

## جهانی شدن اقتصاد و چالش پایداری در منطقه کلان‌شهری تهران

هوشنگ سرور<sup>۱\*</sup>، مهدی پورطاهری، اکبر پرهیزکار، غلامرضا کاظمیان

۱- استادیار گروه جغرافیا، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران

۲- استادیار گروه جغرافیا، دانشگاه تربیت مدرس، تهران ایران

۳- استادیار گروه جغرافیا، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

۴- استادیار مدیریت شهری، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

دریافت: ۸۷/۳/۲۰ پذیرش: ۸۸/۷/۱۵

### چکیده

جهانی شدن اقتصاد واقعیت زندگی معاصر است. گردش جهانی سرمایه، کالا و اطلاعات به‌عنوان مهم‌ترین عوامل تولید و نیروهای جهانی شدن صورت‌بندی جدیدی از روابط اقتصادی، اجتماعی و فضایی را شکل داده است. در این میان ظهور شهرهای جهانی به عنوان مراکز اصلی استقرار کارکردهای نوین و اتصال و پیوند اقتصاد ملی به اقتصاد جهانی از مهم‌ترین پیامدهای فضایی جهانی شدن می‌باشد. این مراکز علاوه بر کمک به استقرار و بالندگی تجدید ساختارهای اقتصادی-اجتماعی ناشی از جهانی شدن، زمینه پویایی اقتصادی و کارکردی بسترهای محلی، منطقه‌ای و حتی ملی را فراهم می‌کنند. این به آن مفهوم است که شهرها به‌ویژه مناطق کلان‌شهری برای رسیدن به رشد و توسعه پایدار اقتصادی نیازمند برقراری پیوندها و تعاملات مثبت با تحولات جهانی شدن و الزامات ناشی از آن هستند.

استدلال بر این است که یکی از عوامل ناپایداری منطقه کلان‌شهری تهران در دو دهه اخیر نبود ارتباط و تعامل مثبت با جهانی شدن و شبکه شهرهای جهانی بوده است. از این‌رو تحقیق حاضر، جایگاه منطقه کلان‌شهری تهران را بر مبنای شاخص‌های جهانی شدن اقتصاد و شهرهای جهانی مورد ارزیابی قرار داده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که منطقه کلان‌شهری تهران هنوز وارد فرایند جهانی شدن اقتصاد نشده و خارج از شبکه شهرهای جهانی قرار دارد، به طوری‌که بررسی شاخص میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (سال ۱۳۷۲-۸۶) و حجم تجارت خارجی (سال ۱۳۷۸-۸۳) به‌عنوان دو مؤلفه اصلی جهانی شدن اقتصاد و مقایسه تطبیقی آن با برخی از مناطق کلان‌شهری نشان دهنده سهم ضعیف منطقه کلان‌شهری تهران بوده است. همین‌طور بررسی نتایج تحقیقات جهانی انجام شده در مورد شهرهای جهانی نشان می‌دهد که منطقه کلان‌شهری تهران خارج از شبکه شهرهای جهانی قرار دارد.

کلیدواژه‌ها: جهانی شدن اقتصاد، پایداری، شهرهای جهانی، منطقه کلان‌شهری تهران.



## ۱- مقدمه

از نقطه نظر متخصصان در طول تاریخ شهرنشینی، همواره رابطه‌ای روشن و صریحی میان شهر و ارتباطات اقتصادی وجود داشته است. در دهه‌های اخیر تشدید و تسریع مبادلات اقتصادی ناشی از جهانی شدن و انسجام شبکه‌ای کارکردهای امکان ارتباط فرامرزی، فرامنطقه‌ای و فراملیتی برای شهرها به‌ویژه مناطق کلان‌شهری در شبکه شهرهای جهانی<sup>۱</sup> را فراهم کرده است. عمده سرمایه‌گذاری‌های خارجی، فعالیت خدماتی - تولیدی مؤسسات مالی مهم جهانی، بین مراکز شهری واقع در چنین شبکه‌ای انجام می‌شود. ورود و نقش‌آفرینی در این شبکه برای نظام‌های بزرگ مناطق کلان‌شهری به‌واسطه نتایج اقتصادی نویدبخش، از نقش حیاتی برخوردار است. این مسأله برای برخی از کشورهای در حال توسعه به دلیل ضعف و عدم منابع مالی و فنی ضروری برای توسعه، از اهمیت بیش‌تری برخوردار است. ظهور کشورهای تازه صنعتی شده با شهرهای جهانی مهم در این منطقه در ارتباط و پیوند تنگاتنگ آن‌ها با تحولات اقتصاد جهانی می‌باشد (احمدی، ۱۳۸۴: ۱۷)

موجودیت یک چنین شبکه شهری جهانی به‌هم پیوسته و لزوم آگاهی از روابط ساختاری - فضایی حاکم بر آن و تحولات اقتصادی ناشی از آن بر بستر این گونه شهرها نقطه آغازین برای گروه وسیعی از نظریه‌پردازان در این حوزه شده است. اصطلاحاتی هم‌چون شهرهای جهانی، جهان شهرها<sup>۲</sup> و کاربرد عامیانه آن‌ها در ادبیات جغرافیای شهری هم‌زمان پس از فرایند جهانی‌شدن و پذیرش کارکردهای به دست آمده از آن در کلان‌شهرهای جهان مرسوم شده است.<sup>۳</sup> براساس نتایج تحقیقات انجام گرفته در این حوزه، ظهور شهرهای جهانی محدود به جهان توسعه یافته نبوده بلکه با ساختار سلسله مراتبی و براساس تقسیم کار جهانی بخشی از کلان‌شهرهای جهان در حال توسعه را نیز شامل می‌شود. در این صورت با مشاهده تحولات اخیر جای این سؤال است که جایگاه منطقه کلان‌شهری تهران در تحولات به اصطلاح جهانی شدن اقتصاد چگونه است؟ و به عبارتی اگر کلان‌شهر و مناطق کلان‌شهری به عنوان موتور محرک توسعه اقتصادهای ملی در عصر جهانی‌شدن محسوب می‌شوند (اسکات، ۱۳۸۴:

1. Global cities  
2. World cities

۳. در پیوست مقاله واژه‌های کلان‌شهر، منطقه کلان‌شهری و شهرهای جهانی تعریف شده است.

۱۷). آیا این موضع در مورد تهران نیز صادق است؟ برای بررسی این موضوع مقاله حاضر پیرامون این دو پرسش سازمان یافته است:

- ۱- چالش‌های پایداری اقتصادی در منطقه کلان‌شهری تهران کدامند و جهانی شدن اقتصاد چه فرصت‌هایی برای برطرف کردن آن عرضه می‌کند؟
- ۲- آیا منطقه کلان‌شهری تهران از فرایند جهانی شدن اقتصاد و شاخص‌های آن تأثیر پذیرفته است؟

## ۲- مراحل و روش تحقیق

برای پاسخ به سؤال اول با استناد به طرح‌های جامع و مجموعه شهری چالش‌های پایداری در منطقه کلان‌شهری استخراج و سپس اهداف و چشم‌اندازهایی که در اسناد فرادست برنامه‌های ملی به‌ویژه برنامه چهارم توسعه و سند چشم‌انداز ۲۰ ساله در رابطه با جایگاه منطقه کلان‌شهری تهران ترسیم شده بررسی و تحلیل محتوایی قرار شد تا ارتباط منطقی تحولات اقتصاد جهانی و فرصت‌های ناشی از آن برای غلبه بر چالش‌های پایداری منطقه کلان‌شهری تهران نشان داده شود.

برای سنجش و پاسخ‌گویی به سؤال دوم از چهار شاخص مؤثر در رتبه‌بندی شهرهای جهانی شامل:

- ۱- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی؛
- ۲- حجم تجارت خارجی؛
- ۳- میزان و نسبت ترافیک هوایی و یا ظرفیت فرودگاه‌های بین‌المللی در جابه‌جایی مسافران بین‌المللی؛
- ۴- وجود شعبات بانک‌ها و مؤسسات بین‌المللی فعال در زمینه خدمات حسابداری، تبلیغات، بانکداری استفاده شده است.

شاخص‌های ۱ و ۲ حاصل از شاخص‌های نشریه سیاست خارجی<sup>۱</sup> برای سنجش متغیرهای جهانی شدن اقتصاد می‌باشد (جدول ۱). در این راستا داده‌های منطقه کلان‌شهری تهران با چهار

---

1. Foreign policy



منطقه کلان‌شهری کشورهای در حال توسعه شامل سئول، جاکارتا، شانگهای و استانبول در سال ۲۰۰۴ مقایسه تطبیقی شد تا فاصله قابل ملاحظه تهران در شاخص‌های مذبور با دیگر کلان‌شهرها به صورت عینی نشان داده شود. شاخص ۳ و ۴ از سری شاخص‌هایی هستند که گروه مطالعاتی جهانی‌شدن و شهر جهانی<sup>۱</sup> در دانشگاه لاف برو (Loughborough) ظرف سال‌های اخیر برای تعیین رتبه شهرهای جهانی شناسایی و مورد استفاده قرار داده‌اند که بخشی از نتایج مطالعات آن‌ها در مورد تهران نیز در این تحقیق مورد استناد قرار گرفته است (همان: ۶۵).

روش تحقیق برای تبیین وضع موجود و یافتن پاسخ به سؤالات تحقیق، روش توصیفی-تحلیلی است که در یک کلیت منطقی در قالب فرایند علمی تحقیق صورت می‌پذیرد. به این ترتیب که با گردآوری اطلاعات از روش کتابخانه‌ای و مطالعه محتوای اسناد و منابع فارسی و لاتین، متون و آمارهای مرتبط استخراج و سپس با رویکرد توصیفی و تحلیلی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. جامعه آماری در تحقیق حاضر شامل محدوده منطقه کلان‌شهری (استان تهران منهای شهرستان فیروزکوه و شهر طالقان می‌باشد).

**جدول ۱** مؤلفه‌ها و شاخص‌های نشریه سیاست خارجی و دفتر مشاوره بین‌المللی کرنی برای سنجش جهانی‌شدن (جعفری صمیمی و کرم سینا، ۱۳۸۱: ۱۷۳)

شاخص‌ها	مؤلفه	ردیف
حجم تجارت بین‌الملل، (International trade)، میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، (FDI)، میزان سرمایه‌گذاری اسنادی (Portfolio) و دریافت و پرداخت‌های بین‌المللی (Incom payments flows)	اقتصادی	۱
تعداد کاربران اینترنت، ارائه‌دهندگان اینترنت و سرورهای اینترنتی امن (Secure server)	فنی	۲
تعداد سفارتخانه در کشورها، عضویت در سازمان‌های بین‌المللی و مشارکت در مأموریت پاسدار صلح شورای امنیت (V.N Peace keeping)	سیاسی	۳
تعداد جهانگردی و مسافرت بین‌المللی، ارتباط تلفنی بین‌المللی، دریافت و پرداخت درامدی (Payment transfer)	فردی	۴

1. Globalization and world citeis

### ۳- مبانی نظری تحقیق

فرایند جهانی شدن اقتصاد محصول همراهی تحولات سیاسی و اقتصادی با پیشرفت‌های فناوری در دو دهه انتهایی قرن بیستم می باشد که در نتیجه آن اقتصادهای ملی در یک اقتصاد فراگیر جهانی از نوع سرمایه‌داری ادغام شده، به گونه‌ای که عواملی هم‌چون سرمایه، کالاها و اطلاعات به آسانی و با محدودیت‌های کم‌تری در مرزهای فراملی جابه‌جا می شود. این فرایند آثار قابل توجهی بر ساختارهای اقتصادی- اجتماعی و فضایی کشورها داشته است. گسترش شهرنشینی، به‌ویژه رشد و توسعه مناطق کلان‌شهری، ظهور مناطق جدید صنعتی و ظهور شهرهای جهانی به عنوان محل اصلی استقرار و راهبری علم و فناوری‌های پیشرفته در جهان از مهم‌ترین پیامدهای فضایی جهانی شدن می‌باشد (اطهاری و همکاران، ۱۳۸۴: ۴۱).

سازمان ظهور شهرهای جهانی و اهمیت یابی اقتصادی آن‌ها در سه دهه اخیر را ناشی از ظهور سرمایه‌های سیال شرکت‌های چند ملیتی و سازماندهی تولیدات آن‌ها در مقیاس جهانی به مدد پیشرفت‌های فناوری اطلاعات عنوان کرده است. او یک روند معطوف به «سازمان اقتصادی یکپارچه ولی پراکنده جهانی» را شناسایی می‌کند که پیامد آن «نقش استراتژیک نوین برای مادرشهرها ب‌عنوان سمت‌های فرماندهی بسیار متمرکز اقتصاد جهانی» بوده است (احمدی، ۱۳۸۷: ۱۳۷).

مانوئل کاستلز پیامد فضایی جهانی شدن را در شهر اطلاعاتی جستجو می‌کند. به بیان کاستلز اقتصاد اطلاعاتی- جهانی پیرامون مراکز فرماندهی و کنترل سازمان یافته که توانایی هماهنگی، نوآوری و مدیریت فعالیت‌های درهم تنیده شبکه‌های شرکت‌ها را دارا هستند. این وجه تولید الگوی فضایی متفاوتی را ایجاد کرده است که ویژگی آن پراکندگی و تمرکز هم‌زمان خدمات پیشرفته است. این خدمات سهم خود را در اشتغال و تولید ناخالص داخلی بیش‌تر کشورها به نحو چشمگیری افزایش داده‌اند و در کلان‌شهرهای پیش‌تاز جهان بیش‌ترین رشد اشتغال و بیش‌ترین نرخ سرمایه‌گذاری را به خود اختصاص داده‌اند. این خدمات فراگیر بوده و به‌جز سیاه چاله‌های حاشیه‌نشین<sup>۱</sup> در سرتاسر سیاره زمین پخش شده‌اند (کاستلز، ۱۳۸۰: ۱۳۰).

---

1. Black Holes



بنابراین مشاهده می شود که جهانی شدن با تقسیم بین‌المللی تولید و شکل‌گیری شرکت‌های فراملیتی و استقرار سرمایه‌های سیال این شرکت‌ها برای تولید بهینه در مناطق کلان‌شهری همراه است. به این ترتیب با ظهور زمینه‌های کارکردی جدید برای شهرها و به طور مشخص مناطق کلان‌شهری در مقیاس جهانی فرصت مناسبی برای توسعه این مناطق به‌ویژه کشورهای در حال توسعه به دلیل نیاز حیاتی به سرمایه، فناوری و تکمیل فرایند صنعتی شدن آنان فراهم شده است (سرور، ۱۳۸۷: ۲).

جان فریدمن متخصص مطالعات شهری در این زمینه معتقد است که: «برنامه‌ریزی استراتژیک شهرها برای توسعه پایدار باید روی سه موضوع عمده ارتباطات، ظرفیت‌سازی اطلاعاتی و توان ایجاد یکپارچگی اجتماعی متمرکز شود. تقویت این عوامل منجر به مشارکت در تقسیم کار جهانی تولید، پذیرش نقش‌های مناسب و کارآمدی توان رقابت آن در شبکه شهر جهانی خواهد شد» (Friedman, 1999: 7).

در همین رابطه پاگ در کتاب خود با عنوان شهرهای پایدار عنوان می‌سازد: «شهر کنونی فراتر از یک مکان جغرافیایی بوده و تحت تأثیر گستره وسیعی از فرایندهای ملی و بین‌المللی می‌باشد (پاگ، ۱۳۸۳: ۳۵).

از طرفی واضح است که در بحث توسعه پایدار و غلبه بر جنبه‌های مختلف زیست محیطی، اقتصادی-اجتماعی به‌ویژه در کلان‌شهرها که به عناصر فضایی و زیرساختی پیشرفته نیاز دارند، در کنار سایر عوامل، سرمایه و تکنولوژی از مهم‌ترین ابزارهای توسعه محسوب می‌شود. شرایط موجود دسترسی به هر دو عامل را از راه جذب سرمایه‌های خارجی در مناطق کلان‌شهری امکان‌پذیر ساخته است.

بنابراین ورود به فرایند جهانی شدن علی‌رغم ادعای مخالفان جهانی‌شدن مبنی بر پیامدهای نامطلوب فضایی در شهر و به‌ویژه کلان‌شهرها از آن جایی که متضمن دست پیدا کردن به سرمایه، تکنولوژی، افزایش اشتغال و درآمدهای اقتصادی می‌باشد منافاتی با توسعه پایدار نداشته و در صورت تعدیل به شرایط محلی می‌توان از فرصت‌های آن در تحقق اهداف پایداری مدد جست. با توجه به این اصل تعجب‌آور نیست که به‌واسطه دسترسی به سرمایه خارجی و رشد فعالیت‌های مالی و درآمدهای گردشگری که کلان‌شهرها محل استقرار آن‌ها

هستند در تبدیل به شهر جهانی و کسب موقعیت برتر رقابت تنگاتنگی میان کلان‌شهرها به‌ویژه در کلان‌شهرهای جهان در حال توسعه شکل گرفته است.

بنابراین با توجه به شرایط حاضر بدیهی است که پایداری شهرهای بزرگ به‌ویژه در بعد اقتصادی بدون توجه به ملاحظات اقتصاد جهانی به دست نمی‌آید و حیطة کارکردی این گونه شهرها باید فراتر از سطح ملی و در واقع پیش‌تاز استفاده از فرصت‌های بین‌المللی باشد و منطقه کلان‌شهری تهران نیز از این قاعده مستثنا نیست (صرافی، ۱۳۸۰: ۱۰).

#### **۴- منطقه کلان‌شهری تهران و چالش‌های پایداری آن در عصر جهانی‌شدن اقتصاد**

منطقه کلان‌شهری تهران شامل شهر تهران و کانون‌های جمعیتی، اقتصادی و خدماتی اطراف آن است که با ملاحظه حدود تقسیم‌های اداری ۱۲۰۰۰ کیلومتر مربع از ۱۸۸۰۰ کیلومتری استان تهران را در بر گرفته و بازار واحدی از کار و سکونت را تشکیل داده است که اجزای آن با هم ارتباط روزمره دارند. مهم‌ترین ویژگی این منطقه کلان‌شهری از زمان شکل‌گیری آن از سه دهه گذشته نبود هر نوع راهبرد، سیاست و برنامه‌های فضایی مشخص برای توسعه هماهنگ آن و سهم بالای اسکان غیررسمی گروه‌های کم درآمد و استقرار بدون برنامه فعالیت‌ها بوده است. در این مدت تنها طرح بالا دست و مورد استناد طرح جامع مصوب ۱۳۴۷ تهران بوده که آن هم به طور عملی دلیل شرایط خاص و مشکلات متعدد ناکارآمد محسوب شد. پس از پیروزی انقلاب اسلامی و متعاقب آن وقوع جنگ تحمیلی فضای برنامه‌ریزی کشور به‌ویژه حوزه شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری فارغ از هر گونه برنامه و چشم‌انداز کوتاه و بلندمدت بوده و ضوابط و برنامه‌های قبلی نیز عموماً بی‌اعتبار شده بود، علاوه بر این بیش‌تر سیاست‌های اقتصادی و فضایی تأکید بر تمرکززدایی سلبی از کلان‌شهرها و در تعارض با جایگاه و نقش عظیم آن‌ها در تحولات اقتصادی جهانی داشت. هم‌زمانی این مسأله با روند منطقه‌گرایی تهران و ظهور مشکلات اجتماعی - اقتصادی و زیست محیطی با عدم برنامه‌های راهبردی سبب توسعه ناپایدار منطقه کلان‌شهری در ابعاد مختلف شده است (توفیق و همکاران، ۱۳۸۳: ۳). در مجموع توسعه ناپایدار منطقه کلان‌شهری تهران در دو سطح کلی قابل تشریح است:



سطح یک: مسائل مربوط به تهران به عنوان بزرگ‌ترین کانون شهری منطقه کلان‌شهری در مقام پایتخت و یکی از ۲۰ کلان‌شهر بزرگ جهان که قادر به ایفای نقش‌های مورد انتظار در سطح ملی و جهانی بنا بر شواهد زیر نیست:

\* تنزل نسبت بهره‌وری صنعتی تهران در قیاس با بهره‌وری ملی (از ۲/۱ برابر در سال ۱۳۵۵ به ۱/۷ برابر در سال ۱۳۸۰)، در شرایطی که بهره‌وری صنعتی سایر کلان‌شهرهای جهان، چندین برابر بهره‌وری ملی بوده است.

\* جایگاه ضعیف صادرات صنعتی در درآمد ارزی کشور (حدود ۶/۵ درصد) در قیاس با سهم ۵۴ درصدی آن در مناطق کلان‌شهری کشورهای در حال توسعه که باعث اتکای کل کشور و به‌ویژه شهر تهران به درآمد نفت است (همان: ۱۷)؛

**سطح دو:** مسائل مربوط به کانون‌های زیستی اطراف تهران و کیفیت نازل زندگی با توسعه ناپایدار فضایی - کالبدی در این کانون‌ها؛

\* گسترش اسکان غیررسمی در منطقه از ۳ درصد در سال ۱۳۵۵ به بیش از ۱۵ درصد در سال ۱۳۷۵ با تشدید فقر و گسترش آسیب‌های اجتماعی در شهرها؛  
\* رشد شاغلان بخش عمومی و رشد ناکافی بخش خصوصی در زمینه اقتصاد شهری دانش محور؛

\* سهم به نسبت پایین حمل‌ونقل عمومی در جابه‌جایی‌های منطقه شهری تهران (۵۳ درصد) و تشدید آلودگی هوا و افزایش مرگ‌ومیر ناشی از آن سالیانه ۷۳۰۰ نفر؛  
\* عدم توجه جدی و اساسی به‌ویژه تأمین منابع مالی برای گسترش خطوط ریلی و ایجاد خطوط شبکه متروی تهران و در نتیجه ائتلاف سرمایه‌های مادی و غیر مادی، ترافیک و آلودگی (۵۰ درصد از ساکنان بیش از ۳ ساعت و ۱۵ درصد اقشار فقیر روزانه ۴/۵ ساعت صرف رفت و آمد به محل کار می‌کنند (طرح جامع تهران، مصوب ۱۳۸۶) .

در کنار مجموعه شرایط ناپایدار اقتصادی و اجتماعی موجود در منطقه که به حجم عظیمی از سرمایه‌گذاری‌های مالی نیاز دارد، اگر شرایط مقابل در اقتصاد کشور نظیر کاهش درآمدهای نفتی به دلیل افزایش نیازمندی‌های داخلی و افزایش صادرات غیر نفتی تا سقف ۸۹ میلیارد دلار در افق ۱۴۰۰، افزایش جمعیت شهرنشین کشور تا مرز ۹۰ میلیون نفر و سهم ۱۸ میلیونی منطقه



شهری تهران از آن تا افق ۱۴۰۰ و تأمین نیازمندی‌های خدماتی و اشتغال این میزان از جمعیت با وضعیت صادرات غیرنفتی کشور افزوده شود، لزوم توجه بیش از پیش تدوین راهبردها در استفاده از ظرفیت‌های موجود این منطقه در تعامل با اقتصاد جهانی را معنادار می‌سازد (عسگری و همکاران، ۱۳۸۰: ۲۲۰).

به‌عنوان مثال یکی از چالش‌های منطقه کلان‌شهری تهران که می‌توان آن را چالش ملی نیز عنوان کرد، مسأله بیکاری است. آمارها نشان از روند افزایشی آن و روند کاهشی فرصت‌های شغلی دارد، به طوری که درصد بیکاری از حدود ۵ درصد در سال ۱۳۶۵ به ۱۱/۷ درصد در سال ۱۳۸۵ رسیده است. هر چند همیشه در مقایسه با نرخ بیکاری کشور وضعیت بهتری را نشان می‌دهد اما ارقام آن نگران‌کننده است. سرانه سرمایه‌گذاری ایجاد هر شغل در ایران ۱۵۰ میلیون ریال محاسبه شده است که حدود نیمی از آن ارزی است، در طرح جامع تهران (مصوب ۱۳۸۶) ایجاد ۳۲۵۰ هزار شغل برای افق ۱۴۰۰ پیش‌بینی شده که سالیانه باید ۲۲۰ هزار شغل ایجاد شود. این مسأله در حالی است که هنوز استان در اهداف اشتغال‌زایی برنامه سوم که ۱۵۰ هزار شغل نیاز سالیانه پیش‌بینی شده بود، موفق نبوده و تنها ۸۶ هزار شغل در سال ایجاد کرده است. هزینه ارزی مورد نیاز برای تحقق اهداف اشتغال‌زایی در افق طرح جامع نزدیک به ۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود، در صورتی که صادرات غیر نفتی استان تهران در سال ۱۳۸۳ (بادر نظر گرفتن نقش کلیدی آن در حمل‌ونقل و صادرات بعضی از استان‌ها از مبادی این استان) رقمی کم‌تر از یک میلیارد دلار پیش‌بینی می‌شود که آن هم برای تمام مصارف آن است. تأمین نیازهای ارزی برای تحقق اهداف اشتغال و نیز رسیدن به جایگاه واقعی منطقه کلان‌شهری تهران در اقتصاد ملی آن گونه که در برنامه‌های توسعه پیش‌بینی شده از یک سو با افزایش صادرات و از سوی دیگر با جذب سرمایه‌گذاری خارجی میسر است. افزایش صادرات در حد سرانه ۵۰۰ دلار با همین ظرفیت‌های موجود امر غیر ممکن به نظر نمی‌رسد؛ به‌ویژه وقتی به خاطر آوریم که سرانه صادرات مالزی در سال ۱۹۹۸ حدود ۴ هزار دلار بود. هم‌چنین جذب چند صد میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی سالیانه در صورت تمهیدات مناسب و در رقابت با دیگر کلان‌شهرهای منطقه امکان‌پذیر است ( صراف، ۱۳۸۰: ۱۲؛ سازمان مدیریت استان تهران، ۱۳۸۰: ۲۲۲).



## ۵- بررسی جایگاه منطقه کلان‌شهری تهران از نظر شاخص‌های جهانی شدن اقتصاد

### ۵-۱- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی FDI<sup>۱</sup>

سرمایه‌گذاری خارجی به دو صورت مستقیم FDI و غیر مستقیم سرمایه‌گذاری به صورت پرتفوی<sup>۲</sup> یا سبد سهام FPI می‌باشد. بر اساس اطلاعات بدست آمده از آنکتاد جریان رو به داخل سرمایه‌گذاری خارجی در ایران در سال ۲۰۰۳ تنها ۴۸۳ میلیون دلار و در سال ۲۰۰۶ به رقم ۹۰۶ میلیون دلار رسیده است. این گزارش می‌افزاید که تنها ۱۵ درصد از FDI مصوب شده عملیاتی شده است (مراغه‌چی، ۱۳۸۵: ۴).

سهم ناچیز کشور از سرمایه‌های خارجی در منطقه کلان‌شهری تهران نیز مشهود است، براساس اطلاعات ارائه شده از سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران در تیر ماه ۱۳۸۶ کل سرمایه‌گذاری خارجی تحت پوشش قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری خارجی در طول سال‌های ۷۲-۸۶ در استان تهران حدود ۱/۵۴۶ میلیون دلار و به‌طور متوسط سالیانه رقمی ناچیزی حدود ۱۰۰ میلیون دلار بوده است.<sup>۳</sup> در حالی که همین میزان در مناطق کلان‌شهری هم‌چون جاکارتا، شانگهای، سئول، استانبول بالاتر از دو میلیارد دلار بوده است (جدول‌های ۲ الی ۵).

جدول ۲ وضعیت سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در منطقه کلان‌شهری سئول سال ۱۹۹۹ الی ۲۰۰۴ (میلیون دلار)  
(Seoul Global Center, 2006)

سال	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	درصد از کل کشور
میزان	۸.۵۵۳	۵.۴۵۲	۶.۳۴۶	۵.۶۸۸	۲.۴۵۶	۶.۲۰۲	۵۶/۹٪

1. Foreign direct investment

2. Foreign Portfolio investment

۳. توضیح این‌که آمار به تفکیک سال وجود نداشت و ارقام سرمایه‌های خارجی بدون احتساب بخش نفت و گاز می‌باشد.

**جدول ۳** سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی ثبت شده در منطقه کلان‌شهری جاکارتا، سال‌های ۱۹۹۳-۱۹۹۶ (میلیون دلار) (T-Firman, 1998:235)

سال	۱۹۹۳	۱۹۹۴	۱۹۹۵	۱۹۹۶	درصد از کل کشور
میزان	۱/۱۶۶	۳/۱۸۳	۴/۳۰	۵/۴۴۰	٪۱۹

**جدول ۴** سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی ثبت شده در منطقه شهری شانگهای ۱۹۹۴-۲۰۰۱ (میلیارد دلار) (<http://www.shanghai.gov.cn>)

سال	۱۹۹۵	۱۹۹۶	۱۹۹۷	۱۹۹۸	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	درصد از کل کشور
میزان	۲/۸۹	۳/۹۴	۴/۲۳	۳/۶	۲/۸۴	۳/۱۶	۴/۲۹	٪۱۳

**جدول ۵** میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در منطقه شهری استانبول ۱۹۹۴ الی ۲۰۰۱ (میلیون دلار) (Department of Treasury in Turkey, 2005)

سال	۱۹۹۵	۱۹۹۶	۱۹۹۷	۱۹۹۸	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	درصد از کل کشور
میزان	۸۴۴	۷۲۶	۷۷۶	۶۷۳	۶۶۱	۷۱۲۸	۸۲۴۷	۷۵.۳۶

## ۵-۲- تجارت خارجی

بررسی میزان تجارت خارجی سال ۲۰۰۴ در مناطق کلان‌شهری منتخب نشان می‌دهد که وزن این مناطق در این شاخص به مراتب بالاتر از منطقه کلان‌شهری تهران است (جدول ۶). حجم تجارت خارجی استان تهران در سال ۲۰۰۴ حدود ۷/۴۴ میلیارد دلار بوده، که ۶/۲۱۵ میلیارد دلار آن مربوط به واردات و ۱/۲۲۶ میلیارد دلار صادرات بوده است. البته بخشی از این رقم با توجه به نقش کلیدی استان تهران در حمل‌ونقل کشور ممکن است مربوط به سایر استان‌ها نیز باشد، اما با چشم‌پوشی از این مسأله باز هم در مقایسه با ارقام کلان‌شهرهای منتخب، نقش ضعیف این منطقه کلان‌شهری در تجارت جهانی به طور کامل آشکار است؛ به خصوص میزان ۶ برابر واردات نسبت به صادرات، بیش‌تر بر مصرف‌گرا بودن منطقه کلان‌شهری تهران مهر تأیید می‌گذارد، در صورتی که در هر سه کلان‌شهر مطالعه شده میزان واردات به موازات صادرات آن‌ها افزایش پیدا کرده است. مشارکت این



کلان شهرها در تقسیم بین‌المللی فرایند تولید بحث شده در شبکه شهرهای جهانی و در نتیجه واردات از نوع کالاهای واسطه‌ای و به کارگیری در تکمیل فرایند نهایی تولید می‌تواند توجیه‌گر افزایش واردات در این گونه کلان‌شهرها باشد (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان تهران ۱۳۸۵: ۹۴-۹۷).

در تحقیق انجام شده به وسیله پیترو تیلور و همکاران او (۲۰۰۰) در مورد شهرهای جهانی، هر چهار کلان‌شهر مذکور در جایگاه شهرهای جهانی تعریف شده است (جدول ۷)، به طوری که کلان‌شهر سئول در رده شهرهای جهانی از نوع بتا با ۷ امتیاز، جاکارتا، شانگهای و استانبول در رده گاما با ۶ و ۴ امتیاز از شهرهای فعال در شبکه شهرهای جهانی بوده است، در حالی که در این ارزیابی، کلان‌شهر تهران با کم‌ترین شواهد از جهانی شدن دارای یک امتیاز و در ردیف حداقل شواهد از جهانی بودن قرار دارد.

**جدول ۶** حجم تجارت بین‌المللی کلان‌شهرهای منتخب در مقایسه با تهران در سال ۲۰۰۴ (میلیارد دلار)

نام کلان‌شهر	سئول	استانبول	شانگهای	جاکارتا	تهران*
میزان صادرات	۳۰	۴۱.۳۹۷	۲۷.۶	۱۴.۰۸۲	۱.۲۲۶
میزان واردات	۴۸.۵	۶۹.۸۸۳	۳۳.۳	۲۲.۵۲۴	۶.۲۱۵
حجم تجارت	۷۸.۵	۱۱۱.۲۸	۶۰.۹	۳۶.۰۶	۷.۴۴
درصد از تجارت ملی	۱۶.۵	۵۸.۸	۱۲	۳۹.۸۱	۱۶.۸

\* صادرات بدون نفت و گاز محاسبه شده است. - گزارش عملکرد فرا بخشی برنامه سوم توسعه استان، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان تهران ۱۳۸۵.

جدول ۷ فهرست شهرهای جهانی براساس امتیاز ۱ تا ۱۲ از لحاظ جهانی بودن به وسیله تیلور و همکاران، ۲۰۰۰ (اسکات، ۱۳۸۴: ۷۹ و ۸۰)

نام شهر	میزان امتیازات	طبقه‌بندی شهرها
لندن، پاریس، نیویورک، توکیو	۱۲	شهرهای جهانی آلفا
شیکاگو، فرانکفورت، هنگ کنگ، لس آنجلس، میلان، سنگاپور	۱۰	
سانفرانسیسکو، سیدنی، تورنتو، زوریخ	۹	شهرهای جهانی بتا
بروکسل، مادرید، مکزیکوسیتی، ساوپولو	۸	
مسکو، سنول	۷	
آمستردام، بوستون، کاراکاس، دالاس، دوسلدروف، ژنو، هاستون، جاکارتا، ژوهانسبورگ، ملبورن، اوساکا، پراگ، تایپه، سانتیاگو، واشنگتن، بانکوک، پکن، استکهلم، ورشو	۶ ۵	شهرهای جهانی گاما
آتلانتا، بارسلون، برلین، بوینس آیرس، بوداپست، کپنهاگ، هامبورگ، استانبول، کوالالامپور، مانیل، میامی، مینه پولیس، مونترال، مونیخ، شانگهای	۴	
اوکلند، دوبلین، هلسینکی، لوگزامبورگ، لیون، بمبئی، دهلی نو، فیلادلفیا، ریودوژانیرو، تل آویو، وین	شواهد به نسبت قوی (۳)	شهرهای دارای شواهد نسبتاً قوی تا کم‌ترین شواهد از لحاظ جهانی بودن
ابوظبی، آلمان، آتن، بیرمنگام، بوگوتا، براتیسلاوا، بریسیان، بوخارست، قاهره، کلیولند، کولون، دترویت، دبی، شهرهوشی مینه کیف، لیماس، لیسبون، منچستر، مونته ویدئو، اوسلو، رتردام، ریاض، سیاتل، اشتوتگارت، لاهه، ونکوور	شواهد نسبی (۲)	
آدلاید، آنتورپ، آروس، بالتیمور، بنگالور، بولونا، بریلیا، کالگری، کیپ‌تاون، کلمبو، کلمبوس، درسدن، ادینبرگ، جنوا، گلاسکو، گوتنبرگ، کوانگ زو، هانوی، کانزاسیتی، لیدز، لیل، مارسسی، ریچموند، سن پیتزبورگ، تاشکند، تهران، تیوانا، تورن، وترخت، ولینگتون	کم‌ترین شواهد (۱)	

### ۵-۳- شبکه خطوط هوایی جهانی

یکی دیگر از شاخص‌های سنجش میزان یکپارچگی شهرها در سیستم جهانی شهرها، اندازه‌گیری جریان‌های حمل و نقل هوایی مسافر است. ماهیت جهانی شدن اقتصاد سبب شکل‌گیری مسافت‌های تجاری بیش‌تر در سطح جهان به‌ویژه در بین کلان‌شهرهای با تمرکز مراکز خدماتی و مالی بزرگ و پیشرفته و در جایگاه گره‌های اقتصاد جهانی شده است، ضمن این که



رشد گردشگری نیز نقش مهمی در افزایش جریان‌های هوایی بین‌المللی بازی کرده است. از نظر ویتلوکس، وریکن و درادر ترافیک هوایی به دلیل توانایی پاسخ‌گویی به‌نسبت سریع از لحاظ عرضه و تقاضا، شاخص مناسبی برای ارزیابی ویژگی جهانی بودن شهرهاست (تاجبخش، ۱۳۸۵: ۲۶).

بررسی‌های که به‌وسیله این افراد در مورد توزیع جریان‌های مسافران هوایی در مورد ۲۹۰ شهر بر مبنای داده‌های ۸ ماهه اول سال ۲۰۰۱ انجام گرفته ۱۵۰ شهر برتر جهان را به‌عنوان شهرهای کانونی در جابه‌جایی تعداد مسافران هوایی از زیر ۲ میلیون تا بالای ۳۰ میلیون رتبه‌بندی کرده که هشت شهر منطقه خاورمیانه در بین این شهرها قرار دارد که تهران جزو آن‌ها نیست (F. Witlox, 2004: 17).

این در حالی است که موقعیت جغرافیایی تهران در نیمه راه کریدور اروپا- خاور دور موقعیت ممتازی بوده و از این حیث بی‌شتر شرکت‌های هواپیمایی جهان مایل بودند تهران را به‌عنوان هم مقصد و هم ترانزیت خود قرار دهند، اما این امتیاز به تدریج به دیگر فرودگاه‌های منطقه (از جمله فرودگاه جدید دوی) منتقل شده است (توفیق و همکاران، ۱۳۸۳: ۱۲).

#### ۴-۵- شرکت‌های خدماتی - تجاری و مالی

افزایش تعداد مراکز بورس منطقه‌ای - جهانی و سرمایه‌گذاری‌های کلان در این بخش‌ها خود به عاملی در تشکیل مؤسسات جدید خدماتی - مالی جنبی با هدف ارائه تسهیلات مالی، حقوقی، محاسباتی و تحقیقاتی برای این مراکز شده است. با توجه به اهمیت خدمات برای این نوع مراکز، وجود نمایندگی‌ها و شعبه‌های فعال در شهرها به عنوان مبنای سنجش جهانی بودن شهرها مورد تأکید قرار گرفته است. در مطالعه‌ای که به‌وسیله تیلور در سال ۲۰۰۱ با استفاده از اطلاعات توزیع جهانی ۱۰۰ شرکت خدماتی بزرگ در ۳۱۶ از شهرهای جهان در جهت تعیین مقادیر ارتباط‌پذیری انجام شد و سپس به‌صورت تکمیلی در شهرهای خاورمیانه مورد بررسی قرار گرفت (جدول ۸). رتبه جهانی تهران از لحاظ ارتباط‌پذیری و دارای امتیاز ۲۰۳ و در رتبه پایین بوده است. در صورتی که بیش‌تر شهرهای منطقه هم‌چون استانبول دارای رتبه ۳۵، دبی ۵۴، قاهره ۵۹، بیروت ۶۴، منامه ۸۹، جدّه ۹۱، ریاض ۹۵، مسقط ۱۲۶ بوده که نشان‌دهنده میزان حضور

بالای دفترها و نمایندگی شرکت‌های خدماتی و مؤسسات مالی و تأثیرگذاری در ارتباط‌پذیری مثبت آن‌ها نسبت به تهران است (Taylor , 2001 :5-12).

**جدول ۸** حضور مراکز خدماتی وابسته به شرکت‌ها و مؤسسات بین‌المللی در شهرهای خاورمیانه (Taylor , 2001:5-12)

نوع	شهر	حسابداری	تبلیغات	مالی و تجاری	بیمه	حقوقی	مشاوره
A	بیروت	*	*				
	جده	*	*				
	کویت	*	*				
	تل‌آویو	*	*				
B	قاهره	*	*	*			
	کازابلانکا	*	*	*			
	نیکوزیو	*	*		*		
	دبی	*	*		*	*	
C	ابوظبی	*		*		*	*
	ریاض	*					
D	استانبول		*	*			
	منامه		*				

## ۶- نتیجه‌گیری

### ۶-۱- پاسخ به سؤال‌های مطرح شده

۱- چالش‌های پایداری اقتصادی در مجموعه شهری تهران کدامند و اقتصاد رو به تحول جهانی چه فرصت‌هایی برای برطرف کردن آن در اختیار می‌گذارد؟

کاهش ضریب بهره‌وری، جایگاه ضعیف در صادرات کشور نسبت به دیگر کلان‌شهرهای منطقه، خروج سرمایه‌های مادی و انسانی به دلیل نبود بستر مناسب برای فعالیت و سودآوری و جهت‌دهی سرمایه‌ها به فعالیت‌های رانتهی نظیر بورس‌بازی زمین و مسکن به‌جای تولید از مهم‌ترین چالش‌های اقتصادی در منطقه کلان‌شهری تهران است که این مسأله افزایش بیکاری و کاهش درآمد شهروندان، تضعیف پایه‌های مالیاتی و عدم توانایی نهادهای شهری در



پاسخ‌گویی به نیازمندی‌ها خدماتی و اشکال دیگری از ناپایداری فضایی را به دنبال داشته است. از طرفی چشم‌انداز حاکم بر اقتصاد کشور در زمینه کاهش وابستگی به درآمد نفت و افزایش صادرات غیرنفتی و چشم‌انداز برنامه‌های فضایی در استان، توسعه پایدار در منطقه کلان‌شهری تهران را بر محور ایفای نقش مدیریت عالی فرایندهای توسعه ملی و روابط فراملی کشور، امور تخصصی علمی و پژوهشی در سطح ملی و فراملی، خدمات برتر، تخصصی و فنی و مهندسی و صنایع با تکنولوژی برتر با تکیه بر ICT استوار می‌داند. این امر لزوم توجه به فرایندهای بیرونی و تعامل مثبت با اقتصاد جهانی و فرصت‌های ناشی از حضور فعال مناطق کلان‌شهری کشور از جمله تهران در این فرایند را ارشاد می‌کند.

۲- آیا منطقه کلان‌شهری تهران از فرایند جهانی‌شدن اقتصاد و شاخص‌های آن تأثیر پذیرفته است؟

بر مبنای متغیرهای ارزیابی شده در چهار مورد، یعنی حجم Fid و تجارت خارجی در مقایسه با مناطق کلان‌شهری در حال توسعه سئول، جاکارتا، استانبول و شانگهای نیز شبکه خطوط هوایی و میزان حضور دفاتر و مؤسسات مالی اعتباری شرکت‌های خصوصی چند ملیتی که به ارزیابی‌های بین‌المللی انجام شده به وسیله تیلور و همکاران در مورد تهران استناد شد، به راحتی می‌توان این پاسخ را به سؤال دوم داد که منطقه کلان‌شهری تهران در رأس آن کلان‌شهر تهران به عنوان کانون تمرکز فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی ملی و منطقه‌ای از فرایند جهانی‌شدن اقتصاد تأثیر پذیرفته و یا تأثیرپذیری آن اندک بوده است. (جدول‌های ۸ و ۹).

با این شرایط مجموع fid ورودی به این منطقه در بین سال‌های (۷۲-۸۶) به اندازه یک سال کلان‌شهرهای مورد مقایسه نبوده است. در بحث شبکه خطوط هوایی و فعالیت مؤسسات خدماتی و مالی نیز علاوه بر استناد بر نتایج مطالعات انجام شده به وسیله افراد مشهوری مانند تیلور، بیوراستاک و جان رنه شورت در مورد شهرهای جهانی و شهرهای خاورمیانه، نتایج مشابهی را همانند متغیرهای دیگر نشان می‌دهد.

#### ۲-۶- پیشنهادها

در اقتصاد جهانی جدید، نقش مناطق کلان‌شهری در اقتصادهای ملی و منطقه‌ای روز به روز حیاتی می‌شود. اتخاذ سیاست‌ها و راهبردهای مناسب، زمینه مساعدی برای ایفای نقش فعال این



مناطق را فراهم کرده است. همان طور که در مقاله نیز اشاره شد، بسیاری از سیاست‌های اقتصادی - فضایی کشور در طی سه دهه گذشته به طور کامل مغایر با جایگاه و نقش عظیم کلان‌شهرها در تحولات اقتصادی و اجتماعی بوده است. نتیجه چنین سیاست‌هایی کاهش سهم کشور از متغیرهای رو به افزایش جهانی شدن (تجارت، سرمایه‌گذاری و گردشگری خارجی) و هم‌چنین عدم ورود مناطق کلان‌شهری کشور، از جمله تهران به نظام شهرهای جهانی شده است. بر این اساس ساماندهی به فضای منطقه کلان‌شهری هم‌چون تهران آن هم با هدفی مانند جهانی شدن مستلزم تدوین برنامه‌های ملی در همراهی با اقدامات مدیریت شهری می‌باشد، در سال‌های اخیر این هدف در برنامه‌های کلان کشور از جمله برنامه چهارم توسعه، اسناد چشم‌انداز ۲۰ ساله، ضوابط ملی آمایش سرزمین به نوعی منعکس شده و با مفاهیمی مانند رشد اقتصاد ملی دانایی محور در تعامل با اقتصاد جهانی، جنبش نرم‌افزاری، به صورت مستقیم و غیر مستقیم استفاده مناسب از قابلیت‌ها و توان کلان شهرهای کشور ترسیم گردیده است.

تحقق اهداف درج شده در این برنامه‌ها، مستلزم اصلاحات اساسی در ساختار و وظایف مدیریت شهری و هدایت آن به سمت مدیریت منطقه‌ای (منطقه کلان‌شهری) به همراه ازدیاد مشارکت تشکلهای سیاسی و مدنی برای نظارت در چگونگی توسعه می‌باشد.

پیام نهایی تحقیق تأکید بر این موضوع است که با توجه به اجتناب‌ناپذیری فرایند جهانی شدن اقتصاد نوین نمی‌توان نقش پیش‌تاز مناطق کلان‌شهری هم‌چون تهران در توسعه ملی و ارتباط آن با تحولات جهانی را نادیده گرفت، تخصیص چنین نقشی به منطقه کلان‌شهری تهران وابسته به درک عمیق روند جهانی شدن و شناخت مکانیزم‌های هدایتگر آن در توسعه شبکه شهری جهانی است. توجه نکردن به آن (همان گونه که در مباحث پیش از این، بحث شد) منطقه کلان‌شهری تهران را با ناپایداری فضایی و مشکلات متعدد مواجه خواهد کرد.

## ۷- منابع

- احمدی ترشیزی م؛ الزامات پایداری شهر تهران با تأکید بر سرشت جغرافیایی شهرهای جهانی؛ رساله دکتری، تهران: دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۴.



- احمدی ترشیزی م.؛ جهانی شدن و پایداری شهری؛ تهران: مؤسسه تحقیقات و علوم انسانی، ۱۳۸۷.
- اسکات آ.، لطفی کاظمی پ.؛ شهر- منطقه‌های جهانی؛ تهران: انتشارات مرکز پردازش و برنامه‌ریزی شهری شهرداری تهران، ۱۳۸۴.
- اطهاری ک.؛ جهانی شدن ناگزیری انقلاب پیاپی در تولید؛ نشریه مجلس و پژوهش، شماره ۴۳، ۱۳۸۳.
- اطهاری و همکاران؛ چشم‌انداز نقش ملی و فراملی؛ تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۸۴.
- الله وردی‌زاده؛ حمل و نقل و ترافیک مجموعه مقالات کارگاه تخصصی تدوین سیاست‌های راهبردی برای توسعه آتی شهر؛ تهران: وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۳.
- پاگ س.، محرم‌نژاد ن.؛ شهرهای پایدار در کشورهای در حال توسعه؛ تهران: انتشارات مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۳.
- تاجبخش ک.؛ جهانی‌سازی یا بهبود بهره‌وری بررسی چالش‌های اصلی کلانشهر تهران؛ فصلنامه مدیریت شهری، ش. ۱۸، ۱۳۸۵.
- توفیق و همکاران؛ جایگاه ملی و فراملی شهر تهران؛ مجموعه مقالات کارگاه تخصصی تدوین سیاست‌های راهبردی برای توسعه آتی شهر تهران، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۳.
- رنه شورت ج.، هیون ک. ی.؛ جهانی‌شدن و شهر؛ ترجمه: احمد احمدپور، شایان رستمی، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی فرهنگ و مطالعات اجتماعی جهاد دانشگاهی، ۱۳۸۴.
- ریچارد سون ه.؛ اسطوره کلانشهر شهرهای پلید؛ ترجمه کمال اطهاری، مجله سیاسی-اقتصادی، ش. ۴۱ و ۴۲، ۱۳۶۹.
- جعفری صمیمی ا.، کرم س.؛ جهانی‌شدن، شاخصها و جایگاه اقتصاد ایران؛ تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی وابسته به مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، ۱۳۸۴.
- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور؛ قانون برنامه چهارم توسعه؛ تهران: ج. ۵، ۱۳۸۴.

- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان تهران؛ ارزیابی عملکرد برنامه سوم توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی در استان تهران؛ امور کلان و فرابخشی، تابستان ۱۳۸۵.
- سرور ه.؛ جهانی شدن اقتصاد و توسعه پایدار مناطق کلان‌شهری مطالعه موردی مجموعه شهری تهران؛ رساله دکتری، تهران: دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۸۷.
- سرور ه.؛ تجدید ساختار فضایی مکانی منطقه متروپلیتن جاکارتا در عصر جهانی شدن، مجله جستارهای شهرسازی، ش. ۱۹ و ۲۰، ۱۳۸۶.
- صرافی، م.؛ بنیادهای پایداری کلانشهر تهران؛ دفتر مطالعات و پژوهشهای راهبردی سازمان فرهنگی هنری شهرداری تهران، ۱۳۸۰.
- کاستلز م.؛ عصر اطلاعات؛ ترجمه احد علیقلیان، افشین خاکباز، اقتصاد، جامعه و فرهنگ (ظهور جامعه شبکه‌ای ج یک) تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۸۰.
- عسگری و همکاران؛ طراحی نظام یکپارچه مدیریت مجموعه‌های شهری ایران؛ تهران: پژوهشکده اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۸۳.
- مراغه‌چی م.؛ جهانی شدن سرمایه‌ها؛ نشریه پیام سرمایه‌گذاری، مؤسسه توسعه صنعت سرمایه‌گذاری ایران، ۱۳۸۵.
- Clark d., Urban world/ global city; Routledge, 1996.
- J. R. Short; "Black holes and loose connections in the global urban network"; GaWC Research Bulletin 76, Also Published in The Professional Geographer, 2002.
- Friedman J.; Intercity networks in a globalizing Era; Global City-Region Conference, University of California, Los Angeles, 1999.
- Feyzan E. ;Viewpoint global transformations versus local dynamics in Istanbul planning in a fragmented metropolis; Bilkent University, Faculty of Art, Design and Architecture, 06533, Ankara, Turkey.
- F. Witloxtl, Vereecken and Derudder Mapping b.; the global network economy on the basis of air passenger transport flows.



- [http://www.shanghai.gov.cn/gb/shanghai/node8059/BasicFacts/InvestmentGuides/user object22ai8519.html](http://www.shanghai.gov.cn/gb/shanghai/node8059/BasicFacts/InvestmentGuides/userobject22ai8519.html)>.
- P.J. Taylor ; West Asian/North African cities in the world ccity network global analysis of dependence ; Integration and Autonomy This Research Bulletin has been Published in The Arab World Geographer, 4 (3), 146-159, 2001.
- Source: State Institute of Statistics (SIS) & Department of Treasury in Turkey, 2005.
- Source:[http://Seoul Global Center & Ministry of Commerce Industry and Energy 2006 and Korea International Trade Association\(Based on Custom-Clearance\) \[Statistics on the International Trade in Korea-Export & Import by Cities and Provinces\]- Data is Estimated Value\(Increase Rate Means The Rate Over The Same Month of The Previous Year](http://Seoul Global Center & Ministry of Commerce Industry and Energy 2006 and Korea International Trade Association(Based on Custom-Clearance) [Statistics on the International Trade in Korea-Export & Import by Cities and Provinces]- Data is Estimated Value(Increase Rate Means The Rate Over The Same Month of The Previous Year).
- T-Firman ;The restructuring of Jakarta metropolitan area a “global city”; in Asia institute of technology, Bandung Department of Regional and City Planning, Jalan Ganesha 10, Bandung 40132, Indonesia