در کنار بلوار عریض و نخل‌کاری شده موسوم به «کرانه نیل» به عنوان جلوه‌ای بصری برای جذب گردشگر معرفی می‌شوند. بازدیدکنندگان اغلب بر تضاد چشمگیر میان برج‌های شیشه‌ای در میان بیابان و نورپردازی شبانه آنها تأکید دارند. در تبلیغات رسمی، این خط آسمان آینده‌گرا به عنوان نماد نوین مصر برجسته شده است.

مراکز نمایشگاهی و رویدادها: دولت در نزدیکی NAC، مجموعه عظیمی به نام «شهر نمایشگاهی» (Expo City) احداث کرده است که حدود ۵۰۰ جریب مساحت دارد و با بودجه‌ای بالغ بر ۶۰۰ میلیون دلار ساخته شده است [۸]. این مجموعه شامل سالن‌های همایش، غرفه‌های نمایشگاه‌های تجاری و یک سالن چندمنظوره خواهد بود و هدف آن، میزبانی کنفرانس‌های بین‌المللی، نمایشگاه‌های فصلی و رویدادهای بازرگانی است. از جمله جاذبه‌های برنامه‌ریزی شده، پارک شهری با محوریت سرگرمی است که گاه با لقب «مصرستان» (Egyptland) از آن یاد می‌شود و مساحتی به وسعت ده‌ها هزار متر مربع را دربرمی‌گیرد. پس از تکمیل، Expo City به قطب گردشگری تجاری در مصر، مشابه با سایت نمایشگاه‌های دبلیو، بدل خواهد شد.

فضاهای تفریحی و سبز: پارک «رودخانه سبز» با طولی حدود ۳۵ کیلومتر، نوار پیوسته‌ای از فضای سبز و تفریحی را در امتداد شهر فراهم می‌آورد. این پارک دارای مسیرهای پیاده‌روی، زمین‌های ورزشی و دریاچه‌های بزرگ برای قایق‌سواری است. میدان مرکزی مردم و پارک‌های

1. Al-Fattah al-Aleem Mosque.

2. Cathedral of the Nativity of Christ.

محلی کوچک‌تر با امکاناتی مانند کافه‌ها و زمین‌های بازی نیز مکمل آن هستند. همچنین منطقه‌ای با عنوان «محله موسیقی»^۱ طراحی شده که دارای فضاهای باز برای کنسرت و میدان اجرای عمومی خواهد بود. در نتیجه NAC در مقایسه با قاهره قدیم، فضای سبز و باز به مراتب بیشتری را به‌ازای هر نفر ارائه می‌دهد؛ نکته‌ای که در کمپین‌های گردشگری مصر بسیار مورد تأکید قرار می‌گیرد [۹].

هتل‌ها و اقامتگاه‌ها: هتل‌های لوکس به تدریج در حال افتتاح هستند تا پاسخ‌گوی نیاز گردشگران باشند. برای نمونه، هتل «سنت رجیس نیوکپیتال»^۲ (افتتاح شده در ۲۰۲۳) خدمات ۵ ستاره، امکانات اسپا، دسترسی به زمین گلف و سالن‌های همایش را ارائه می‌دهد. هتل‌های کمپینسکی^۳ و شرایتون^۴ نیز اعلام کرده‌اند به زودی افتتاح خواهند شد. در مجموع تحلیل‌گران انتظار دارند در طی چند سال آینده، چند هزار اتاق هتل در NAC آماده بهره‌برداری شود. وزارت گردشگری مصر نیز برنامه‌ای ملی برای افزایش سریع ظرفیت اقامتی دارد (با هدف ایجاد ۲۵ هزار اتاق جدید تا پایان ۲۰۲۴) که به‌طور مستقیم از رشد گردشگری در NAC پشتیبانی خواهد کرد [۱۰].

دسترسی‌پذیری: NAC دارای فرودگاه بین‌المللی جدیدی به نام «فرودگاه بین‌المللی اسفنکس»^۵ است که در سال ۲۰۲۱ در غرب شهر افتتاح شد. این فرودگاه برخی پروازهای منطقه‌ای و بین‌المللی را پوشش می‌دهد و نیاز به استفاده از فرودگاه‌های شلوغ قاهره را کاهش می‌دهد. افزون بر این همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، خطوط پرسرعت ریلی (مونوریل و LRT) NAC را به متروی قاهره و در آینده به اسکندریه و عین‌سخته متصل می‌کنند و این شهر را به بخشی از مدار گردشگری وسیع‌تری بدل می‌سازند.

در مجموع می‌توان گفت پایتخت اداری جدید مصر، ترکیبی از بناهای جدید (مسجد، کلیسا، آسمان‌خراش‌ها) با فضاهای سبز گسترده و محیط‌های تفریحی است. توسعه‌دهندگان آن NAC را به‌عنوان «داون‌تاون جدید» مصر معرفی می‌کنند؛ شهری طراحی‌شده برای میزبانی از کنسرت‌ها، نمایشگاه‌های تجاری، رویدادهای ورزشی و سرگرمی در بستری یکپارچه. بازدیدهای اولیه رسانه‌ها و هیئت‌های دیپلماتیک اغلب زیرساخت‌های مدرن و جاذبه‌های این شهر را برجسته می‌کنند و آن را با بافت فرسوده قاهره مقایسه می‌کنند.

۷-۴. تلفیق شناخت ابعاد در پایتخت اداری جدید مصر

پایتخت اداری جدید مصر نمایانگر تلاشی گسترده برای خلق شهری نوین در قرن بیست و یکم است؛ شهری که از پایه طراحی و ساخته شده تا بخشی از فشارهای طاقت‌فرسا بر قاهره از جمله معضلاتی نظیر ترافیک سنگین، آلودگی هوا، تراکم شدید جمعیت، کمبود مسکن و زیرساخت‌های فرسوده را کاهش دهد. تا سال ۲۰۲۴ فاز نخست این پروژه تا حدودی به بهره‌برداری رسیده؛ ده‌ها هزار کارمند دولتی روزانه به آنجا رفت‌وآمد می‌کنند، بسیاری از وزارتخانه‌های کلیدی به NAC منتقل شده‌اند و شماری از بناهای شاخص همچون بلندترین برج آفریقا، تالار آپرای جدید، مسجد جامع و کلیسای بزرگ نیز تکمیل شده‌اند [۲]. در کنار این تحولات، شبکه‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای نیز در حال احداث هستند.

با این حال، تحلیل‌گران هشدار می‌دهند که این شهر هنوز باید قابلیت بقای بلندمدت خود را به اثبات برساند. موفقیت NAC به جذب میلیون‌ها ساکن و واحد تجاری وابسته است، امری که خود مستلزم سرمایه‌گذاری پایدار در بخش خدمات شهری و زیرساخت‌های حیاتی مانند آب، برق، بهداشت و آموزش است. این پروژه تاکنون بخش قابل توجهی از بودجه عمومی کشور را به خود اختصاص داده و در داخل مصر، مباحثات گسترده‌ای درباره اولویت‌های توسعه ملی به راه انداخته است [۲]. برخی از صاحب‌نظران داخلی تأکید دارند که هرچند پایتخت جدید از نظر فنی و فناوری پیشرفته است، اما بسیاری از مشکلات ساختاری قاهره، از جمله اسکان غیررسمی، نابرابری اجتماعی و از میان رفتن میراث فرهنگی همچنان حل نشده باقی مانده‌اند. به بیان دیگر NAC می‌تواند نقش تکمیلی داشته باشد، اما نمی‌تواند به تنهایی

1. Music District.
2. The St. Regis New Capital.
3. Kempinski Hotel.
4. Sheraton Hotel.
5. Sphinx International Airport.

جایگزینی برای اقدام‌های اصلاحی در قاهره باشد.

از دیدگاه فنی این پروژه با طراحی یکپارچه حمل‌ونقل، ساخت‌وساز پایدار و زیرساخت‌هایی بلندپروازانه، یک الگوی تمام‌عیار از برنامه‌ریزی شهری مدرن است. NAC به‌مثابه مطالعه موردی مطرح است در خصوص این که چگونه یک دولت می‌تواند منابع گسترده خود را برای ایجاد کلان‌شهری از صفر به کار گیرد. از این پس ناظران با دقت خواهند سنجید که آیا NAC می‌تواند اقتصاد و جامعه‌ای پایدار و پویا را مطابق وعده‌ها شکل دهد، یا صرفاً به منطقه‌ای دولتی محدود خواهد ماند. در نهایت به گفته یکی از مقامات ارشد، امید آن است که این شهر «بخشی از جمعیت و فعالیت اقتصادی مصر را در خود جای دهد» و از فشار فزاینده بر قاهره بکاهد [۲]. گذر زمان نشان خواهد داد که آیا این امید محقق خواهد شد یا نه، اما دستکم در حال حاضر NAC را می‌توان یکی از جسورانه‌ترین تجربه‌های شهرسازی در تاریخ معاصر مصر دانست.

جدول ۱. مشخصات پایتخت جدید اداری مصر (NAC)

شاخص	شرح
موقعیت جغرافیایی	حدود ۴۵ کیلومتری شرق قاهره
مساحت کل پروژه	در مجموع بیش از ۷۱۵ کیلومتر مربع (در فازهای اول و دوم)
فازهای توسعه	۱. فاز اول: ۴۰ هزار فدان (حدود ۱۶۸ کیلومتر مربع) ۲. فاز دوم: ۴۰ هزار فدان دیگر با برنامه اجرا تا ۲۰۲۷
جمعیت هدف	حدود ۵/۶ میلیون نفر پس از تکمیل کامل فازها
مدیر پروژه / توسعه‌دهنده اصلی	شرکت عمومی «توسعه شهرسازی پایتخت اداری» (ACUD) مالکیت مشترک با وزارت مسکن و ارتش مصر
مشاور طراحی اصلی	شرکت دارالهندسه (شرکت مشاور منطقه‌ای) با همکاری وزارت مسکن مصر
اهداف اصلی پروژه	۱. کاهش تراکم در قاهره ۲. انتقال اداره‌های دولتی ۳. ایجاد شهر هوشمند پایدار ۴. جذب سرمایه‌گذاری خارجی و رشد اقتصادی
بودجه فاز اول	۲۰۰ تا ۲۲۵ میلیارد پوند مصری (حدود ۶ تا ۷ میلیارد دلار آمریکا)
منابع مالی	۱. فروش اراضی به سرمایه‌گذاران ۲. بودجه عمومی دولت ۳. وام‌های دولتی ۴. مشارکت ارتش و شرکت‌های نظامی

شرح	شاخص
○ منطقه دولتی (پارلمان، ریاست‌جمهوری و وزارتخانه‌ها) ○ منطقه تجاری مرکزی (CBD) ○ شهر سلامت ○ منطقه فرهنگی ○ مناطق مسکونی ○ رودخانه سبز (پارک خطی)	مناطق عملکردی کلیدی
○ حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد از مساحت شهر به فضاهای سبز اختصاص دارد ○ تأکید بر استفاده از گیاهان بومی و آبیاری با پساب ○ تولید بخشی از برق از انرژی خورشیدی ○ مدیریت کامل فاضلاب	شاخص‌های زیست‌محیطی
○ مونوریل بدون راننده (۵۴ کیلومتر) ○ قطار سبک برقی (LRT) با ظرفیت ۳۶۰ هزار مسافر روزانه ○ اتوبوس‌های برقی و CNG ○ چراغ‌های هوشمند ○ شبکه جاده‌ای مدرن	حمل‌ونقل عمومی
○ نیروگاه گازی حدود ۴۸۰۰ مگاوات ○ مزارع خورشیدی ۹۰ کیلومتر مربعی ○ لوله‌کشی آب از نیل ○ شیرین‌سازی آب در آینده ○ تصفیه کامل فاضلاب	انرژی و آب
○ اینترنت فیبر نوری ○ شبکه 5G ○ دوربین‌های نظارتی (۶۰۰۰ عدد) ○ سنسورهای ترافیکی ○ سیستم فرماندهی یکپارچه	فناوری و هوشمندی شهری
○ بیش از ۱۰۰ هزار واحد مسکونی احداث شده ○ بیش از ۱۲۰۰ خانوار ساکن ○ برج‌ها، ویلاها و ساختمان‌های اداری-تجاری	ظرفیت ساختمانی فعلی
○ مسجد «الفتاح العظیم» (بزرگ‌ترین مسجد آفریقا) ○ کلیسای «میلاد مسیح» (بزرگ‌ترین کلیسای خاورمیانه) ○ تالار اپرا و موزه هنرهای معاصر	نمادهای مذهبی و فرهنگی
○ برج آیکونیک (Iconic Tower) بلندترین ساختمان آفریقا (۳۹۴ متر و ۷۸ طبقه)	نمادهای شهری
○ شهر نمایشگاهی (City Expo) ○ پارک‌های خطی و عمومی ○ هتل‌های مجلل (سنت رجیس، کمپینسکی) ○ زمین‌های گلف ○ محله موسیقی	زیرساخت گردشگری



شاخص	شرح
زیرساخت آموزشی و درمانی	○ حدود ۶۰۰ مرکز درمانی در حال ساخت یا بهره‌برداری ○ ۲۰ هزار مدرسه و دانشگاه برنامه‌ریزی شده ○ هدف: بی‌نیاز ساکنان به قاهره برای خدمات درمانی و آموزشی
ویژگی‌های ساخت‌وساز	○ بهره‌گیری از بتن و فولاد داخلی ○ قطعات پیش‌ساخته ○ ساختمان‌های انرژی‌کارا ○ بام‌های خورشیدی ○ هدف‌گذاری برای ساخت سریع و صنعتی
چالش‌های اشاره شده	○ ریسک بدهی عمومی ○ شکاف در جذب ساکن واقعی ○ مصرف بالای انرژی و آب برای نگهداری فضای سبز ○ نگرانی از تمرکز منابع در پروژه‌ای خاص
پیش‌بینی اقتصادی	سالیانه حدود ۹۰ میلیارد دلار ارزش اقتصادی بر طبق ادعای دولت مصر

مأخذ: نگارنده.

۵. بررسی انتقادی



آنچه پیش‌تر بیان شد، بر پایه داده‌ها، آمارها و گزارش‌هایی استوار است که از سوی نهادهای رسمی و حاکمیتی مصر منتشر شده‌اند. با این حال، نباید از نظر دور داشت که این منابع، در اغلب موارد، در چارچوبی تبلیغی و ترویجی به توصیف پروژه پرداخته و آن را به منزله نمادی از پیشرفت، نوسازی و تحقق رؤیای ملی معرفی می‌کنند. لحن مسلط بر این اسناد، آکنده از امید، اطمینان و نگاه مثبت به آینده‌ای است که در پرتو اجرای پروژه ترسیم می‌شود. از این رو، پژوهشگر منصف و ژرف‌نگر نمی‌تواند تنها به روایت‌های رسمی بسنده کند؛ بلکه باید با نگاهی چندسویه، به واکاوی دیدگاه‌ها و تحلیل‌های انتقادی نیز بپردازد تا تصویری متوازن و واقع‌گرایانه از واقعیت‌های میدانی حاصل شود.

در همین راستا، این بخش کوشیده تا از مرز داده‌های رسمی فراتر رود و صرفاً بازتاب‌دهنده گفتمان دولتی نباشد، بلکه با بهره‌گیری از منابع تحلیلی و نقدهای منتشر شده از سوی پژوهشگران مستقل، رسانه‌های معتبر و نهادهای بین‌المللی، ابعاد پنهان و گاه نادیده پروژه انتقال پایتخت از قاهره به پایتخت جدید اداری مصر را نیز آشکار سازد. بدین سان، این پژوهش نه بازتکرار روایت رسمی، بلکه تلاشی است برای ترسیم تصویری جامع‌تر از واقعیت‌های نهفته در پس آمارهای درخشان و عبارات امیدبخش اسناد حاکمیتی.

۵-۱. ابعاد سیاسی

پایتخت‌داری جدید مصر (NAC) از نظر بسیاری، ابزاری سیاسی برای تحکیم نظام اقتدارگرای حاکمیت این کشور تلقی می‌شود. این پروژه اساساً از بالا به پایین و با هدایت کامل دولت طراحی شده، به گونه‌ای که برنامه‌ریزی آن بی‌آنکه مشورت عمومی یا بحث و بررسی در مجلس انجام شود، با فرمان ریاست جمهوری انجام گرفت. منتقدان بر این باورند که NAC حاصل یک تصمیم‌گیری جامع و مشارکتی در سطح جامعه نبوده، بلکه تصمیمی «حاکمیتی و یک‌سویه» بوده که بدون توجه کافی به نیازهای واقعی قاهره اتخاذ شده است. این فقدان مشارکت‌پذیری

سبب بروز نارضایتی عمومی شده، چراکه بسیاری از مردم مصر این پروژه را بی‌ارتباط با منافع و دغدغه‌های خود می‌دانند [۳۲]. در عمل این شهر جدید به دولت این امکان را می‌دهد که عملکردهای کلیدی حاکمیت مصر - از جمله پارلمان، وزارتخانه‌ها و نهاد ریاست جمهوری - را به فاصله ۴۵ کیلومتری شرق قاهره منتقل کند؛ اقدامی که در واقع دولت را از بافت شهری و مردم جدا ساخته و امکان اعتراض‌های مردمی را به حداقل می‌رساند [۲۴]، [۲۵]. به گفته تحلیل‌گران، انتقال مرکز حکومت از میدان تحریر (کانون جنبش‌های پیشین) به معنای محافظت از دولت مصر در برابر انقلاب‌های آینده است؛ چرا که آن را از سابقه اعتراضی قاهره دور می‌سازد [۲۵].

از سوی دیگر نیروهای مسلح نقش پررنگی در سیاستگذاری‌های مربوط به NAC ایفا می‌کنند. ارتش و دستگاه‌های امنیتی مصر مالک ۵۱ درصد از سهام شرکت ACUD و مسئول اجرای این پروژه هستند. از این رو، ارتش کنترل گسترده‌ای بر برنامه‌ریزی، ساخت و ساز و فروش در این منطقه دارد [۲۶]. این مداخله ارتش مرز میان نظارت غیرنظامی و نظامی را تضعیف می‌کند، چرا که دولت نظارت مؤثری بر منابع مالی ارتش ندارد. در عمل نیز ارتش از سودآوری‌های کلان برخوردار خواهد شد؛ نه تنها بخش عمده‌ای از هزینه‌های ساخت را تأمین می‌کند، بلکه واحدهای مسکونی و حتی ساختمان‌های خالی شده دولتی در قاهره را نیز به فروش می‌رساند و بدین ترتیب درآمدهای عظیمی کسب کرده و بر نفوذ خود در ابعاد مختلف اقتصادی می‌افزاید [۲۶]. ناظران هشدار می‌دهند که این روند پیوند ساختاری میان سیاست و اقتصاد را در قالب یک نخبه‌گرایی نظامی - سرمایه‌داری تعمیق می‌بخشد؛ الگویی که در آن منافع اصلی به حلقه قدرت تعلق دارد و شهروندان عادی از مشارکت و بهره‌مندی محروم می‌مانند [۲۴]، [۲۶]. به‌طور خلاصه باید اشاره کرد که تحلیل‌گران بر این باورند که NAC پیش از آنکه در خدمت منافع عمومی باشد، ابزاری برای تأمین امنیت دولت مصر و نظام حمایت‌گرایانه آن است؛ پروژه‌ای که قدرت کنونی را تحکیم می‌بخشد و به نهاد نظامی - صنعتی مصر ثروت و نفوذ بیشتری می‌بخشد.

۵-۲. ابعاد اقتصادی

از منظر اقتصادی به‌ویژه بابت هزینه‌های گزاف و توجیه‌پذیری مالی، پایتخت اداری جدید مصر با انتقادهای شدیدی روبه‌رو شده است. برآوردها هزینه کلی این پروژه را رقمی مابین ۴۰ تا ۶۰ میلیارد دلار آمریکا تخمین زده‌اند، در حالی که نزدیک به ۵۰۰ میلیارد پوند مصر (تقریباً معادل ۱۶ میلیارد دلار آمریکا) تنها صرف زیرساخت‌های فاز نخست آن شده است [۲]. منتقدان بر این باورند که چنین سرمایه‌گذاری عظیمی در شرایطی که اقتصاد مصر تحت فشارهای شدید است، انحرافی نجومی از اولویت‌های واقعی به شمار می‌رود. برای نمونه خبرگزاری رویترز به نقل از ناظران اقتصادی هشدار داده که این پروژه منابع کشور را منحرف کرده و بار بدهی‌های دولت را افزایش می‌دهد؛ موضوعی که در سال‌های اخیر به‌ویژه با رشد فزاینده استقراض دولتی و هزینه‌های بازپرداخت آن به مسئله‌ای بسیار حساس بدل شده است [۲]. واقعیت آن است که تأمین مالی خارجی برای NAC قابل توجه بوده و در یک دهه گذشته رئیس‌جمهور مصر به‌طور مکرر به وام‌های کلان خارجی متوسل شده که با تداوم این روند، بدهی‌های کلی کشور چهار برابر شده است [۲۷]. هم‌زمان سقوط ارزش پوند مصر و افزایش نرخ تورم داخلی نیز هزینه مؤثر اجرای این پروژه را بیشتر کرده است [۲]، [۲۷]. در کشوری که تولید ناخالص داخلی سرانه تنها در حدود ۳۰۰۰ دلار است، اجرای پروژه‌ای ۴۰ تا ۶۰ میلیارد دلاری ریسک مالی عظیمی محسوب می‌شود. به تعبیر یکی از ناظران، راهبرد اقتصادی دولت بر نوعی سرمایه‌داری دولتی و ریاضت اقتصادی استوار است که شکاف میان طبقات مختلف جامعه را تشدید می‌کند [۲۸]؛ واقعیتی که می‌توان آن را در هم‌زمانی هزینه‌کرد کلان عمومی برای NAC با کاهش هزینه‌های اجتماعی همچون بهداشت، آموزش و خدمات عمومی مشاهده کرد.

علاوه بر هزینه‌های سنگین، نگرانی‌هایی جدی درباره هزینه فرصت و امکان‌پذیری واقعی پروژه مطرح شده است. منابع کلانی که صرف ساخت پایتخت جدید شده، از پاسخ‌گویی به نیازهای فوری و حیاتی کشور بازمانده‌اند و به نیازهایی همچون نوسازی سامانه فرسوده حمل‌ونقل عمومی و مسکن در قاهره یا تأمین مالی آموزش و خدمات درمانی پاسخ‌فراخوری داده نشده است. شماری از اقتصاددانان هشدار داده‌اند که یارانه‌دهی به این شهر جدید، بدون آنکه رشد اقتصادی فراگیر ایجاد کند، ممکن است نابرابری و تورم

را تشدید کند. اگر پایتخت جدید نتواند جمعیت یا کسب و کارهای کافی جذب کند، این احتمال وجود دارد که به یک «فیل سفید»^۱ بدل شود؛ پروژه‌های پرزرق و برق اما کم‌ثمر از حیث بازدهی اقتصادی. برای نمونه گرچه نزدیک به ۱۰۰ هزار واحد مسکونی در این شهر احداث شده، با این حال تا اوایل سال ۲۰۲۴ تنها حدود ۱۲۰۰ خانواده در آن ساکن شده‌اند؛ آماري که تردیدهایی جدی درباره میزان تقاضای واقعی بازار ایجاد کرده است [۲]. از سوی دیگر شرکت دولتی ACUD که مدیریت توسعه NAC را برعهده دارد، برای تأمین میلیاردها سرمایه بیشتر اقدام به عرضه ۵ تا ۱۰ درصد از سهام خود کرده [۲]، اقدامی که خود گواه دشواری در بازگرداندن سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته است. حتی حامیان پروژه نیز اذعان دارند که بیشتر پروژه‌های مسکونی هنوز نیمه‌کاره باقی مانده‌اند و انتقال کارکنان دولتی به NAC نیز در عمل تنها حدود ۴۸ هزار نفر را شامل شده که در برابر جمعیت برنامه‌ریزی شده ۷ میلیون نفری بسیار ناچیز است. در مجموع تحلیل‌گران بر این باورند که بنیان اقتصادی NAC شکننده است؛ مدل هزینه‌محور و مبتنی بر بدهی آن نه تنها ممکن است بازدهی مورد انتظار را نداشته باشد، بلکه می‌تواند مانعی جدی در مسیر سرمایه‌گذاری‌های مولدتر در کشور باشد [۲]، [۲۷].

۳-۵. ابعاد اجتماعی

منتقدان اجتماعی پایتخت‌داری جدید مصر (NAC) بر این باورند که این پروژه به شدت انحصاری بوده و هیچ‌گونه هم‌خوانی معناداری با ساختار جمعیتی مصر ندارد و چیدمان و طراحی این شهر به جای شهروندان عادی، بیشتر متناسب با خواص و اقشار مرفه جامعه است. قیمت واحدهای مسکونی در NAC به‌طور سرسام‌آور بالاست که با معیارهای اقتصادی داخلی هم‌خوانی ندارد؛ به‌عنوان نمونه بهای معمول یک آپارتمان دو خوابه حدود ۵۰ هزار دلار گزارش شده [۲۶] که با توجه به تولید ناخالص داخلی سرانه مصری‌ها (حدود ۳۰۰۰ دلار)، به مراتب فراتر از توان مالی اکثریت مردم است [۲۳]. در نتیجه NAC عملاً به منطقه‌ای محدود از مجتمع‌های بسته، برج‌های مجلل و ویلاهای اختصاصی برای نخبگان سیاسی و اقتصادی کشور بدل شده است. ناظران اشاره می‌کنند که حتی شرکت‌های توسعه‌دهنده، این شهر را به‌عنوان محل سکونت نظامیان بلندپایه و ثروتمندان شناخته‌شده تبلیغ می‌کنند [۲۳]، یعنی طیف اجتماعی محدودی که از پیش در ساختار قدرت تثبیت شده‌اند. از این رو، بسیاری از تحلیل‌گران NAC را صرفاً یکی دیگر از جوامع بسته برای ثروتمندان می‌دانند که هیچ نقش مؤثری در پاسخ‌گویی به نیازهای مسکن شهروندان عادی ایفا نمی‌کند [۲۳]، [۲۶]. وعده‌های دولتی مبنی بر ایجاد فرصت‌های شغلی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی در عمل برای اکثر مصری‌ها – به‌ویژه آنانی که در اقتصاد غیررسمی فعالیت دارند – خالی از معناست، چرا که آنان در این پروژه سهمی ندارند و امکان ورود به آن را نمی‌یابند.

علاوه بر مورد فوق، زیرساخت‌های عمومی نیز بسیار محدود و ناکافی هستند. نکته چشمگیر آن است که این شهر تقریباً هیچ مدرسه دولتی یا خدمات عمومی مقرون به صرفه‌ای ندارد و اغلب نهادهای آموزشی در آن خصوصی یا نیمه‌خصوصی‌اند و شهریه‌های بسیار بالایی دارند [۲۳]. حتی حمل و نقل عمومی نیز به عرصه‌ای خصوصی بدل شده است؛ کارمندان دولتی منتقل شده به NAC گزارش داده‌اند که اتوبوس‌های دولتی با خطوط مونوپول کارآمد و اقتصادی نیستند و از همین رو ناگزیر به استفاده از خودروها یا ون‌های شخصی با هزینه خود شده‌اند [۲۳]. راه‌حل رسمی دولت – یعنی تشویق کارمندان به سکونت در شهر بدر (Badr City) و تردد روزانه – نیز ناکام مانده است، چرا که از سال ۲۰۱۵ تاکنون، قیمت مسکن در بدر بیش از شش برابر افزایش یافته است [۲۳].

طراحی شهر جدید مبتنی بر جدایی عملکردی مناطق اداری، مسکونی و تجاری از یکدیگر و حمل و نقل خودرومحور، برخلاف بافت ارگانیک قاهره است که در آن زندگی خیابانی و بازارهای سنتی نقش محوری دارند. این تغییر، کاهش تعاملات غیررسمی و ضعف سرمایه اجتماعی را به دنبال خواهد داشت؛ چون ایجاد شهرهای جدید با جمعیت مهاجر، نیاز به زمان طولانی برای شکل‌گیری اعتماد و سرمایه اجتماعی دارد.

۱. در اقتصاد مدرن، «فیل سفید» به پروژه‌هایی اطلاق می‌شود که به دلیل هزینه‌های سرمایه‌گذاری بالا، فقدان بهره‌وری یا نبود تطابق با اهداف اصلی، به بار مالی و یا ضرر اقتصادی برای مالک خود تبدیل می‌شوند. این اصطلاح ریشه در افسانه‌های شرقی دارد، جایی که پادشاهان برای نشان دادن ثروت و قدرت خود، فیل‌های سفید را نگهداری می‌کردند. این فیل‌ها به دلیل نگهداری گران و نبود کاربرد عملی، برای پادشاهان بار مالی سنگینی داشتند. مثال‌هایی از فیل‌های سفید در اقتصاد می‌توانند شامل پروژه‌های زیرساختی بزرگ که با کمبود بودجه یا فقدان استفاده مناسب مواجه می‌شوند، سرمایه‌گذاری در یک فناوری یا صنعت که دیگر مورد استفاده قرار نمی‌گیرد و سایر پروژه‌های از این دست باشد.

همچنین جابه‌جایی ۴۰ هزار کارمند دولتی به ناحیه اداری در پایتخت جدید که شهری دور افتاده و در فاصله ۴۵ کیلومتری شرق قاهره است، آن هم بدون زیرساخت‌های کامل، موجب تضعیف شبکه‌های خانوادگی و به‌دنبال آن افزایش آمار جرائم و ناهنجاری‌های اجتماعی و فرهنگی خواهد شد.

به‌طور کلی زیرساخت‌های اجتماعی NAC با نیازهای خانواده‌های طبقه متوسط و کم‌درآمد هم‌راستا نیست. تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد پایتخت‌های جدید اغلب شهرهای برنامه‌ریزی شده نخبه‌گرا هستند که با ویژگی‌هایی مانند معماری مدرن و زیرساخت‌های پیشرفته، در تقابل با بافت فرهنگی پایتخت قدیم قرار می‌گیرند. همچنین گردشگری نخبه‌گرا از طریق توسعه هتل‌های مجلل و مراکز خرید در شهر جدید، گردشگری را به سمت الگوی مصرفی طبقات مرفه سوق می‌دهد و از جذابیت‌های مردمی قاهره می‌کاهد. منتقدان همچنین به نشانه‌های فرهنگی طرد و انحصار اشاره می‌کنند؛ برای مثال، مسجد جدید الفتاح العظیم در این شهر اغلب مواقع برای عموم مردم بسته است و تنها در مراسم رسمی و برای رهبران نظامی گشوده می‌شود؛ امری که بدون آنکه مشارکت واقعی مردمی را بازتاب دهد، بر وجهه‌نمایی و جنبه‌های نمادین پروژه می‌افزاید [۲۳]. در مجموع تحلیل گران هشدار می‌دهند که ترکیب جمعیتی NAC به شدت گزینشی و طبقه‌ای خواهد بود که علاوه بر جلوگیری از تنوع اجتماعی، نابرابری‌های ساختاری موجود در مصر را نیز تداوم می‌بخشد [۲۳]، [۲۹].

۵-۴. ابعاد محیط زیستی

نگرانی‌های زیست‌محیطی از جمله جدی‌ترین محورهای انتقاد به ساخت یک شهر جدید در دل کویر به شمار می‌روند؛ به‌ویژه در کشوری چون مصر که هم‌اکنون نیز با بحران شدید کم‌آبی و فشارهای اقلیمی دست به‌گریبان است. میزان آب شیرین در دسترس برای هر نفر در مصر، تنها حدود ۶۱۰ متر مکعب در سال است؛ رقمی که به مراتب کمتر از آستانه فقر آبی تعریف‌شده از سوی سازمان ملل متحد است [۳۰]. در چنین شرایطی تقاضای گسترده NAC برای آب، غیرقابل توجیه و ناپایدار قلمداد می‌شود. به‌عنوان نمونه در برنامه‌ریزی‌های رسمی پیش‌بینی شده که روزانه حدود ۱.۵ میلیون متر مکعب از آب نیل برای آبیاری فضاها و سبزی‌های گسترده و پارک‌های شهری این پایتخت جدید به کار رود [۲]. رقمی که تقریباً معادل یک درصد از سهم سالیانه مصر از آب نیل است. تحلیل گران زیست‌محیطی و کارشناسان منابع طبیعی، این وضعیت را تناقض‌آمیز می‌دانند و بیان می‌کنند در حالی که دولت مصر کمپین‌های درخت‌کاری و پروژه‌های به اصطلاح سبز را تبلیغ می‌کند، هم‌زمان به تخریب فضاها و سبزی موجود در شهرهای کنونی پرداخته و آب حیاتی رود نیل را صرف آبیاری پارک‌های مصنوعی در دل بیابان می‌کند [۲۷]. منتقدان، NAC را به‌عنوان «ماجرای بی‌حاصل کویری» توصیف کرده‌اند و تأکید دارند که انتقال آب کمیاب رودخانه برای حفظ چشم‌انداز سرسبز «رود سبز»، اقدامی پرهزینه، اتلاف‌آمیز و غیرقابل دوام است [۲]، [۲۷].

ردپای کربن و آسیب‌پذیری اقلیمی این پروژه نیز مورد سؤال قرار گرفته است. ساخت و ساز گسترده در NAC نیازمند استفاده انبوه از بتن و فولاد است؛ عناصری که انتشار گازهای گلخانه‌ای را افزایش می‌دهند و در منطقه‌ای که از پیش با گرمایش شدید مواجه است، آثار اقلیمی منفی را تشدید می‌کنند. در شهری که شروع آن از صفر در بیابانی باز بنا می‌شود، سایه و خنک‌سازی طبیعی بسیار نایاب است. در عین حال NAC با عنوان «شهر دوستدار اقلیم» معرفی می‌شود؛ در حالی که تحقق شهر مستلزم احداث خطوط برق جدید، نیروگاه‌های شیرین‌سازی آب و سامانه‌های تصفیه پساب برای آبیاری است. یکی از تحلیل‌های برنامه‌ریزی شهری نیز بر این نکته تأکید دارد که مسیر طراحی شده «رود سبز» NAC با جریان طبیعی آب در دره‌های بیابانی هم‌راستا نیست؛ به عبارت دیگر این رود مصنوعی تقریباً به‌طور کامل به تأمین مکانیکی آب متکی است و هیچ بهره‌ای از فرایندهای بومی و طبیعی اکوسیستم نمی‌برد [۲۹].

در جمع‌بندی باید گفت منتقدان زیست‌محیطی بر این باورند که پروژه NAC کاملاً از واقعیت‌های بوم‌شناختی مصر گسسته است؛ این پروژه منابعی همچون آب، انرژی، شن و نیروی انسانی را در مقیاسی عظیم صرف نمایش‌های زیبایی‌شناختی «سبز» می‌کند، بی‌آنکه پیوندی واقعی با پایداری زیست‌محیطی داشته باشد. با توجه به آسیب‌پذیری‌های مصر در برابر نوسانات جریان نیل، افزایش سطح دریا و گرمایش هوا، کارشناسان این پرسش را مطرح می‌کنند که آیا ساخت چنین شهری، به‌جای کاهش مخاطرات زیست‌محیطی، آنها را تشدید نمی‌کند؟ [۲۷]، [۳۰].



۵-۵. ابعاد شهرسازی

از منظر طراحی شهری، تحلیل گران پایتخت جدید اداری مصر (NAC) را الگویی مسئله‌دار و ناکارآمد تلقی می‌کنند. طرح جامع این شهر بر پایه زون‌بندی تک‌منظوره و وابستگی شدید به خودرو استوار شده است. در این دیدگاه بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها ساختار اصلی شهر را شکل می‌دهند و نواحی مسکونی، اداری و فضای سبز مرکزی را از یکدیگر جدا می‌سازند. تصاویر هوایی نشان می‌دهند که پارک وسیع رود سبز به طول ۳۵ کیلومتر عملاً به واسطه آزادراه‌های چندباند از محلات اطراف خود بریده شده [۲۹] و دسترسی به آن مشکل است. پیاده‌روی و حمل‌ونقل عمومی در این طراحی جایگاه ناچیزی دارند؛ در هیچ یک از طرح‌های منتشر شده فضای مشخصی برای قطار سبک درون شهری در نظر گرفته نشده و حتی خطوط سریع‌السیر به قاهره احتمالاً با تعرفه‌هایی همراه خواهند بود که تنها برای اقشار ثروتمند قابل پرداخت است [۲۹]. همان‌طور که یکی از مطالعات برجسته در این زمینه اشاره می‌کند، «آزادی حرکت در NAC منوط به داشتن خودرو شخصی است و در نتیجه اکثریت شهروندان قاهره که ممکن است در این شهر زندگی یا کار کنند، از چنین امکانی محروم خواهند بود» [۲۹]. این وضعیت به‌طور چشمگیری با ساختار سنتی قاهره که بر مبنای خیابان‌های چندکارکردی و غیررسمی با حضور مغازه‌های کوچک و بازارهای محلی استوار است، تفاوت دارد. در NAC اقتصاد غیررسمی تقریباً حذف شده و بنابراین برای ساکنان فقیر قاهره احتمالاً تنها راه حضور در این شهر، اشتغال در مشاغل خدماتی با دستمزد پایین و نه سکونت یا راه‌اندازی کسب‌وکار خواهد بود [۲۹].

مسئله دسترسی پذیری نه تنها به دلیل هزینه‌های بالا، بلکه به واسطه مدل برنامه‌ریزی NAC نیز خدشه‌دار شده است. نبود تنوع در الگوی مسکن مقرون به صرفه، باعث شده تا این شهر کمتر به عنوان یک جامعه شهری فراگیر قابل تصور باشد. اگرچه طراحی این پروژه وعده اشتغال و رشد اقتصادی می‌دهد، اما در غیاب مسکن در دسترس و سامانه حمل‌ونقل کارآمد، ریسک آن وجود دارد که NAC به شهری خوابگاهی یا صرفاً یک پارک اداری و نه شهری زنده با حیات اجتماعی پویا بدل شود. در تداوم نقدهای اجتماعی، پژوهشگران هشدار می‌دهند که حتی ساختار فضایی NAC «به شکل فعال در تقابل با فراگیری اجتماعی» عمل می‌کند [۲۹]. به عنوان نمونه روایت رسمی از «رنسانس شهری برابرگرا» در واقع پوششی برای واگذاری گسترده اراضی به سرمایه‌گذاران و توسعه گران ثروتمند و نهادهای مرتبط با ارتش است [۲۹]. در نتیجه بسیاری از کارشناسان شهری بر این باورند که NAC نه یک شهر منسجم، بلکه یک جزیره تفکیک شده است؛ منطقه‌بندی‌های صلب با محله‌های دروازه‌دار، برج‌های سر به فلک کشیده، استادیوم عظیم و سالن اپرا، اما با کمترین نشانه‌ای از زندگی شهری ارگانیک و فقدان مسکن مختلط مقرون به صرفه که این اجزا را به یکدیگر پیوند دهد. این الگوی برنامه‌ریزی متمرکز و گسترده، اگرچه ممکن است تحسین بین‌المللی را به واسطه بناهای نمادین خود برانگیزد، اما از منظر برنامه‌ریزی پایدار و اجتماعی، بیشتر ابزاری برای کنترل و نظارت است تا طرحی واقعی برای ساختن شهری تاب‌آور و انسانی [۲۳]، [۲۹].

۵-۶. جمع‌بندی انتقادات

در تمامی ابعاد، پایتخت جدید اداری مصر (NAC) با انتقادات تندی مواجه شده که آن را پروژه‌ای تجمل‌گرا و نمایشی توصیف می‌کنند؛ پروژه‌ای که به جای رفع مشکلات کشور، قدرت استبدادی، نابرابری اقتصادی، شکاف‌های اجتماعی و فشارهای زیست محیطی را تعمیق می‌بخشد. از منظر سیاسی، تحلیل گران بر این باورند که NAC ابزاری برای تحکیم سلطه دولت سیستمی است و با انتقال نهادهای حکومتی به منطقه‌ای تحت کنترل نظامی، دولت می‌تواند خود را از محلات پرتنش و اعتراضی قاهره جدا کرده و از نظارت عمومی دور سازد [۲۴]، [۲۵]. مشارکت گسترده نیروهای مسلح در ساخت و مدیریت NAC - با در اختیار داشتن ۵۱ درصد از سهام و کنترل کامل بر قراردادها - [۲۴]، [۲۶] نمونه‌ای بارز از الگوی «پاتریمونیالیسم جدید» است که در آن پروژه‌های بزرگ دولتی نه برای خدمت به عموم، بلکه برای پاداش دادن به وفاداران سیاسی و تثبیت منافع اقتصادی ارتش طراحی می‌شوند، در حالی که نظارت مدنی در آنها تقریباً غایب است [۲۳]، [۲۶].

از منظر اقتصادی بسیاری از کارشناسان NAC را طرحی نامعقول در بستر مالی و پرهزینه می‌دانند. هزینه‌های چندین میلیارد دلاری آن،

عمدتاً از طریق وام‌های داخلی و خارجی تأمین شده و این امر فشار مضاعفی بر بدهی و ارزش پول ملی مصر وارد کرده است [۲]، [۲۷]. در این بین مزایای اقتصادی وعده داده شده - نظیر جذب سرمایه، ایجاد اشتغال و کاهش فشار بر قاهره - هنوز تحقق نیافته‌اند و دولت با صرف میلیاردها دلار سرمایه جهت ساخت این شهر، هم‌زمان سیاست‌های ریاضتی شدیدی را در دیگر حوزه‌ها اعمال کرده است. تحلیل‌ها نشان می‌دهد که راهبرد پروژه محور دولت، نه تنها مشکلات اقتصادی را کاهش نداده، بلکه با نیاز به تزریق سرمایه‌های عظیم، به بی‌ثباتی دامن زده است [۲۸]. به زعم منتقدان، NAC نمونه‌ای از بی‌توازن شدن اولویت‌های دولت است؛ منابع به سمت شرکت‌های ساختمانی (اغلب تحت کنترل ارتش) سرازیر می‌شوند، در حالی که اقتصاد عمومی کشور با تورم، کاهش ارزش پول و کاهش هزینه‌های خدمات اجتماعی درگیر است [۲۷]، [۲۸]. این نگرانی وجود دارد که اگر NAC نتواند به بازدهی اقتصادی لازم برسد، به پروژه‌ای ناکارآمد با بار سنگین بر دوش مردم و بودجه عمومی بدل شود. زیرساخت‌هایی چون جاده‌ها، فرودگاه و تأسیسات شهری در بخش‌هایی از شهر، هم‌اکنون نیز نیمه‌تمام یا بلااستفاده باقی مانده‌اند و این مسئله تردیدها درباره تقاضای واقعی برای چنین پروژه‌ای را افزایش داده است.

از جنبه اجتماعی، NAC به‌طور گسترده به دلیل بازتولید نابرابری‌های موجود در مصر مورد انتقاد قرار گرفته است. این شهر منافع چندانی برای شهروندان عادی ندارد و بیشتر بر املاک مجلل، مراکز تجاری و مناطق تجاری ویژه برای اقشار مرفه تمرکز دارد. مطالعات نشان می‌دهند که هزینه مسکن در NAC به هیچ وجه با درآمد متوسط مردم هم‌خوانی ندارد [۲۳]، [۲۶]. در حالی که بسیاری از خانه‌های قاهره در وضعیت فرسوده و شلوغ قرار دارند، در NAC محله‌های دروازه‌دار و مدارس خصوصی عمدتاً در خدمت اقلیت مرفه هستند. پژوهشگران حوزه حقوق بشر و شهرسازی هشدار می‌دهند که این شهر اصول عدالت فضایی را زیر پا گذاشته و حتی فاقد خدمات عمومی پایه مانند مدارس دولتی یا حمل‌ونقل ارزان قیمت است؛ امری که NAC را به منطقه‌ای بسته و انحصاری تبدیل کرده است [۲۳]. پیامدهای اجتماعی این روند تنها به حوزه مسکن محدود نمی‌شود؛ انتقال کارمندان دولت به این شهر باعث نارضایتی و رفت‌وآمدهای طولانی شده، زیرا نبود حمل‌ونقل عمومی مناسب، آنان را مجبور به استفاده از سرویس‌های گران قیمت خصوصی کرده [۲۳] و در نتیجه خطر ایجاد گسست اجتماعی جدی وجود دارد. از منظر زیست‌محیطی و برنامه‌ریزی شهری نیز NAC با انتقادات شدید روبه‌رو شده است. نیاز عظیم آن به منابع آب و انرژی در کشوری که با بحران مزمن کم‌آبی دست‌وپنجه نرم می‌کند، غیرمنطقی توصیف شده است. برنامه انتقال روزانه ۱ تا ۱/۵ میلیون مترمکعب آب نیل برای آبیاری فضای سبز، به‌ویژه در شرایط خشکسالی، تصمیمی بحث‌برانگیز است [۲]. منتقدان این اقدام‌ها را، نوعی «تأثیر اقلیمی» می‌دانند؛ مقامات از یک سو بر کاشت درخت و زیرساخت‌های سبز تأکید دارند و از سوی دیگر برای ساخت NAC، پارک‌های شهری قاهره را تخریب کرده و منابع آبی حیاتی را به بیابان منتقل کرده‌اند [۲۷]. طراحی شهر نیز با اقلیم بیابانی آن ناهماهنگ است و طراحان منظر هشدار می‌دهند که پروژه «رود سبز» به دلیل نبود انطباق با مسیرهای طبیعی وادی‌ها، به جای بهره‌گیری از جریان‌های بومی یا سفره‌های زیرزمینی، کاملاً متکی بر آب باز یافتی یا منابع تازه خواهد بود [۲۹]. در منطقه‌ای که با افزایش گرما و بی‌آبی مواجه است، ساخت یک شهر مصنوعی پیرامون یک واحه ساختگی، به‌عنوان اقدامی پرریسک ارزیابی می‌شود. حتی کارایی فضای سبز وعده داده شده نیز مورد تردید قرار گرفته، زیرا این امکانات در چنین محیط خصمانه‌ای منابعی مصرف می‌کنند که می‌توانستند صرف کشاورزی یا جنگل‌کاری - عناصر حیاتی برای تاب‌آوری اقلیمی - شوند [۲]، [۲۷].

در مجموع، این مجموعه انتقادات نشان می‌دهد که NAC تبلور بسیاری از مسائل ساختاری در مصر دوران جدید است؛ مداخله گسترده دولت، اقتصاد نظامی محور و پروژه‌های تجمعاتی که ارتباط چندانی با نیازهای عمومی ندارند. ناظران بین‌المللی و برخی تحلیل‌گران مصری هشدار می‌دهند که هدف نهایی این پایتخت جدید نه ایجاد یک کلان‌شهر متوازن، بلکه نمادسازی از یک نظم سیاسی جدید است؛ نظمی که به «جمهوری دوم» مصر تعبیر شده - دوره‌ای مبتنی بر تمرکز قدرت، ریاضت اقتصادی و تشدید نابرابری‌ها [۲۸].

سرنوشت NAC احتمالاً تأثیری عمیق بر ثبات سیاسی و مسیر توسعه مصر خواهد داشت. اگر دولت بدون توجه به انتقادات اساسی به پیش برود، این پروژه می‌تواند نارضایتی عمومی را افزایش دهد. شهری خالی از سکنه، با برج‌ها و پل‌های بلااستفاده، در شرایطی که زاغه‌ها و ترافیک قاهره همچنان باقی خواهد ماند. همچنین انباشت بدهی می‌تواند مصر را وادار به تعدیلات اقتصادی دردناک کند، به‌ویژه اگر شرکای خارجی



از ادامه تأمین مالی پروژه‌های نمایشی خسته شوند. از سوی دیگر اگر دولت در پی توجیه سیاسی و اقتصادی NAC باشد، احتمالاً ناگزیر خواهد شد به سوی اصلاحاتی همچون یارانه دادن به مسکن برای اقشار گسترده‌تر یا ارتقای سامانه حمل و نقل حرکت کند؛ امری که خود مستلزم هزینه‌های جدید است.

در هر صورت سرنوشت NAC به‌طور چشمگیری مسیر آینده مصر را رقم خواهد زد. در بهترین سناریو، مسئولان می‌توانند از این مقطع برای بازاندیشی در سیاست‌های شهری بهره ببرند. به جای گسترش پایتختی انحصاری، سرمایه‌گذاری در بازسازی محلات فرسوده قاهره، توسعه شبکه‌های حمل و نقل فراگیر و حفاظت از محیط زیست می‌تواند راهی برای بازسازی اعتماد عمومی باشد. در غیاب چنین اصلاحاتی، بسیاری از کارشناسان بیم آن دارند که NAC تنها به نمادی از اولویت‌های سیاسی حکومت بدل شود؛ پناهگاهی در خشان برای قدرت، نه خانه‌ای واقعی برای آینده مصر. همان‌طور که تحلیل گران تأکید کرده‌اند، داستان NAC هنوز در حال تکامل است و دوراهی تبدیل به موفقیتی تحول آفرین یا عبرتی پرهزینه، به نحوه مواجهه سیاستگذاران با این نقدهای ریشه‌دار بستگی دارد.

۶. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

مطالعه سابقه انتقال پایتخت در مصر نشان می‌دهد انباشت بحران‌های شهری در قاهره، دولت را به سمت اندیشه انتقال مرکز سیاسی و اداری کشور سوق داده؛ اندیشه‌ای که در دل شرایط دشوار زیستی، کالبدی و مدیریتی قاهره، به تدریج به ضرورتی ناگزیر بدل شد. کلان‌شهر قاهره، سالیان متمادی است که با مشکلات و معضلات متعدد روبه‌روست به گونه‌ای که بسیاری از معابر اصلی آن در بیشتر ساعات شبانه‌روز در گیر گره‌های ترافیکی پیچیده‌اند. توسعه ناموزون شهری و رشد شتاب‌زده جمعیت، فشار سنگینی بر ظرفیت‌های فیزیکی و خدماتی قاهره وارد آورده و وضعیت را به گونه‌ای کرده که شهر در پاسخ‌گویی به نیازهای روزمره شهروندان با دشواری‌های اساسی مواجه شده است. از سوی دیگر، تمرکز شدید نهادهای دولتی و سفارتخانه‌های خارجی در قلب تاریخی شهر، به ویژه پیرامون میدان تحریر، علاوه بر اشباع عملکردی این محدوده، موجب اختلال جدی در کارکردهای عبوری شهر شده است. در همین حال، قاهره در معرض چالش‌هایی ژرف در حوزه آب و محیط‌زیست نیز قرار دارد و سطح آلودگی هوا و فشار بر خدمات شهری، وضعیت زیستی ساکنان را به شدت تضعیف کرده است. بر این مصائب باید پیش‌بینی نگران‌کننده افزایش دو برابری جمعیت کلان‌شهر قاهره تا سال ۲۰۵۰ را نیز افزود؛ روندی که در صورت تحقق، فشارهای کنونی را چند برابر خواهد کرد و ظرفیت زیستی منطقه را به مرز فروپاشی خواهد کشاند.

در پاسخ به این چالش‌ها، دولت مصر در سال ۲۰۱۵ طرح ساخت «پایتخت اداری جدید» (New Administrative Capital) را در دستور کار قرار داد؛ شهری نوین که در ۴۵ کیلومتری شرق قاهره و در دل صحرا مکان‌یابی شده و قرار است به عنوان جایگزینی برای مرکز اداری و حکومتی فعلی ایفای نقش کند. این شهر جدید با ظرفیت اولیه حدود ۶.۵ میلیون نفر، با هدف انتقال کامل ساختارهای سیاسی و اداری کشور شامل وزارخانه‌ها، مجلس نمایندگان، نهادهای قضایی، کاخ ریاست‌جمهوری و دیگر دفاتر کلیدی طراحی شده و مأموریت دارد فشار ترافیکی، جمعیتی و عملکردی قاهره را تا حد زیادی کاهش دهد.

با این حال، منتقدان طرح نسبت به پیامدهای احتمالی انتقال پایتخت هشدار داده‌اند. آنان معتقدند انتقال فیزیکی نهادهای دولتی به تنهایی ضامن حل ریشه‌ای معضلات قاهره نخواهد بود، مگر آن که با اصلاحات ساختاری در حوزه مدیریت منابع، سیاستگذاری عادلانه و مقابله با نابرابری‌های اجتماعی همراه شود. در غیر این صورت، چه بسا پایتخت جدید، تنها بازتولیدکننده مسائل و مشکلات پایتخت پیشین باشد و نه گامی اساسی در مسیر دگرگونی ساختاری و توسعه پایدار. از این منظر آینده موفق NAC، بیش از آن که در کالبد فیزیکی‌اش باشد، در نوع نگاه حاکمیت به شهر، شهروند و عدالت فضایی نهفته است. تجربه مصر هشدار می‌دهد که توسعه کالبدی بدون توجه به پیوندهای تاریخی و فرهنگی جامعه، نه تنها به وحدت ملی آسیب می‌زند، بلکه ممکن است به جای حل مشکلات، بحران‌های جدید هویتی ایجاد کند. این درس‌ها

برای هر کشور به دنبال انتقال پایتخت، حائز اهمیت حیاتی است.

با این همه، دولت مصر امیدوار است که در افق یک دهه آینده، NAC بتواند جمعیتی چند میلیون نفری را جذب کرده و از این طریق، فشار جمعیتی و ترافیکی بر قاهره را به شکل محسوسی کاهش دهد؛ هدفی بلندپروازانه که تحقق آن به میزان زیادی به نحوه اجرای سیاست‌های مکمل اجتماعی و زیست‌محیطی بستگی خواهد داشت.

۱-۶. ارائه راهکارهای پیشنهادی

موضوع انتقال پایتخت، از پیچیده‌ترین و حساس‌ترین فرایندهای راهبردی در حیات یک کشور به شمار می‌آید که ابعاد فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی آن در هم تنیده و به طور مستقیم با هویت تاریخی و ملی پیوند خورده است. هر گونه بی‌توجهی یا رویکرد سطحی به این مسئله، می‌تواند بنیان‌های همبستگی اجتماعی را تضعیف کرده، بستر گسست‌های تاریخی، تعمیق شکاف‌های طبقاتی و فروپاشی شبکه روابط اجتماعی را فراهم سازد. از این رو، ضروری است که این فرایند با پرهیز کامل از شتاب‌زدگی و بر پایه پژوهش‌های جامع و میدانی، ارزیابی دقیق پیامدهای کوتاه‌مدت و بلندمدت آن و همسوسازی برنامه‌ریزی با الزام‌های توسعه آینده هدایت شود. همچنین باید با مدیریت سنجیده و هماهنگ ابعاد گوناگون این انتقال، زمینه بروز بحران‌های بالقوه را کاهش داد و آثار نامطلوب و آسیب‌های احتمالی را به حداقل رساند یا به طور کامل خنثی کرد.

مبتنی بر مطالعات انجام شده و تحلیل مبانی فکری، مدیریتی و کالبدی موضوع انتقال پایتخت و الگوگیری انتقادی از تجربه مصر، اکنون می‌توان مبتنی بر ضرورت‌های زیست‌محیطی، فضایی، اجتماعی و حکمرانی، مجموعه‌ای از راهبردها و پیشنهادهای کاربردی در این زمینه ارائه داد. البته باید اشاره داشت که با وجود مخالفت صریح و مستدل شمار بسیاری از کارشناسان، پژوهشگران و محافل علمی در ایران که طرح انتقال پایتخت را اقدامی پرهزینه، غیراقتصادی و فاقد بازدهی مؤثر دانسته و به جای آن بر سیاست تمرکززدایی و تقویت شبکه شهری تأکید می‌ورزند، این موضوع همچنان از حمایت گروهی از موافقان برخوردار است و هراز گاه در میان نهادهای اجرایی کشور در دستور بحث و بررسی قرار می‌گیرد. از این رو، راهکارهای پیش‌رو به منزله مجموعه‌ای از محورهای بنیادین و الزام‌های سیاستی، شایسته است از سوی نهادهای قانونگذار، دستگاه‌های اجرایی و تمامی ذی‌نفعان و ذی‌مدخلان این عرصه با دقت و دوراندیشی مورد توجه قرار گیرد. در عین حال، باید یادآور شد که آنچه در اینجا عرضه می‌شود صرفاً توصیه‌هایی کلی یا آرمانی نیست، بلکه منظومه‌ای از اصول و راهبردهای ساختاری، مستخرج از تجربه مصر است که با هدف دستیابی به میدان‌داری خردمندانه، تدریجی و هماهنگ با واقعیت‌های اقلیمی، فضایی و نهادی سرزمین، طراحی و تدوین شده است.

نخست؛ تصمیم به انتقال پایتخت و تعیین مکان استقرار آن را نمی‌توان اقدامی صرفاً سیاسی یا مدیریتی دانست؛ بلکه این تصمیم در بنیان خود، به ساختار کلی سازمان فضایی سرزمین، الگوهای توسعه منطقه‌ای و سیاست‌های آمایش ملی پیوندی تنگاتنگ دارد. پایتخت، نه تنها کانون اداری و سیاسی کشور، بلکه نقطه‌ای است که شبکه‌های اقتصادی، ارتباطی، فرهنگی و زیست‌محیطی پیرامون آن شکل می‌گیرد و از همین رو، هر گونه جابه‌جایی آن پیامدهای گسترده‌ای بر تعادل فضایی و نظام سکونتگاهی کشور خواهد داشت. از منظر برنامه‌ریزی فضایی، مکان‌یابی پایتخت جدید باید در چارچوبی نظام‌مند و بر اساس تحلیل‌های چندبعدی از ظرفیت‌های محیطی، زیرساختی و جمعیتی سرزمین انجام گیرد، تا از تمرکز بیش از اندازه بر یک محور جغرافیایی جلوگیری شود و توسعه به گونه‌ای متوازن در سراسر کشور گسترش یابد. در این راستا، هر تصمیمی در خصوص انتقال پایتخت باید با شناختی جامع از ساختار فضایی موجود، روند مهاجرت‌های درون سرزمینی، قابلیت‌های طبیعی و محدودیت‌های اکولوژیکی همراه باشد. بی‌توجهی به این عوامل می‌تواند موجب شکل‌گیری پدیده‌هایی چون تمرکز مضاعف، نابرابری‌های منطقه‌ای و فشار بر منابع طبیعی شود. از این رو، اتخاذ چنین تصمیمی مستلزم وجود راهبردی ملی و چشم‌اندازی بلندمدت است که در آن، رابطه میان مرکز جدید با شبکه شهرهای پیرامونی و مناطق کمتر توسعه‌یافته به دقت تعریف شده باشد. در حقیقت، انتقال پایتخت اگر در چارچوب الگوی جامع توسعه فضایی و با اتکا بر اصول آمایش سرزمین صورت گیرد، می‌تواند ابزاری برای بازتوزیع عادلانه



جمعیت، سرمایه و فرصت‌ها باشد؛ در غیر این صورت، خود به عاملی برای بازتولید نابرابری‌ها و بی‌تعادلی‌های فضایی بدل خواهد شد. دوم؛ این انتقال نیازمند اتخاذ تصمیمی دقیق و مبتنی بر اجماع ملی درباره بازنگری نظام تقسیم‌های سیاسی-اداری و تعیین محدوده(ها) و شهر(های) مقصد برای واگذاری وظایف است. در این مرحله، تحلیل‌های آمایش سرزمین و ظرفیت‌یابی منطقه‌ای نقش محوری دارند و باید از طریق آنها شهر(ها) و نواحی مستعد از لحاظ توپوگرافی، اقلیم، ظرفیت زیرساختی، استعداد نیروی انسانی متخصص، قابلیت توسعه‌پذیری کالبدی و امکان اتصال به شبکه‌های حمل‌ونقل و اطلاعاتی شناسایی شوند. تأکید صرف بر ویژگی‌های جغرافیایی بدون منظور داشتن ظرفیت‌های محیط‌زیستی و اجتماعی می‌تواند به توزیع ناکارآمد وظایف و هزینه‌های بالای سازگارسازی منتهی شوگرد. بر این اساس پیشنهاد می‌شود انتخاب شهرهای دریافت‌کننده وظایف بر اساس الگوی «درون‌زا-برون‌گرا» انجام شود؛ یعنی شهرها باید هم از توان بالقوه توسعه محلی برخوردار باشند و هم قادر باشند نقش‌های ملی و پیوندگامی را ایفا کنند.

سوم؛ بازطراحی ساختاری و سازمانی وظایف در سطح ملی بر مبنای اصل «تفکیک کارکردی-همبستگی عملکردی» لازم است. در این الگو، در تکمیل نقش پایتخت جدید، شهرها یا قطب‌های منطقه‌ای دیگر نیز باید هسته‌هایی از عملکردهای حکمرانی متناسب با مأموریت مشخص (مثلاً قطب مدیریتی-اداری، قطب علمی-پژوهشی، قطب لجستیک یا قطب خدمات تخصصی) داشته باشند. این هسته‌ها با مجموعه‌ای از کاربری‌های پشتیبان شامل اداره‌های کل، مراکز داده، مؤسسات آموزشی و خدماتی و نظایر آنها احاطه شوند. توزیع وظایف به گونه‌ای شکل گیرد که هم تفکیک منطقی و کاهش تمرکز قدرت حاصل شود و هم دسترسی فضایی و تعامل میان عملکردها حفظ شود؛ زیرا تجربه‌های مشابه نشان داده که جداسازی و ایجاد «جزیره‌های اداری» می‌تواند سکونت‌پذیری و کارایی دستگاه‌های منتقل شده را تضعیف کند. چهارم؛ بهره‌گیری از اصل «واگذاری تدریجی و سلسله‌مراتبی وظایف» ضروری است. انتقال ناگهانی و یکباره مجموعه‌ای از اختیارات و نهادها به شهر(های) دیگر از نظر مالی، عملیاتی و سیاسی دشوار و پرریسک است و با مقاومت‌های نهادی و اجتماعی مواجه می‌شود. بنابراین فرایند انتقال پایتخت باید در قالب یک برنامه زمان‌بندی شده بلندمدت (مثلاً طی ۱۰ تا ۲۰ سال) اجرا شود؛ به نحوی که در فاز نخست، نهادهای پشتیبان اداری، دفاتر خدماتی و بخشی از واحدهای اجرایی کم‌ریسک به صورت آزمایشی واگذار شوند. در فاز دوم، نهادهای اجرایی ارشد و سازمان‌های تخصصی با شاخص‌های آمادگی مشخص منتقل شوند و نهایتاً در فاز نهایی، ساختارهای تکمیل‌کننده مانند مؤسسات ملی و شبکه‌های پشتیبانی جابه‌جا یا تثبیت شوند. برنامه‌ریزی فازبندی شده باید با معیارهای اولویت‌بندی، شاخص‌های سنجش‌پذیر و مکانیسم‌های بازنگری مستمر همراه باشد تا از انباشت نهادهای نیمه‌فعال و ناکارآمد جلوگیری شود.

پنجم؛ توجه ویژه به الزام‌های زیست‌محیطی و اقلیمی در طراحی فرایندها و تدارک زیرساخت‌های شهری-منطقه‌ای مورد نیاز است. توسعه ناپایدار وظایف و زیرساخت‌ها بدون در نظر گرفتن محدودیت‌های منابع آب، پوشش گیاهی و زیستگاه‌های محلی می‌تواند پیامدهای برگشت‌ناپذیری داشته باشد. بر این اساس باید اصل «طراحی اقلیم پایه» و تکیه بر رویکرد «بوم‌شهر» در تمامی مراحل تصمیم‌سازی و اجرا رعایت شود؛ استفاده از معماری هم‌ساز با اقلیم، بهره‌گیری از منابع انرژی تجدیدپذیر، سامانه‌های مدیریت آب و بازچرخانی فاضلاب، تعیین ظرفیت‌های جمعیتی پایدار و محدودسازی توسعه کالبدی به الگوهای متراکم و کارآمد از جمله اقدام‌هایی است که هم‌زمان با واگذاری وظایف باید اجرا شود.

ششم؛ ساختار تأمین مالی باید مبتنی بر مدل‌های نوین مالی بین‌دستگاهی و تشویق سرمایه‌گذاری محلی طراحی شود. تأمین کامل هزینه‌ها از بودجه عمومی دولت با توجه به محدودیت‌های مزن مالی و منابع، ناممکن است؛ لذا ترکیب منابع از طریق بازتوزیع مالی بین‌دستگاهی، کمک‌های هدفمند ملی، مکانیسم‌های جذب سرمایه‌گذاری خصوصی و ابزارهای مالی محلی (همچون انتشار اوراق مشارکت شهری، صندوق‌های توسعه منطقه‌ای و ارزش افزوده زمین) ضروری است. مدل همکاری دولت و بخش خصوصی (PPP) و ایجاد نهادهای توسعه محلی می‌توانند در قالب قراردادهای شفاف نقش مؤثری ایفا کنند؛ البته باید سازوکارهای پاسخ‌گویی، شفافیت و توزیع منافع میان جوامع محلی پیش‌بینی شود.

باید توجه داشت که راهکارهای ارائه شده، بر پایتخت و مشکلات پیرامون آن تمرکز دارد؛ بنابراین سیاستگذار باید به موضوعات مهم دیگر نظیر تقویت کارکردها و ظرفیت‌های شهرهای دیگر، ارتقای جذابیت سکونت و سرمایه‌گذاری در آنها و اعمال سیاست‌های بازدارنده از مهاجرت به پایتخت را نیز در زمره محورهای تکمیلی مطالعات پیرامون سامان‌دهی قرار دهد. این امر به‌ویژه با توجه به کاهش نرخ رشد جمعیت ناشی از افت مولد در کشور و به خصوص در تهران، از اهمیت مضاعفی برخوردار است؛ زیرا در چنین شرایطی، تمرکز صرف بر پایتخت، بدون توجه به تحولات جمعیتی و الگوهای آینده‌پذیر سکونتگاهی، پاسخگوی مسئله اصلی یعنی عدم توازن فضایی و تراکم نامتعارف در کلان‌شهر تهران نخواهد بود. از این رو، سیاست‌های معطوف به توزیع متعادل جمعیت و فرصت‌های توسعه در پهنه ملی، باید هم‌زمان با هرگونه تصمیم درباره سامان‌دهی پایتخت مورد توجه قرار گیرد.

در کنار موارد بالا باید به ملاحظات حقوقی و نهادی نیز توجهی اساسی مبذول داشت. بازنگری در قوانین پایه‌ای مربوط به تقسیم اختیارات میان دولت مرکزی، مناطق (استان‌ها، ایالات، کانتون‌ها و ...) و شهرداری‌ها، تعریف صلاحیت‌ها و مرزهای تصمیم‌گیری و ایجاد چارچوب‌های ضمانت‌ساز برای تضمین انتقال واقعی مسئولیت‌ها از ضروریات است. همچنین لازم است در اسناد بالادستی و قوانین موضوعه، تعاریف روشنی از مفاهیم «مرکز حکمرانی ملی»، «مرکز اداری - اجرایی» و «مرکز خدمات تخصصی» ارائه شود تا امکان تفکیک عملکردی و پاسخ‌گویی در سطح جغرافیایی میسر شود. بدون اصلاحات حقوقی و شفاف‌سازی نقش‌ها، خطر تبدیل فرایند انتقال پایتخت به جابه‌جایی نمادین و غیرمصمم وجود دارد.

در بعد اجتماعی، به‌طور خاص مسئله «پذیرش عمومی» و «مشارکت شهروندی» را نباید نادیده گرفت. هر برنامه واگذاری وظایف که بدون اطلاع‌رسانی گسترده، اقناع نخبگان و جلب اعتماد عمومی اجرا شود، با مقاومت و بازگشت مواجه خواهد شد. پیشنهاد می‌شود از مراحل ابتدایی شهروندان، گروه‌های تخصصی، نمایندگان مناطق و ذی‌نفعان اقتصادی در فرایند تصمیم‌سازی مشارکت داده شوند؛ این امر از طریق جلسات مشورتی، نظرسنجی‌های ملی و محلی، فراخوان‌های تخصصی و ایجاد کمیته‌های مشورتی مردمی و حرفه‌ای قابل تحقق است. تقویت سازوکارهای مشارکتی به مشروعیت، کارایی و پایداری نتایج کمک خواهد کرد.

نکته‌ای که نباید از نظر دور داشت، آینده‌نگری درباره پایتخت فعلی به‌عنوان قطب پیشین خدمات و سکونت است. اگر انتقال پایتخت بدون برنامه‌ریزی موازی برای بازتعریف نقش، بازپیکربندی کاربری‌ها و نوسازی ساختار مدیریتی پایتخت انجام شود، نه تنها مشکلات فعلی کاهش نخواهند یافت، بلکه خطر افت سرمایه اجتماعی، رکود اقتصادی موضعی و کنار گذاشتن زیرساخت‌های حیاتی وجود دارد. از این رو لازم است هم‌زمان با واگذاری وظایف، برنامه‌های بازآفرینی شهری شامل اصلاح ساختار حکمرانی، افزایش خودمختاری مالی و مدیریتی، بازتوزیع کاربری‌ها، نوسازی بافت‌های فرسوده و سیاست‌های احیای زیست‌محیطی و اقتصادی تدوین و اجرا شود تا پایتخت پیشین به نقش جدید خود به عنوان قطب پویا و چندوظیفه‌ای بدل شود.

همچنین، باید مدنظر داشت که به سبب تحولات نوین در عرصه روابط دیپلماتیک و گسترش مناسبات میان ایران و مصر، ضرورت بهره‌گیری از این فرصت برای تعاملات راهبردی در موضوع ساماندهی پایتخت و چگونگی پاسخ به مشکلات تهران و قاهره بیش از پیش احساس می‌شود. از این رو، هم‌افزایی و تبادل تجربیات میان وزارت راه و شهرسازی ایران و وزارت مسکن، خدمات عمومی و جوامع شهری مصر می‌تواند زمینه‌ساز انتقال دانش فنی و مدیریتی در حوزه برنامه‌ریزی شهری باشد و الگویی مؤثر برای مواجهه و غلبه بر چالش‌های پیچیده پایتخت‌های دو کشور فراهم آورد.

در نهایت، موفقیت هر فرایند کلان انتقال پایتخت مستلزم وجود نهاد هماهنگ‌کننده‌ای با اختیارات فرابخشی، ظرفیت تنظیم سیاست و توان پیگیری اجرایی است. در این بستر، نهاد مذکور مسئولیت طراحی، نظارت، ارزیابی و هماهنگی میان دستگاه‌های دولتی، مناطق، نهادهای خصوصی و جامعه مدنی را بر عهده می‌گیرد. همچنین پیشنهاد می‌شود مطالعات امکان‌سنجی، ارزیابی آثار زیست‌محیطی و اجتماعی و پایش نتایج به صورت مستمر و شفاف توسط این نهاد انجام شده و به مراجع قانونگذار و اجرایی ابلاغ شود. بدون چنین چارچوبی، خطر آن هست که برنامه انتقال پایتخت به مجموعه‌ای از اقدام‌های پراکنده و کم‌اثر تبدیل شود.



- [1] [As lockdown clears the air, Cairo looks to keep pollution low](#)
- [2] [Werr, P. \(2024\). Egypt plans expansion of new capital as first residents trickle in, Published by Reuters on January 4, 2024.](#)
- [3] [Projects – Arab Urban Development Institute](#)
- [4] [Egypt: First electrified light rail transit system begins operations](#)
- [5] [Dar Al-Handasah - Work - New Administrative Capital](#)
- [6] [Capital Central Park: Egypt's Green Heartbeat in the New Administrative Capital](#)
- [7] [46,000 Trees Planted in NAC](#)
- [8] [New Egyptian capital represents bold vision for smart cities](#)
- [9] [The most important landmarks and neighborhoods of the New Administrative Capital](#)
- [10] [Egypt to increase hotel room capacity to initiate and accommodate growth in tourism](#)
- [11] [El-Hosseiny. K \(2019\). 70 percent of land in 1st phase of Egypt's New Administrative Capital sold. Al-Ahram Newspaper \(in English\)](#)
- [12] [Egypt's New Administrative Capital: An Investment for the Future](#)
- [13] [Floria New Capital – New Administrative Capital Egypt: A Vision for Modern Living.](#)
- [14] [Capital Care: Exploring the New Administrative Capital of Egypt.](#)
- [15] [Mohamed Farag. Egypt's Giza Systems wins tender for smart transportation, traffic systems in NAC. Published by Zawya on 29 August 2022.](#)
- [16] [Cairo's bad breath](#)
- [17] [Egypt - For better or for worse: air pollution in Greater Cairo: sector note \(English\). Washington DC; World Bank.](#)
- [18] [Zafar, S. \(2022\). Garbage Woes in Cairo. Published by EcoMENA on November 30, 2022](#)
- [19] [Water Management Challenges in Egypt. Published by Water Fanack on July 5, 2023.](#)
- [20] [A look through the state's infrastructure spending targets for FY 2025-26. Published by Enterprise on 23 April 2025.](#)
- [21] [Youth Unemployment in Egypt. UNICEF - Egypt Data Snapshot, Issue 8, July 2023.](#)
- [22] [Egypt Housing Profile: UN-Habitat \(2016\). ISBN Number\(Series\): 978-92-1-131927-9.](#)
- [23] [Rowaq Arabi \(2024\). The New Administrative Capital: Authority and the Erosion of Rights in the Egyptian City'. Rowaq Arabi, 29 \(2\), pp. 201-220, DOI: 10.53833/JBSF9952.](#)
- [24] [Flaschberger, G. \(2025\). Authoritarian Urbanism: How Egypt's New Administrative Capital Consolidates the Regime's Power. Published by The McGill International Review on Apr 24, 2025.](#)

- [25] [Kariv, D. \(2023\). A Steep Price to Prevent Protest: Egypt's New Capital Forged from Fear of Insurrection. Published by International Relations Review on January 3, 2023.](#)
- [26] [Menshawy, M. \(2021\). Why is Egypt building a new capital? And who will this multi-billion project benefit the most? Published by Al Jazeera on 5 Jul 2021.](#)
- [27] [Younes, L. \(2022\). Egypt is touting its climate agenda ahead of COP27. Is it all a mirage? Published by Grist on Nov 03, 2022.](#)
- [28] [Sayigh, Y. \(2025\). The Second Republic: Remaking Egypt under Abdel-Fattah el-Sisi. Published by Carnegie Endowment for International Peace on May 12, 2025.](#)
- [29] [Bolleter, J. & Cameron, R. G. \(2021\). A critical landscape and urban design analysis of Egypt's new Administrative Capital City. Journal of Landscape Architecture, 16 \(23\): 8-19. DOI: 10.1080/18626033.2021.1948183.](#)
- [30] [U.S. International Trade Administration. \(2022\). Egypt Country Commercial Guide: Water and Environment.](#)
- [31] [Wanjiru, J. \(2024\). A home for 127 million: The future of housing in Egypt in 2030. Published by OECD on November 05, 2024.](#)
- [32] [European Commission, Copernicus \(2024\). Testing the degree of urbanisation at the global level, Egypt Country Summary.](#)
- [32] [Alhowaily, A. \(2023\). Revitalizing Urban Governance: Integrating Smart Growth and Decolonial Perspectives for Municipal Empowerment in Shaping Growth Across Egyptian Desert Landscapes. Journal of Contemporary Urban Affairs, 7 \(2\): 244-261. DOI: <https://doi.org/10.25034/ijcua.2023.v7n2-15>.](#)
- [33] [Trek, S. \(2023\). Smart Eco-cities Conceptual Framework to Achieve UN-SDGs: A Case Study Application in Egypt. Civil Engineering and Architecture, 11\(3\): 1383-1406. DOI: \[10.13189/cea.2023.110322\]\(https://doi.org/10.13189/cea.2023.110322\).](#)
- [34] [Insistute for Water Education \(IHE Delft\). \(2021\). World Day to Combat Desertification and Drought. \(15 June 2021\).](#)
- [35] [Tomas Pueyo \(21 Feb 2023\). Uncharted Territories Project: Quarterly Update Q1 2023.](#)
- [36] [Sahar Khamis \(2017\). Is Egypt's Population Growth a Blessing or a Curse?. Published by Arab Center Washington DC on Nov 20, 2017.](#)
- [37] [Mosa'ab Elshamy \(2012\). In Pictures: Cairo's Rich-Poor Standoff \(Shimmering posh complex towering over Ramlet Boulaq slum showcases the class divide in Egyptian capital\). Published by Aljazeera on 25 Sep 2012.](#)
- [38] [Ghani, M. Assessing the new administrative capital of Egypt as a smart, sustainable city.](#)
- [39] [Khaled Desouki \(2023\), Egypt votes to renew two-thirds of the Senate, with voter turnout being](#)



the main issue. Photo by AFP News Agency.

[40] [Islam Safwat \(2023\). Egypt Calls December Presidential Vote as Economic Woes Mount. Published by Bloomberg on July 31, 2023.](#)

[41] [Mohamed Abd El Ghany \(2021\). Egypt prepares to start move to new capital, away from the chaos of Cairo. Published by Reuters on March 8, 2021.](#)

[42] Google Earth Satellite View, 2023.

[43] [Amr Abdallah Dalsh \(2023\). Construction work at the new headquarters of government at Egypt's New Administrative Capital \(NAC\) east of Cairo. Published by Reuters on June 21, 2023.](#)



عنوان: تحلیل تطبیقی انتقال پایتخت: پایتخت اداری جدید مصر؛ بررسی، تحلیل و استخراج
درس‌آموخته‌ها

DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21847>

Permanent Link: https://report.mrc.ir/article_11899.html

Publisher : Islamic Parliament Research Center of Iran

گزیده سیاستی

پایتخت اداری جدید مصر با نقدهای جدی مواجه است؛ لذا فرایند انتقال پایتخت نیازمند امکان‌سنجی، شناخت دقیق ظرفیت‌های بومی، مکان‌گزینی مبتنی‌بر آمایش سرزمین، طراحی اقلیم‌محور، نهادسازی فرابخشی، اجرای گام‌به‌گام و تأمین مالی اصولی و نوآورانه خواهد بود.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، رویروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir