

نشانی از صداقت و واقعیت نداشته است و خبری از احداث شهرک‌های ساحلی و توسعه سکونتگاه‌های جدید ساحلی در کشور نیست.

#### تعیین ۲۷ پهنه سکونتگاهی ساحلی

سرپرست شرکت عمران شهرهای جدید نیز با اعلام و اسپاری مطالعات تعیین نقش و کارکرد ۲۷ پهنه سکونتگاهی ساحلی به مشاوران ذی صلاح، گفت: خوشبختانه با توجه به اولویتی که دولت برای این موضوع قائل شده و دستوری که وزیر راه و شهرسازی داده‌اند، مجموعه شهرهای جدید در قالب هلدینگ مشاوره مطالعات ۲۷ پهنه تعیین‌شده را از لحاظ ساختار فضایی، کارکرد و نقش آن‌ها در توسعه کشور شروع کرده و این مطالعات حدود ۲ ماه قبل به مشاوران ذی صلاح ابلاغ شده است و امیدواریم در مدتی که برای این مطالعات در نظر گرفته شده است و شرح خدماتی را که ابلاغ کردیم، خروجی مثبتی داشته باشد.

شهرام ملکی با بیان این که ساخت هیچ کدام از این شهرها شروع نشده است، گفت: تاکنون تنها ۲۷ پهنه با قابلیت سکونتگاهی مشخص شده است و در مطالعات پیش‌رو، مجموعه مشاوران ذی صلاح باید هم نگاه ملی و هم منطقه‌ای را مدنظر داشته باشند و در قالب سند آمایش، بتوانند راهکار مناسبی را از نظر توسعه سکونتگاه‌های ساحلی به ما اعلام کنند.

این مقام مسئول در ادامه «تیس» را به‌عنوان یکی از شهرهای جدید اعلام کرد و گفت: تیس هم یکی از مراکزی است که از حدود ۳ سال قبل ساخت مسکن حمایتی در آنجا شروع شده و نگاه ما در ادامه کار بر این هدف متمرکز است. نقش و کارکرد شهر تیس بیشتر باید در حوزه‌های سرمایه‌گذاری و ایجاد مشوق‌های سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی و افراد متناسب با شرح خدمات و پیش‌بینی‌ای که مشاوران انجام داده‌اند، باشد.

سرپرست شرکت عمران شهرهای جدید در پاسخ به این سؤال که این ۲۷ سکونتگاه در قالب چند شهر جدید خواهد بود، گفت: خروجی مطالعات نشان‌دهنده چند شهر جدید خواهد بود و اکنون تنها، ۲۷ پهنه سکونتگاهی تعیین شده است. بعد از انجام مطالعات مشخص خواهد شد که چه تعداد از این ۲۷ پهنه قابلیت سکونت و توسعه اقتصادی دارد و خروجی هم باید کمتر از این تعداد باشد.

ملکی همچنین دلایل طولانی‌شدن شروع فرآیند مطالعات از زمان مطرح‌شدن موضوع از دوسال تاکنون را ناشی از فازهای مختلف این موضوع دانست و بیان داشت: البته این موضوع چندگام داشته است؛ ابتدا آغاز مطالعات برای شناسایی پهنه‌ها بوده است و بعد از آن پهنه‌ها و مساحت‌های آن تعیین شد که این کار به منظور جلوگیری از ورود سایرین به آن مناطق و طرح ادعای مربوط به اراضی و املاک و ... بوده است.

سرپرست شرکت عمران شهرهای جدید همچنین در پایان تصریح کرد: بعد از این که مطالعات انجام شده و نقش و کارکرد مناطق مشخص شود، فاز مطالعات تمام می‌شود و ح ۲۰۲ ماهی می‌شود که این فاز در دستور کار شرکت شهرهای جدید قرار گرفته است.



حالا و در روزهایی که به پایان سال ۱۴۰۳ نزدیک می‌شویم، بیش از گذشته مشخص شده که صحبت‌ها و طرح‌های اعلامی از سوی وزیر راه و شهرسازی در دولت گذشته چندان

اقدامات این دولت عنوان کرد و گفت: ۲۷ نقطه ساحلی در دولت سیزدهم شناسایی و به تصویب رسید و ایجاد ۲ شهر ساحلی نیز آغاز شده است.

#### استقبال از خبری که در حد حرف بود

روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد پیش از این و آبان‌ماه سال گذشته با انتشار گزارشی تحت عنوان «آهنگ جمعیت‌پذیری شهرهای جدید ساحلی ایران» به بررسی الگوهای مطرح‌شده از سوی وزارت راه و شهرسازی در دولت گذشته پرداخته بود و از ایده احداث شهرک‌های جدید و سکونتگاه‌های ساحلی به‌عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه دریامحور ایجاد توازن جمعیتی در سواحل کشور، استقبال کرده بود.

یکی از الگوهای جذاب زیست شهری، زندگی در کنار دریاست. در کشورمان ایران نیز همین روال انتظار می‌رود، اما با وجود این و با توجه به مزیت قابل توجه در نوار ساحلی جنوبی کشورمان در استان‌های ساحلی هرمزگان، بوشهر و خوزستان، برنامه‌ریزی‌های گسترده‌ای در کشور صورت گرفته و همین موضوع امید تازه‌ای در دل ساحل‌نشینان جنوبی و مردم سایر استان‌هایی که رویای زندگی کردن در کنار دریا را در سر می‌پروراند، ایجاد کرده است.

در همین راستا در برنامه هفتم توسعه کشور، نمایندگان مجلس برای اسکان ۷ درصد جمعیت کشور (حدود ۶ میلیون نفر) در سواحل جنوب و جنوب‌شرقی کشور هدف‌گذاری کرده‌اند که در همین راستا قرار است اسکان در شهرک‌های جدید ساحلی از سال ۱۴۰۳ در سه‌شهرک تیس، مکران و خلیج فارس آغاز شود.

در اجرای برنامه کلان انتقال ۷ درصد جمعیت کشور به نوار ساحلی جنوب، برای احداث ۲۷ شهرک مسکونی جدید با بهره‌مندی از سرمایه‌گذاری داخلی برنامه‌ریزی شده که هم‌اکنون احداث ۸ شهرک مسکونی در سیستان و بلوچستان و ۵ شهرک مسکونی در هرمزگان در برنامه قرار گرفته است و در مورد ۱۳ شهرک باقیمانده نیز پهنه‌های مسکونی آن‌ها به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری رسیده و بعد از ابلاغ، فعالیت‌های مدیریت زمین و توسعه در آن‌ها آغاز خواهد شد.

مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی دولت سیزدهم آبان‌ماه سال گذشته اعلام کرد، در راستای اجرای یک از مهم‌ترین طرح‌های مرتبط به توسعه اقتصاد دریامحور در کشور، ۲۷ استان صاحب شهرک‌های ساحلی می‌شوند. وزیر سابق راه و شهرسازی همچنین تیرماه سال‌جاری و روزهایی که کشور برای برگزاری دور جدید انتخابات ریاست جمهوری آماده می‌شد، در جلسه شورای عالی مسکن با اعلام این که در این دولت بیش از ۲ میلیون و ۶۶۰ هزار واحد نهضت ملی وارد مدار ساخت شد، ایجاد شهرهای ساحلی را یکی از مهم‌ترین

«روزنامه دریایی سرآمد» از آخرین وضعیت

احداث شهرک‌های ساحلی گزارش می‌دهد؛

## ۲۷ پهنه سکونتگاهی ساحلی فقط برای مطالعه!

۲۰ ماه بلا تکلیفی برای وعده احداث شهرک‌های ساحلی ایران

سازمان بندر و دریانوردی ایران، سرپرست شرکت عمران شهرهای جدید در راه و شهرسازی در دولت سیزدهم اعلام کرد، در راستای اجرای یک از مهم‌ترین طرح‌های مرتبط به توسعه اقتصاد دریامحور در کشور، ۲۷ استان صاحب شهرک‌های ساحلی می‌شوند. این اما فقط یک وعده بدون عمل بود. ۲۰ ماه از وعده وزیر سابق راه و شهرسازی می‌گذرد و حالا شهرام ملکی، سرپرست شرکت عمران شهرهای جدید در گفت‌وگوی اختصاصی با روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، می‌گوید: فقط مطالعات تعیین نقش و کارکرد ۲۷ پهنه سکونتگاهی ساحلی کشور شروع شده است.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، سال‌هاست رهبر معظم انقلاب بر اهمیت اقتصاد دریامحور و بهره‌برداری از ظرفیت‌های بی‌نظیر دریایی کشور تأکید کرده‌اند. ایشان از جایگاه ویژه منابع نفتی، گازی، شیلات، حمل و نقل دریایی و گردشگری دریایی به‌عنوان عوامل مؤثر در رشد اقتصادی و تحقق اهداف بلندمدت کشور سخن گفته و بر لزوم بهره‌برداری بهینه از این منابع تأکید دارند، اما در مقایسه با کشورهای حاشیه خلیج فارس، وضعیت ایران در این حوزه به‌هیچ وجه در شأن و منزلت کشور با پتانسیل‌های طبیعی و نیروی متخصص موجود نیست.

کشورهایی چون امارات، قطر و عربستان سعودی توانسته‌اند با استفاده از موقعیت جغرافیایی و منابع دریایی خود، به قطب‌های اقتصادی منطقه تبدیل شوند. این در حالی است که ایران با وجود داشتن منابع غنی نفتی، گازی و موقعیت استراتژیک در منطقه، هنوز نتوانسته است به‌طور کامل از این ظرفیت‌ها بهره‌برداری کند و در این زمینه گام‌های مؤثر و سریع‌تری بردارد.

با توجه به اهمیت این پروژه‌ها در توسعه سواحل جنوبی، ضروری است تا نهادهای مربوطه گزارش‌های شفاف و دوره‌ای از پیشرفت پروژه‌ها ارائه داده و مشکلات احتمالی در تأمین منابع مالی و موانع اجرایی بررسی و برطرف شود. همچنین نیاز است تا بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران بیشتری برای مشارکت در این طرح‌ها جذب و نقش راهی مشخص و زمان‌بندی دقیق برای اجرای این پروژه‌ها منتشر شود. به‌طور قطع اجرای موفق این طرح‌ها می‌تواند تأثیر بسزایی در رشد اقتصادی و اجتماعی مناطق ساحلی داشته باشد، اما بدون شفاف‌سازی و پیگیری مداوم، تحقق اهداف آن با چالش‌های جدی روبه‌رو خواهد شد.

روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد گزارش می‌دهد؛

## رسولی رییس سازمان بندر و دریانوردی شد



کشور رفت، تا برگشت وی، سازمان بندر و دریانوردی کلا تعطیل بود. وابستگی سازمان به فرد زمانی رخ می‌دهد که برنامه وجود نداشته باشد و چه‌کنم‌های مدیران وابسته به نظر شخص باشد. رسولی با توجه به پیشینه مدیریتی خود انتظار می‌رود که بعد از حل و فصل سامانه راهبردی و تدوین استراتژی و سیاست‌های کلان خود به سراغ سیستم برنامه‌ریزی سازمان آمده و نهال آن را از نو بکار و طوری مهندسی کند که به سرعت به بار بنشیند.

#### ارتباط با جامعه دریایی

انتظار این است که سازمان بندر و دریانوردی به نقطه عطف نظرات و اندیشه‌ها و تجارب اهالی دریا تبدیل شود. رسولی باید بخش تجربی خود را با تعامل سازنده با اهالی دریا ترمیم و تکمیل کند. از این رو، علاوه بر اخذ مشورت‌های متعدد از خبرگان دریایی کشور، برنامه‌های متعددی برای تضارب اندیشه اهالی ایجاد کند. این برنامه‌ها در طرح فرهنگی پیشنهادی تعیین شده‌اند که انتظاری می‌رود با تکمیل و اجرای آن، سازمان نفس تازه‌ای بکشد.

#### تبریک‌ها

از میان چهره‌هایی که قبلاً معرفی کردیم و احتمال

به خصوص الان که ترامپ با تبع‌عریان آمده است و مقابله با وی کار مهمی است که بدون حمله و دفاع همه جانبه و قوی امکان‌پذیر نیست. جایگاه دریایی ایران در سازمان‌های بین‌المللی باید به شدت تقویت شود. ارتباط سازمان با جامعه دریایی با قوت باید ترمیم و تقویت شود. سازمان باید به مقوله فرهنگ‌سازی در سطح ملی و تقویت فرهنگ عمومی دریایی ایرانیان همت کند و پرچم‌دار فرهنگ دریایی ایرانیان باشد. مقایسه این ایده‌آل با وضع موجود غیرممکن است. یک طرح فرهنگی ارائه شده به روابط عمومی سازمان بندر و دریانوردی تاکنون بیش از ۵ ماه است که معطل یک پاراف است! این در حالی است که مسئولان روابط عمومی از آن استقبال کرده و پشتیبان آن هم بوده‌اند! با این حال، ۵ ماه برای یک پاراف یک عمر است که هزاران فرصت را از میان برداشت.

#### برنامه‌های کاربردی

اقدام دیگری که انتظار می‌رود اتفاق بیفتد، تدوین برنامه‌های کاربردی کوتاه، میان و بلندمدت است تا بالاخره سازمان بندر و دریانوردی بعد از سالیان دراز، صاحب طرح و برنامه شود و کورمال پیش نرود و رفتار و سکناتش وابسته فرد نباشد. زمانی که رییس سابق سازمان برای شرکت در جلسه آی‌ام‌او به خارج از

سازمان بندر و دریانوردی ایران است.

#### اقدامات بنیادین

آن چه به عنوان زگیل‌های صورت سازمان بندر و دریانوردی سال‌هاست که این سازمان را بد رخ کرده است، نمایان و مشخص است. از نبود اثر بخشی در بخش راهبردی این سازمان تا تبدیل‌شدن بندر به انبارهای کالاهای فرسوده، نشان از وسعت خرابی و ناکارآمدی این سازمان دارد. احتمال می‌رود که رسولی با توجه به پیشینه مدیریتی که داشته است، در این بخش‌های کلیدی و اصلی هم با قوت وارد عمل شود و بخش‌های مهم سازمان را دچار تحولات شگرف کند. به‌طور طبیعی و منطقی انتظار می‌رود که بخش راهبردی و سیاست‌گذاری کلان را با حضور چهره‌های شاخص و متخصص ترمیم کند و عذر کسانی که دانایی و توانایی امور راهبردی را ندارند و با تخصص‌های غیرهمگن در صندلی تدوین راهبردی نشسته‌اند، بخواهد. در باره سامانه روابط عمومی و امور بین‌الملل نیز تجدید نظر خواهد کرد زیرا توسعه دریایی ایران از یک سو و سازمان بندر و دریانوردی از سوی دیگر به مناصبات بین‌المللی به شدت وابسته هستند. هم گفت‌وگوهای مهم است و هم گفت‌وگو خارجی. توسعه دریایی ایران بدون دیپلماسی گسترده و همه‌جانبه غیرممکن است

دریایی از مالمو سوئد است و هیچ میانه‌ای با تخصص روابط عمومی ندارد و شاید این مساله همواره باعث آزار خاطر خود او هم باشد. رییس سابق سازمان بندر و دریانوردی بایستی برای اختصاص پست روابط عمومی نفراتی دیگر را برای این سیستم حاکم می‌کرد که نکرد. تخصص گرایی در بخشی که پل ارتباطی بین فرهنگ جامعه با سازمان است، هیچ معنا و مفهومی ندارد و علاوه بر رکود مطلق در کار، باعث دل‌زدگی کسی می‌شود که در جایگاه درست قرار نگرفته است. در بخش‌های دیگر سازمان، تغییراتی رخ داده است. تغییر ریاست حوزه مدیرعامل، بازرسی، مدیریت عملکرد و حقوق شهروندی به عبارتی بهتر مسئول دفتر ریاست، از آن تغییراتی است که به خوبی از ورود رییس جدید خبر می‌دهد. جایگاه دفتر رییس معمولاً جایگاهی خاص و محرمانه تلقی می‌شود و معمولاً رییس سازمان از فردی استفاده می‌کند که ارتباط مثبت و بلندمدتی با وی داشته و نیز رابطه اطلاعاتی با رییس و روسای قبلی را قطع می‌کند. این یک سیاست کاری معمول و مرسوم است. اما یک سرپرست معمولاً دست به تغییر نمی‌زند و تغییرات را به رییس اصلی محول می‌کند تا جابجایی در سازمان‌ها به حداقل برسد. با توجه به تغییرات کلیدی رسولی، باید برداشت کرد که حکم ریاست وی قطعی شده است و او رییس جدید

گروه بندر- امید اسماعیلی- خبرها از سازمان بندر و دریانوردی حکایت از تغییر و تحولات گسترده‌ای دارد که با حکم سرپرست کنونی این سازمان رخ داده است. تغییرات در حوزه‌های کلیدی و موثر شروع شده است و جابجایی‌های انجام شده است که نشان از رویکرد نو و حرکت تازه این سازمان دارد.

با توجه به این که معمولاً کسی در سمت سرپرستی اقدام به تغییرات نمی‌کند، نشانه مهم و بارزی است که گفت‌وگوها به نتیجه نهایی رسیده است و وزیر راه و شهرسازی بر آن شده است تا رسولی را از سرپرستی به عنوان معاون خود و ریاست سازمان بندر و دریانوردی منصوب کند و این یک معنا دارد: رسولی رییس سازمان بندر و دریانوردی شد.

#### حرکت از نو

رصد فعالیت‌های رسولی در مدت اندکی که در سازمان بندر و دریانوردی صاحب همین منصب شد؛ نشان از انگیزه برای حفظ مدیریت این سازمان و تلاش برای ارتقای آن دارد. این نکته را بر اساس جابجایی‌های اخیر می‌توان برآورد کرد. برای نمونه، استفاده از مدیر ارتباطات و روابط عمومی، یک نشانه مثبت است. اصل سعیدی پور دارای تخصص دکتری مهندسی

