



مقدمه:

در تاریخ ۱۸ دی ۱۴۰۳، مجلس شورای اسلامی با تصویب یک فوریت طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی، گامی به سوی بازگشت به ساختار پیشین این وزارتخانه برداشت. این طرح با ۱۶۷ رأی موافق، ۶۹ رأی مخالف و ۳ رأی ممتنع از مجموع ۲۴۶ نماینده حاضر به تصویب رسید و به کمیسیون عمران ارجاع شد.

جزئیات طرح: بر اساس این طرح، وزارت راه و شهرسازی به دو وزارتخانه مستقل تقسیم می‌شود:

- **وزارت مسکن و شهرسازی:** مسئولیت سیاست‌گذاری و نظارت بر حوزه مسکن و شهرسازی را بر عهده خواهد داشت.
- **وزارت راه و ترابری:** وظایف مرتبط با حمل‌ونقل و زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی را مدیریت خواهد کرد.

دلایل موافقان: حامیان این طرح معتقدند که گستردگی وظایف وزارت راه و شهرسازی پس از ادغام، منجر به کاهش کارآمدی و تمرکز در هر یک از حوزه‌های مسکن و حمل‌ونقل شده است. آن‌ها بر این باورند که تفکیک وزارتخانه می‌تواند به بهبود عملکرد، تخصصی‌تر شدن فعالیت‌ها و پاسخ‌گویی بهتر به نیازهای جامعه منجر شود.

دیدگاه مخالفان: در مقابل، برخی کارشناسان و نمایندگان نگرانی‌هایی را مطرح کرده‌اند. آن‌ها بر این باورند که تفکیک وزارتخانه ممکن است به افزایش هزینه‌های اجرایی و ایجاد ناهماهنگی بین بخش‌های مرتبط منجر شود. همچنین، تجربه ادغام در گذشته با هدف افزایش هماهنگی و بهره‌وری انجام شده بود و بازگشت به ساختار قبلی ممکن است مشکلات جدیدی را ایجاد کند.

تصویب یک فوریت طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی نشان‌دهنده تمایل مجلس به بازنگری در ساختار این وزارتخانه است. با این حال، اجرای موفقیت‌آمیز این طرح نیازمند بررسی دقیق‌تر، برنامه‌ریزی مناسب و در نظر گرفتن تمامی جوانب مثبت و منفی آن است تا از تکرار مشکلات گذشته جلوگیری شود.

توسعه پایدار دریا محور، یکی از رویکردهای حیاتی برای بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های دریایی کشورها است. در ایران، با توجه به موقعیت جغرافیایی ممتاز در خلیج فارس و دریای عمان، این موضوع از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در این راستا، تصمیم به تفکیک وزارت راه و شهرسازی که پیش‌تر به یکپارچگی و هماهنگی فعالیت‌های مرتبط با دریا می‌پرداخت، می‌تواند تأثیرات گسترده‌ای بر حوزه‌های مختلف، از جمله جامعه دریایی و توسعه زیرساخت‌های بندری، بگذارد. لذا در این مبحث ضمن بررسی کلان موضوع به تشریح فرصت‌ها و چالش‌های این طرح برای توسعه دریا محور کشور می‌پردازیم:

الف) دلایل موافقان تفکیک وزارت راه و شهرسازی:

۱. گستردگی وظایف وزارتخانه:

یکی از دلایل اصلی موافقت با تفکیک وزارتخانه، گستردگی وظایف وزارت راه و شهرسازی است که باعث کاهش تمرکز و کارایی در اجرای پروژه‌های مختلف، به‌ویژه در حوزه‌های حمل‌ونقل و مسکن می‌شود. تفکیک این وزارتخانه می‌تواند منجر به مدیریت تخصصی‌تر و متمرکزتر در این حوزه‌ها شود.

۲. نیاز به تخصصی شدن فعالیت‌ها:

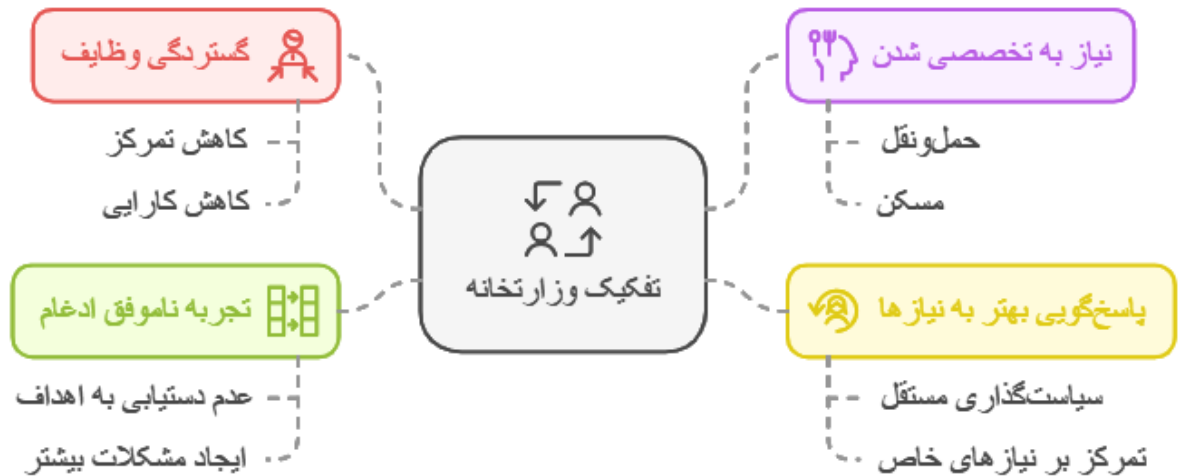
تفکیک وزارتخانه به دو وزارتخانه مستقل می‌تواند به تفکیک حوزه‌های تخصصی مانند حمل‌ونقل و مسکن، و تمرکز بیشتر بر پروژه‌ها منجر شود. این اقدام می‌تواند فرآیند تصمیم‌گیری و اجرا را تسریع کند.

۳. پاسخ‌گویی بهتر به نیازهای جامعه:

تفکیک وزارتخانه‌ها این امکان را فراهم می‌آورد که هر وزارتخانه بتواند به‌طور مستقل و با تمرکز بر نیازهای خاص جامعه، سیاست‌گذاری‌های مربوطه را به اجرا درآورد.

۴. تجربه ناموفق ادغام:

بسیاری از نمایندگان بر این باورند که ادغام وزارتخانه‌ها در سال ۱۳۹۰ به اهداف خود نرسیده و مشکلات بیشتری را ایجاد کرده است. تفکیک وزارتخانه‌ها می‌تواند به رفع این مشکلات کمک کند.



(ب) دلایل مخالفان تفکیک وزارت راه و شهرسازی:

۱. افزایش هزینه‌های اجرایی:

تفکیک وزارتخانه‌ها می‌تواند به افزایش هزینه‌های اجرایی و اداری منجر شود. ایجاد زیرساخت‌های جدید و نیروی انسانی اضافی، فشار مالی زیادی را بر دولت وارد خواهد کرد.

۲. تجربه موفق کشورهای دیگر:

مخالفان تفکیک بر این باورند که کشورهای توسعه‌یافته اغلب این دو حوزه را در یک وزارتخانه جمع کرده‌اند تا از هم‌افزایی و هماهنگی بین بخش‌ها بهره‌مند شوند.

۳. احتمال بالای ناهماهنگی با توجه به وضعیت بروکراتیک کشور:

یکی از نگرانی‌ها، ناهماهنگی بین سیاست‌گذاری‌ها و اجرای پروژه‌های مشترک است که ممکن است با تفکیک وزارتخانه‌ها رخ دهد. این موضوع به‌ویژه در مناطقی که حمل‌ونقل و شهرسازی به‌شدت به هم وابسته هستند، می‌تواند مشکلات جدی ایجاد کند.

۴. تمرکز بر حل مشکلات مدیریتی:

به‌جای تفکیک، برخی معتقدند باید مشکلات مدیریتی و فرآیندهای تصمیم‌گیری در وزارتخانه بهبود یابد. ضعف مدیریتی و ناکارآمدی ساختاری از مهم‌ترین چالش‌های کنونی وزارت راه و شهرسازی است.

دلایل مخالفان تفکیک وزارتخانه

تمرکز بر مشکلات مدیریتی

تأکید بر نیاز به بهبود
مدیریت به جای تفکیک

احتمال ناهماهنگی

خطر عدم هماهنگی در
سیاست‌گذاری و اجرا



افزایش هزینه‌ها

نگرانی در مورد بار مالی
ناشی از ایجاد
وزارتخانه‌های جداگانه

تجارب موفق کشورهای دیگر

استدلال برای حفظ
هماهنگی مانند کشورهای
توسعه‌یافته

ج) تحلیل فرصت‌ها و چالش‌های تفکیک وزارتخانه راه و شهرسازی در حوزه توسعه پایدار دریا محور

تفکیک وزارتخانه‌ها و تقسیم مسئولیت‌های اجرایی در حوزه‌های مختلف از جمله بخش‌های دریا محور، می‌تواند تغییرات عمده‌ای در سیاست‌گذاری‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و عملیات‌های اجرایی در زمینه‌های مختلف از جمله حمل و نقل دریایی، بندر، شیلات، و حفاظت از محیط زیست دریایی به وجود آورد. در این راستا، تمرکز بر توسعه پایدار دریا محور، به‌ویژه در شرایطی که کشورهای مانند ایران با چالش‌های گسترده‌ای در این زمینه مواجه هستند، اهمیت فراوانی پیدا می‌کند. تفکیک وزارتخانه راه و شهرسازی می‌تواند فرصت‌ها و چالش‌های متعددی را در پی داشته باشد که در ادامه به‌طور جامع‌تری تحلیل می‌شود.

فرصت‌ها

۱. **تمرکز ویژه بر مسائل تخصصی دریا و حمل و نقل دریایی** یکی از مهم‌ترین مزایای تفکیک وزارتخانه‌ها، امکان تمرکز بیشتر بر موضوعات تخصصی در حوزه دریا است. در حال حاضر، موضوعاتی همچون توسعه بندر، مدیریت منابع دریایی، حمل و نقل دریایی، کشتی‌سازی و شیلات در یک وزارتخانه گنجانده شده‌اند که ممکن است باعث پراکندگی و کاهش دقت در تصمیم‌گیری‌ها شود. با تفکیک این مسئولیت‌ها، هر وزارتخانه می‌تواند برنامه‌های خود را با دقت بیشتری بر اساس نیازهای خاص آن بخش طراحی کرده و بر روی مسائل کلیدی نظیر ایمنی دریایی، توسعه حمل و نقل دریایی و تکمیل زیرساخت‌های بندری تمرکز کند. این تمرکز بیشتر، فرصت‌های بهتری برای پیشبرد برنامه‌های راهبردی و تحقق اهداف توسعه پایدار فراهم می‌آورد.

۲. **ارتقاء سطح هماهنگی و برنامه‌ریزی در راستای توسعه پایدار دریا محور** تفکیک وزارتخانه‌ها می‌تواند سطح هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی را در حوزه دریا، حفاظت از محیط زیست دریایی و توسعه پایدار ارتقا دهد. وزارتخانه‌های تخصصی می‌توانند بر اساس مأموریت‌های خاص خود، با دقت بیشتری برنامه‌های توسعه پایدار را پیاده‌سازی کنند. به‌طور



خاص، در حوزه توسعه پایدار دریایی، این تفکیک امکان تدوین و پیاده‌سازی سیاست‌های زیست‌محیطی مؤثر، پایش دقیق‌تر وضعیت منابع دریایی، و نظارت بهتر بر استفاده بهینه از منابع طبیعی دریایی را فراهم می‌آورد. همچنین این تفکیک می‌تواند به وزارتخانه‌ها این امکان را دهد که از سیاست‌های سازگار با اهداف توسعه پایدار در سطح ملی و بین‌المللی حمایت کنند.

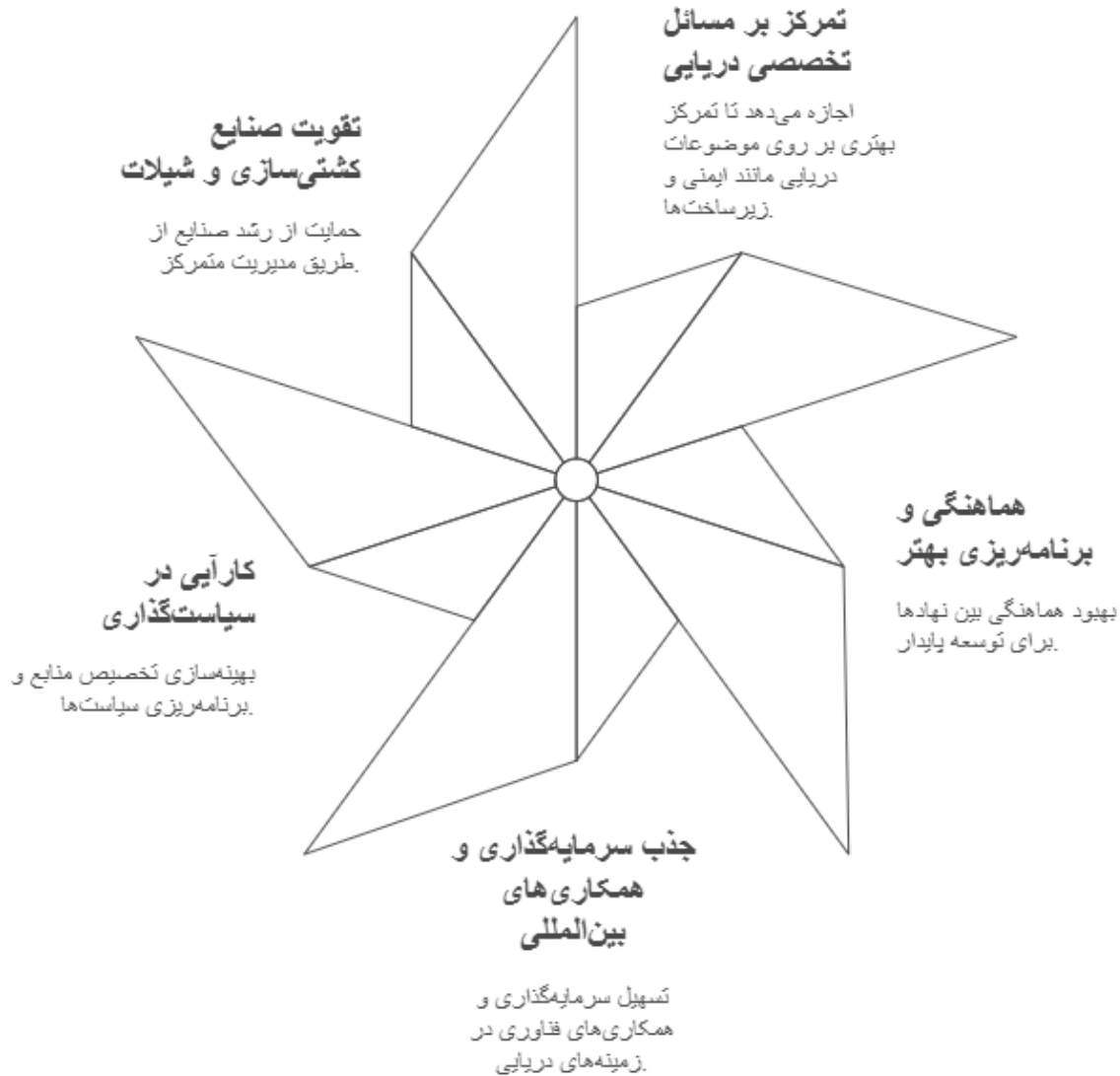
۳. **جذب سرمایه‌گذاری و تقویت روابط بین‌المللی ایران** با توجه به موقعیت استراتژیک خود در منطقه، پتانسیل بالایی برای جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی در بخش‌های مرتبط با دریا دارد. تفکیک وزارتخانه‌ها به‌ویژه در زمینه‌های تخصصی مانند کشتی‌سازی، بندرها و حمل و نقل دریایی، می‌تواند فرصتی برای تقویت روابط بین‌المللی، گسترش همکاری‌های منطقه‌ای و جذب تکنولوژی‌های نوین باشد. کشورهای دیگر که در حوزه دریا و حمل و نقل دریایی پیشرفت‌های قابل توجهی داشته‌اند، ممکن است مایل به همکاری و سرمایه‌گذاری در بخش‌های تخصصی باشند. به‌ویژه در شرایطی که ایران به دنبال تقویت زیرساخت‌های خود در بنادر و کشتیرانی است، تفکیک وزارتخانه‌ها می‌تواند بستر مناسبی برای جذب سرمایه‌گذاری و ایجاد تفاهم‌نامه‌های همکاری فراهم آورد.

۴. **افزایش کارایی در سیاست‌گذاری‌ها و تخصیص منابع** تفکیک وزارتخانه‌ها در حوزه‌های مختلف می‌تواند باعث افزایش کارایی در تخصیص منابع و برنامه‌ریزی‌ها شود. وقتی هر وزارتخانه مسئول حوزه‌ای خاص باشد، منابع مالی و انسانی بیشتری می‌توانند به‌طور متمرکز به آن حوزه اختصاص یابند. این امر باعث افزایش اثربخشی سیاست‌ها و پروژه‌ها در هر حوزه می‌شود. برای مثال، وزارتخانه‌ای که مسئول حمل و نقل دریایی است، می‌تواند تمام منابع خود را برای توسعه بنادر و بهبود ایمنی کشتی‌ها متمرکز کند، در حالی که وزارتخانه‌ای دیگر می‌تواند به مسئله حفاظت از منابع دریایی و حفظ تنوع زیستی دریاها اختصاص یابد.

۵. **تقویت ظرفیت‌های کشتی‌سازی و شیلات** تفکیک وزارتخانه‌ها می‌تواند فرصت‌هایی برای بهبود صنایع کشتی‌سازی و شیلات در کشور فراهم کند. هر یک از این بخش‌ها به عنوان یک صنعت تخصصی نیاز به نظارت و برنامه‌ریزی مجزا دارند که از طریق یک وزارتخانه مستقل به بهترین شکل ممکن می‌تواند تحقق یابد. با این تفکیک، فرصت‌های بهتری برای رشد این صنایع از طریق تأمین منابع مالی مناسب، طراحی سیاست‌های حمایتی و جذب سرمایه‌های خارجی فراهم می‌شود.



فرصت‌های تفکیک وزارتخانه‌ها

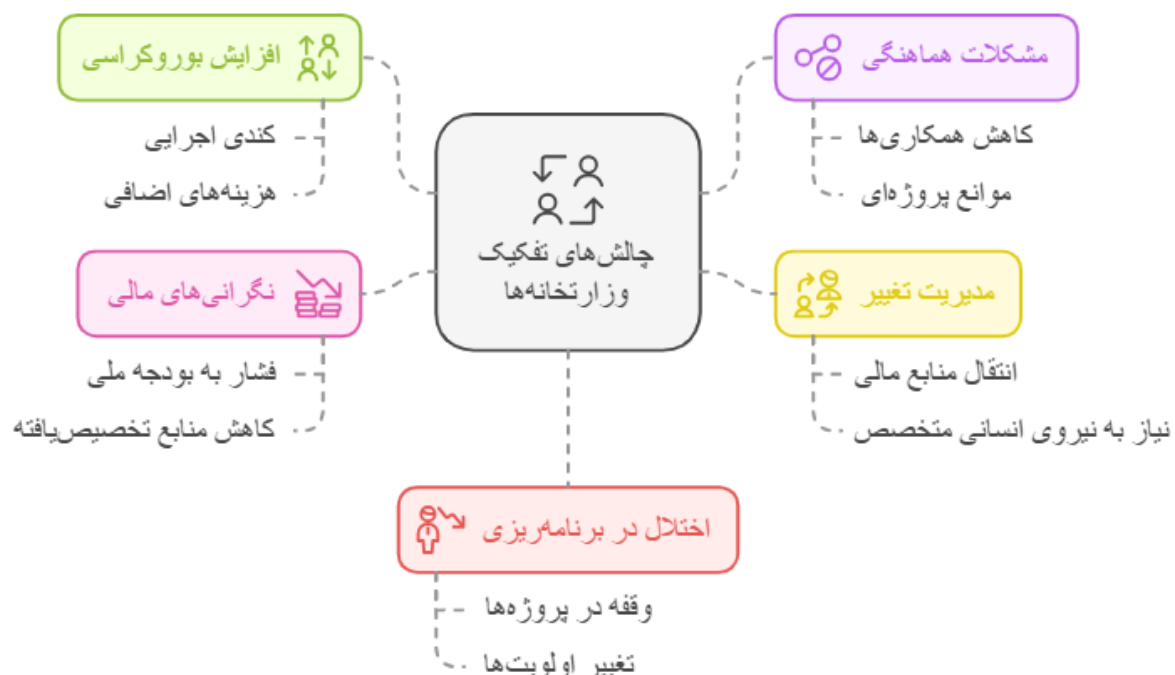


چالش‌ها

۱. افزایش بوروکراسی و پیچیدگی‌های اجرایی یکی از چالش‌های عمده تفکیک وزارتخانه‌ها، احتمال افزایش بوروکراسی و پیچیدگی‌های اجرایی است. با تفکیک وزارتخانه‌ها، ممکن است تعداد ساختارهای اداری و فرآیندهای تصمیم‌گیری افزایش یابد، که می‌تواند منجر به کندی در فرآیندهای اجرایی، افزایش هزینه‌ها و پیچیدگی‌های قانونی شود. این مسئله می‌تواند بر سرعت تصمیم‌گیری‌ها و اجرای پروژه‌های ضروری تأثیر منفی بگذارد و پروژه‌های مهم را با تأخیر مواجه کند.
۲. ایجاد مشکلات هماهنگی میان وزارتخانه‌ها یکی دیگر از چالش‌های تفکیک وزارتخانه‌ها، مشکلات هماهنگی بین نهادهای اجرایی است. بخش‌های مختلف در حوزه دریا، مانند حمل و نقل دریایی، بندرها، کشتی‌سازی و حفاظت از منابع دریایی، به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم با یکدیگر در ارتباط هستند. تفکیک وزارتخانه‌ها ممکن است منجر به کاهش



- همکاری‌های میان‌بخشی و ایجاد موانع در پروژه‌هایی شود که به همکاری نزدیک بین بخش‌های مختلف نیاز دارند. این هماهنگی‌ها از طریق کمیته‌های مشترک و فرآیندهای ارتباطی مؤثر باید به‌طور مؤثری مدیریت شود.
۳. **مشکلات مربوط به انتقال مسئولیت‌ها و مدیریت تغییر** یکی از چالش‌های اجرایی دیگر در تفکیک وزارتخانه‌ها، مسائل مربوط به انتقال مسئولیت‌ها و مدیریت تغییر است. وقتی مسئولیت‌های کلیدی از یک وزارتخانه به وزارتخانه جدید منتقل می‌شود، ممکن است مشکلاتی در نحوه انتقال منابع مالی، نیروی انسانی و پروژه‌های در حال اجرا به‌وجود آید. این مشکلات می‌توانند باعث کاهش کارایی و ایجاد خلأهای اجرایی در مراحل انتقال شوند. همچنین ممکن است ایجاد وزارتخانه جدید به منابع انسانی متخصص و توانمند نیاز داشته باشد که در صورت نبود آنها، کیفیت خدمات و پروژه‌ها تحت تأثیر قرار گیرد.
۴. **نگرانی‌های مالی و تأمین بودجه** تفکیک وزارتخانه‌ها ممکن است به افزایش نیاز به تأمین منابع مالی بیشتر منجر شود. ایجاد وزارتخانه‌های جدید مستلزم هزینه‌های اضافی برای ساختارهای اداری، نیروی انسانی و تهیه زیرساخت‌های لازم است. در شرایط کنونی، که منابع مالی دولت محدود است، این موضوع می‌تواند فشار زیادی به بودجه‌های ملی وارد کند و باعث کاهش منابع تخصیص‌یافته به پروژه‌های دیگر شود. در نتیجه، تأمین منابع مالی کافی برای اجرای سیاست‌ها و پروژه‌های دریا محور می‌تواند یکی از چالش‌های اساسی در فرایند تفکیک باشد.
۵. **اختلال در روند برنامه‌ریزی‌های میان‌دوره‌ای و بلندمدت** تفکیک وزارتخانه‌ها ممکن است اختلالاتی در روند برنامه‌ریزی‌های میان‌دوره‌ای و بلندمدت به وجود آورد. بسیاری از پروژه‌های بزرگ مانند توسعه بندر، توسعه کشتیرانی و کشتی‌سازی به برنامه‌ریزی‌های میان‌دوره‌ای نیاز دارند که ممکن است با تفکیک وزارتخانه‌ها دچار وقفه یا تغییراتی در اولویت‌ها شوند. این اختلالات ممکن است باعث تأخیر در تحقق اهداف بلندمدت کشور در زمینه توسعه پایدار دریا محور گردد.





د) تأثیرات تفکیک وزارتخانه بر جامعه دریایی

تفکیک وزارتخانه راه و شهرسازی به وزارتخانه‌های مستقل در حوزه‌های مختلف مرتبط با دریا می‌تواند تأثیرات گسترده و پیچیده‌ای بر جامعه دریایی کشور داشته باشد. این تغییرات ساختاری، که معمولاً به‌منظور بهبود کارایی و تخصیص منابع به بخش‌های مختلف دریا صورت می‌گیرد، می‌تواند اثرات مثبت و منفی متعددی در ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی برجای بگذارد. بررسی این تأثیرات به‌ویژه برای فعالان و ذینفعان مختلف در جامعه دریایی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

۱. **تأثیرات بر اشتغال و نیروی انسانی:** یکی از تأثیرات اولیه تفکیک وزارتخانه‌ها بر جامعه دریایی، تأثیر آن بر نیروی انسانی فعال در این بخش است. ایجاد وزارتخانه‌های جدید نیازمند استخدام نیروهای متخصص در حوزه‌های مختلف مانند حمل و نقل دریایی، بنادر، شیلات، و محیط زیست دریایی است. این تغییرات می‌تواند فرصت‌های شغلی جدیدی برای کارشناسان و مهندسان دریایی، متخصصان محیط زیست، کارشناسان شیلات، و سایر حرفه‌ها ایجاد کند. از طرف دیگر، این فرآیند ممکن است منجر به تغییرات در ساختارهای موجود در سازمان‌های مرتبط با دریا شود و در نتیجه به کاهش یا تغییرات در برخی مشاغل موجود منجر گردد. بنابراین، ضروری است که در این فرآیند به آموزش مجدد کارکنان و مدیریت تغییرات شغلی توجه ویژه‌ای شود.

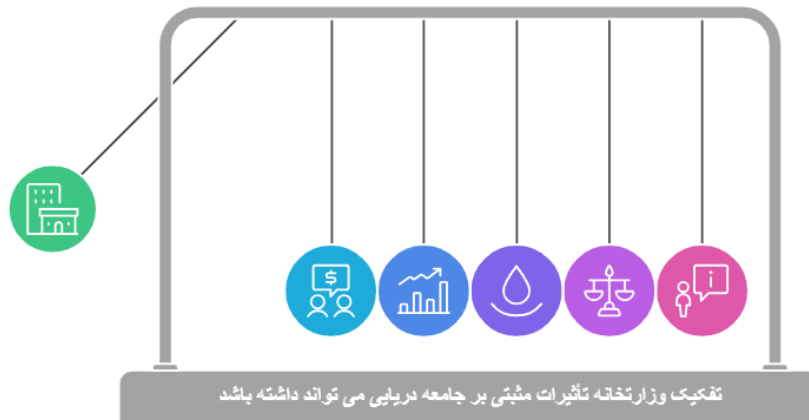
۲. **تأثیرات بر فعالیت‌های تجاری و اقتصادی:** تفکیک وزارتخانه‌ها می‌تواند باعث تسریع در فرآیندهای تجاری مرتبط با دریا شود. وزارتخانه‌های مستقل می‌توانند با تمرکز بیشتری بر مسائل خاص هر بخش، اقداماتی مؤثرتر در زمینه توسعه بنادر، بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی، و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی انجام دهند. این امر می‌تواند به افزایش حجم تجارت دریایی، ارتقاء کیفیت خدمات بندری، و توسعه صنایع وابسته به دریا منجر گردد. علاوه بر این، با توجه به اینکه صنعت دریایی یکی از ارکان اصلی اقتصادی در کشورهایی مانند ایران است، این تفکیک می‌تواند به ایجاد فرصت‌های اقتصادی جدید و ارتقاء جایگاه ایران در بازارهای بین‌المللی کمک کند. در عین حال، احتمالاً این تغییرات می‌تواند باعث کاهش موانع بوروکراتیک و تسهیل فرآیندهای صادرات و واردات دریایی شود.

۳. **تأثیرات بر قوانین و مقررات دریایی:** تفکیک وزارتخانه‌ها ممکن است موجب بازنگری و اصلاح قوانین و مقررات دریایی شود. با ایجاد وزارتخانه‌های مستقل، هر وزارتخانه می‌تواند مجموعه‌ای منسجم از قوانین و مقررات خاص خود را تدوین و اجرا کند که با شرایط خاص هر بخش سازگار باشد. این تغییرات می‌تواند به‌ویژه در حوزه حفاظت از محیط زیست دریایی و توسعه پایدار منابع دریایی مؤثر باشد. به‌طور مثال، وزارتخانه‌ای که مسئولیت حفاظت از محیط زیست دریایی را بر عهده دارد، می‌تواند قوانین سخت‌گیرانه‌تری برای جلوگیری از آلودگی دریاها، حفظ منابع زیستی و جلوگیری از تخریب اکوسیستم‌های دریایی وضع کند. در مقابل، وزارتخانه‌ای که مسئولیت حمل و نقل و کشتیرانی را دارد، می‌تواند مقررات مربوط به ایمنی دریانوردی، تجهیزاتاتی که در ناوگان دریایی به کار می‌روند، و استانداردهای بنادر را ارتقا دهد.

۴. **تأثیرات بر جامعه محلی و مناطق ساحلی:** در مناطق ساحلی و جوامع محلی که به‌طور مستقیم با دریا در ارتباط هستند، تغییرات ساختاری در وزارتخانه‌ها می‌تواند اثرات مثبتی مانند ایجاد اشتغال بیشتر، بهبود زیرساخت‌ها و خدمات اجتماعی، و افزایش کیفیت زندگی به دنبال داشته باشد. برای مثال، توسعه بنادر و بهبود خدمات حمل و نقل دریایی می‌تواند به رونق گردشگری، افزایش تجارت، و رشد صنایع وابسته به دریا کمک کند. با این حال، اگر این تغییرات به‌درستی مدیریت نشود، ممکن است به ایجاد نابرابری‌های اجتماعی و اقتصادی منجر گردد، به‌ویژه در جوامعی که از منابع دریایی برای معیشت خود استفاده می‌کنند. در این زمینه، ایجاد سیاست‌های حمایتی برای جوامع محلی و تأمین منافع آنها از توسعه‌های جدید، ضرورت دارد.

۵. تأثیرات بر مدیریت منابع دریایی و محیط زیست: یکی از مهم‌ترین تأثیرات تفکیک وزارتخانه‌ها، بهبود در مدیریت منابع دریایی و حفاظت از محیط زیست است. ایجاد وزارتخانه‌ای مستقل برای محیط زیست دریایی می‌تواند به سیاست‌گذاری بهتر در زمینه حفظ اکوسیستم‌های دریایی، کاهش آلودگی‌ها، و مدیریت پایدار منابع آب‌های بین‌المللی منجر شود. این وزارتخانه‌ها می‌توانند برنامه‌های بلندمدت‌تری برای حفاظت از دریاها و منابع زیستی آن در برابر تهدیدات مختلف مانند تغییرات اقلیمی، آلودگی، و استخراج بی‌رویه منابع اجرا کنند. در صورتی که این تغییرات با هماهنگی و هم‌افزایی میان دیگر وزارتخانه‌ها صورت گیرد، می‌تواند به حفظ تعادل میان توسعه اقتصادی و حفاظت از محیط زیست منجر شود.

در نهایت، تفکیک وزارتخانه‌ها باید با هدف ایجاد نظام‌های مدیریتی کارآمدتر، پایدارتر و پاسخگوتر در حوزه‌های مختلف دریایی باشد. اگر این تغییرات به‌درستی هدایت شود و چالش‌های اجرایی آن به‌طور مؤثر مدیریت شود، جامعه دریایی ایران می‌تواند از این فرآیند بهره‌مند شود و در مسیر توسعه پایدار دریا محور گام‌های مؤثری بردارد.



تفکیک وزارتخانه
تغییر ساختاری در حاکمیت

ایجاد شغل
فرصت‌های شغلی جدید به وجود می‌آید

رشد اقتصادی
افزایش تجارت و سرمایه‌گذاری

حفاظت از محیط زیست
بهبود مدیریت اکوسیستم دریایی

بهبود مقررات
تکوین قوانین و استانداردهای دریایی

توسعه
بهبود زیرساخت‌ها و خدمات

۵) تجربه ادغام وزارتخانه‌ها در سال ۱۳۹۰ و تأثیرات آن بر جامعه دریایی:

ادغام وزارتخانه‌ها در سال ۱۳۹۰ یکی از تحولات مهم مدیریتی در ایران بود که هدف آن بهبود کارایی دولت و کاهش بوروکراسی بود. در این فرآیند، وزارتخانه‌هایی مانند وزارت راه و ترابری، وزارت مسکن و شهرسازی، و وزارت صنایع و معادن ادغام شده و به وزارتخانه‌های جدیدی تبدیل شدند. یکی از مهم‌ترین تغییرات در این روند، ادغام بخش‌های مختلف مرتبط با دریا تحت وزارت راه و شهرسازی بود، که شامل بخش‌های حمل و نقل دریایی، کشتیرانی، شیلات، بنادر، و مسائل زیست‌محیطی دریایی می‌شد. تأثیرات این ادغام بر جامعه دریایی ایران و نتایج آن، همچنان یکی از موضوعات مورد بحث و بررسی در تحلیل‌های مدیریتی و توسعه‌ای است.

۱. کاهش تمرکز و تخصیص منابع محدود:

یکی از مهم‌ترین مشکلات ناشی از ادغام وزارتخانه‌ها در سال ۱۳۹۰، کاهش تمرکز در برخی از بخش‌ها و تخصیص منابع به‌طور یکسان به حوزه‌های مختلف بود. با ایجاد وزارتخانه‌ای واحد برای همه امور مرتبط با دریا، منابع مالی و انسانی برای هر بخش



تحلیل فرصت‌ها و چالش‌ها

صفحه ۹ از ۱۲

تاریخ: ۱۴۰۳/۱۱/۰۳

شماره: ۱

تهیه و تنظیم: حسن رضا صفری، رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران

محدودتر شد و در بسیاری از موارد، اولویت‌ها و نیازهای تخصصی بخش‌های مختلف از جمله حمل و نقل دریایی، شیلات، و حفاظت از محیط زیست دریایی به‌طور یکسان بررسی نمی‌شد. این امر موجب کاهش کارایی در برخی از بخش‌ها و عدم تحقق اهداف کلان در زمینه توسعه پایدار دریایی گردید. به‌ویژه در حوزه‌های زیست‌محیطی و شیلات، این عدم تمرکز باعث کندی در تصمیم‌گیری و اجرای پروژه‌های حفاظت از دریا و توسعه منابع دریایی شد.

۲. مشکلات مدیریتی و بوروکراسی:

یکی از اصلی‌ترین آثار منفی ادغام وزارتخانه‌ها، افزایش بوروکراسی و پیچیدگی‌های مدیریتی بود. در این فرآیند، تصمیم‌گیری‌ها به دلیل انباشت وظایف و مسئولیت‌های مختلف در یک وزارتخانه واحد، با تأخیر و کندی مواجه شد. به‌ویژه در حوزه‌های دریایی که نیاز به واکنش سریع و هماهنگی میان بخش‌های مختلف از جمله بنادر، کشتیرانی، و محیط زیست دریایی وجود دارد، بوروکراسی بیشتر منجر به کندی اجرای پروژه‌ها و تصمیمات ضروری گردید. این مسئله بر سرعت توسعه زیرساخت‌ها و بهره‌برداری از منابع دریایی تأثیر منفی گذاشت و باعث شد برخی از پروژه‌های کلیدی در این حوزه به تعویق بیافتد.

۳. تأثیرات بر صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی:

ادغام وزارتخانه‌ها در سال ۱۳۹۰ تأثیرات خاصی بر صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی داشت. وزارتخانه جدید مسئولیت‌های زیادی در این زمینه بر عهده داشت و تلاش‌ها برای توسعه حمل و نقل دریایی و ایجاد زیرساخت‌های مناسب، با چالش‌های زیادی روبرو شد. از یک‌سو، ادغام وزارتخانه‌ها می‌توانست به هماهنگی بیشتر بین بخش‌های مختلف کشتیرانی و حمل و نقل دریایی منجر شود، اما از سوی دیگر، تخصیص منابع مالی و انسانی به‌طور یکسان به همه بخش‌ها باعث شد که تمرکز لازم برای رشد سریع این صنعت در کشور ایجاد نشود. در نتیجه، فرآیند به‌روزرسانی ناوگان دریایی و توسعه بنادر با تأخیر مواجه شد.

۴. کاهش توجه به مسائل محیط زیست دریایی:

یکی از مهم‌ترین عواقب ادغام وزارتخانه‌ها در سال ۱۳۹۰، کاهش تمرکز بر مسائل محیط زیست دریایی بود. به دلیل پراکندگی مسئولیت‌ها و کاهش تمرکز در یک وزارتخانه واحد، توجه به مسائل زیست‌محیطی در دریا و برنامه‌های حفاظتی نظیر مدیریت آلودگی‌ها، حفظ تنوع زیستی، و مقابله با اثرات منفی تغییرات اقلیمی ضعیف‌تر شد. در بسیاری از موارد، اولویت‌های اقتصادی بر مسائل زیست‌محیطی غالب شد و این مسئله باعث بروز مشکلاتی در مدیریت منابع طبیعی دریایی و مقابله با چالش‌های زیست‌محیطی مانند آلودگی‌های نفتی و پلاستیکی، انقراض گونه‌های دریایی، و تخریب اکوسیستم‌های حساس دریایی گردید.

۵. واحد شدن سیاست‌ها و تدوین استراتژی‌های ملی:

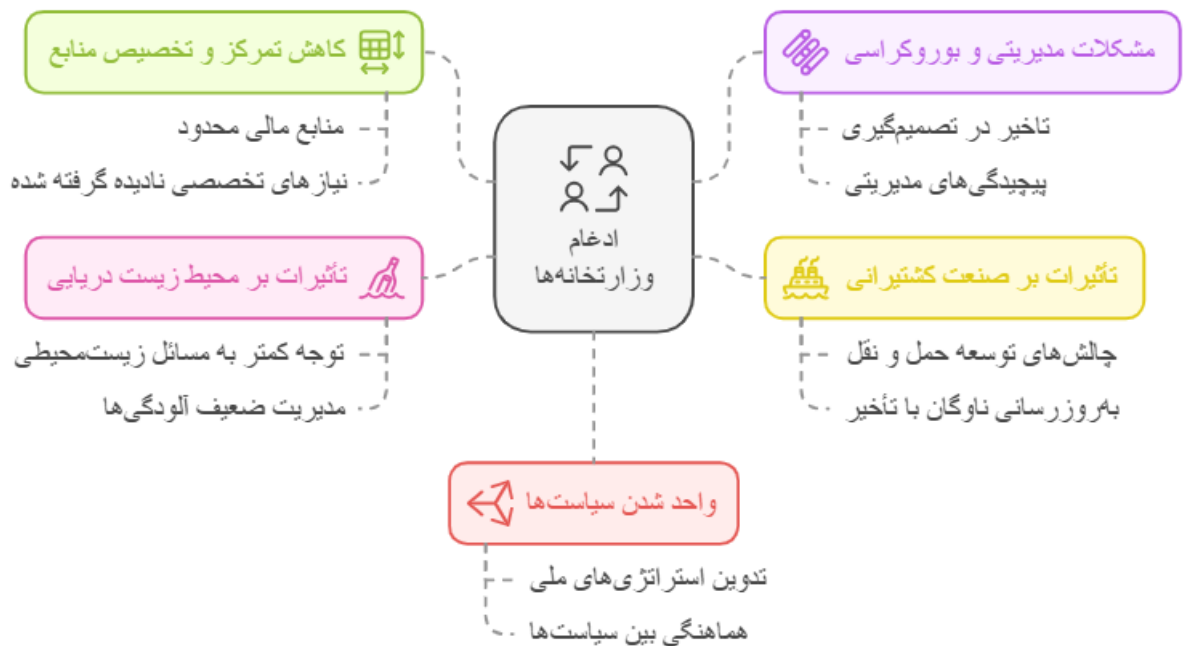
یکی از جنبه‌های مثبت ادغام وزارتخانه‌ها، امکان تدوین استراتژی‌های ملی یکپارچه‌تر برای توسعه دریا بود. در این فرآیند، امکان هماهنگی بیشتر بین سیاست‌های مختلف در بخش‌های حمل و نقل، شیلات، و محیط زیست فراهم شد. با این حال، به دلیل پیچیدگی‌های مدیریتی و تعدد مسئولیت‌ها، در عمل این استراتژی‌ها به‌ندرت به‌طور کامل اجرایی شدند. در عین حال، امکان بازنگری در سیاست‌های کلان دریایی و ایجاد یک رویکرد جامع برای مدیریت منابع و توسعه دریایی به‌طور محدود فراهم شد.

۶. تأثیرات بر توسعه بنادر و زیرساخت‌های دریایی:

در اثر ادغام وزارتخانه‌ها، توسعه بنادر و زیرساخت‌های دریایی نیز با چالش‌هایی مواجه شد. در حالی که توجه به زیرساخت‌های بنادر در قالب یک وزارتخانه واحد باید به‌طور هماهنگ‌تری پیگیری می‌شد، اما پراکندگی اولویت‌ها و تمرکز بر مسائل مختلف دیگر باعث شد که پروژه‌های توسعه‌ای در بنادر با تأخیر مواجه شوند. همچنین، نبود تخصیص منابع کافی برای این بخش‌ها، مشکلاتی را در زمینه به‌روزرسانی تجهیزات و توسعه ظرفیت بنادر به وجود آورد.



در نهایت، تجربه ادغام وزارتخانه‌ها در سال ۱۳۹۰ نشان داد که در حالی که این تصمیم می‌توانست در برخی از حوزه‌ها مزایای مدیریتی ایجاد کند، اما در بسیاری از موارد، موجب مشکلاتی در تمرکز، تخصیص منابع، و مدیریت بهینه مسائل دریایی شد. این تجربه می‌تواند در روند تصمیم‌گیری‌های آتی در زمینه تفکیک یا ادغام وزارتخانه‌ها، به‌ویژه در بخش‌هایی مانند دریا، مفید واقع شود و به تدوین مدل‌های مدیریتی کارآمدتر برای توسعه پایدار دریا محور کمک کند.



(و) نتیجه‌گیری و توصیه‌ها:

تفکیک وزارتخانه راه و شهرسازی به وزارتخانه‌های مستقل در حوزه‌های مختلف مرتبط با دریا می‌تواند فرصتی بزرگ برای ارتقاء مدیریت و توسعه پایدار دریا محور در کشور ایجاد کند. با توجه به موقعیت استراتژیک ایران در منطقه خلیج فارس و دریای خزر، این تغییر ساختاری می‌تواند به بهبود تمرکز بر مسائل تخصصی مرتبط با دریا، حمل و نقل دریایی، بنادر، حفاظت از محیط زیست دریایی، شیلات و بهره‌برداری بهینه از منابع دریایی منجر شود. همچنین این فرآیند می‌تواند زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، افزایش صادرات، بهبود شرایط اشتغال در صنایع دریایی و تحقق اهداف کلان کشور در زمینه توسعه پایدار دریا محور باشد.

با این حال، موفقیت این فرآیند به مدیریت صحیح، توجه به چالش‌ها و پیش‌بینی مشکلات احتمالی بستگی دارد. به‌منظور اطمینان از تحقق اهداف مورد نظر، لازم است که برخی اقدامات کلیدی در دستور کار قرار گیرد:

- تحلیل دقیق‌تر هزینه‌ها و مزایا:** پیش از اتخاذ تصمیم نهایی، باید هزینه‌ها و مزایای تفکیک وزارتخانه‌ها به‌طور دقیق مورد ارزیابی قرار گیرد. این ارزیابی باید شامل تحلیل تجربیات کشورهای دیگر، بررسی چالش‌های پیشین و برآورد تأثیرات اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی این تفکیک باشد. برای این منظور، یک مطالعه جامع و همه‌جانبه باید انجام شود که مبنای تصمیم‌گیری دقیق و مبتنی بر شواهد قرار گیرد.
- برنامه‌ریزی و هماهنگی:** در صورت تصویب تفکیک، ضروری است که یک برنامه جامع، زمان‌بندی‌شده و منظم برای اجرای آن طراحی شود. این برنامه باید شامل مراحل مختلف تفکیک، از جمله تخصیص منابع، ایجاد ساختارهای مدیریتی



- جدید و تعیین مسئولیت‌ها باشد. همچنین برای کاهش مشکلات ناشی از تغییر ساختار، نیاز به ایجاد تیم‌های اجرایی مجرب و آموزش‌های تخصصی برای کارکنان جدید وزارتخانه‌ها وجود دارد.
۳. **تقویت همگرایی نهادی:** حتی در صورت تفکیک وزارتخانه‌ها، ضروری است که هماهنگی و تعامل نزدیک بین وزارتخانه‌های جدید برای جلوگیری از ناهماهنگی‌ها برقرار شود. بخش‌های مختلف مرتبط با دریا مانند بنادر، کشتیرانی، شیلات و محیط زیست، به‌طور مستقیم و پیچیده با یکدیگر در ارتباط هستند و تغییرات در هر یک از این بخش‌ها می‌تواند تأثیرات قابل توجهی بر سایر بخش‌ها داشته باشد. به همین دلیل، تقویت همگرایی نهادی و ایجاد کمیته‌های مشترک بین وزارتخانه‌ای برای برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری ضروری است. این هماهنگی‌ها باید با هدف افزایش بهره‌وری، بهینه‌سازی تخصیص منابع و اجرای پروژه‌های کلیدی در زمینه دریا محور صورت گیرد.
۴. **تمرکز بر اصلاحات ساختاری:** چه با تفکیک و چه بدون آن، اصلاحات ساختاری در وزارتخانه‌ها باید در اولویت قرار گیرد. این اصلاحات باید بر رفع موانع مدیریتی، کاهش بوروکراسی و افزایش کارایی متمرکز شود. به‌ویژه در حوزه‌های مرتبط با دریا، که نیاز به واکنش سریع، تصمیم‌گیری‌های هماهنگ و اجرای مؤثر پروژه‌ها وجود دارد، این اصلاحات باید به‌طور دقیق و با توجه به نیازهای تخصصی هر بخش انجام شود.
۵. **تأمین منابع مالی و انسانی:** یکی از بزرگ‌ترین چالش‌ها در فرآیند تفکیک وزارتخانه‌ها، تأمین منابع مالی و انسانی است. ایجاد وزارتخانه‌های جدید نیازمند تخصیص بودجه و استخدام نیروهای متخصص است که در شرایط کنونی ممکن است به‌راحتی در دسترس نباشد. برای مقابله با این چالش، دولت باید برنامه‌های مدون و شفاف برای تأمین مالی از طریق منابع دولتی، خصوصی و بین‌المللی تدوین کند. همچنین باید به جذب و آموزش نیروی انسانی متخصص در بخش‌های مختلف دریا محور توجه ویژه‌ای داشته باشد.
۶. **توجه به واقعیت‌های موجود در کشور و صنعت دریایی:** فرآیند تفکیک باید با در نظر گرفتن نیازهای واقعی و شرایط موجود در کشور و صنعت دریایی انجام شود. در صورتی که این تغییر ساختاری بدون توجه به واقعیت‌های اجرایی و فنی صورت گیرد، ممکن است مشکلات جدیدی به‌وجود آید. به‌طور خاص، اگر برخی از بخش‌ها نتوانند به‌طور مؤثر از منابع موجود بهره‌برداری کنند یا سازگاری لازم را با تغییرات به‌وجود آمده پیدا نکنند، این امر می‌تواند به تعویق افتادن پروژه‌های کلیدی و عدم تحقق اهداف توسعه پایدار دریا محور منجر شود. بنابراین، این فرآیند باید تدریجی و مبتنی بر نیازسنجی‌های دقیق و با ارزیابی‌های مستمر از وضعیت موجود پیش رود.
۷. **حمایت و همکاری نهادهای مختلف:** موفقیت فرآیند تفکیک وزارتخانه‌ها نه تنها به ظرفیت‌های اجرایی دولت بلکه به همکاری و حمایت همه‌جانبه نهادهای مختلف در عرصه دریا و محیط زیست بستگی دارد. این حمایت‌ها باید شامل همکاری‌های بین‌وزارتخانه‌ای، مشارکت بخش خصوصی، سرمایه‌گذاری‌های مشترک و برنامه‌ریزی‌های بلندمدت باشد. به‌ویژه با توجه به تحولات جهانی در زمینه مسائل زیست‌محیطی، بهبود وضعیت کشتیرانی و افزایش همکاری‌های بین‌المللی در حوزه دریا، این حمایت‌ها می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در موفقیت این تغییرات ایفا کند.
- در نهایت، اگر این تغییرات ساختاری به‌طور دقیق و منظم انجام شود، ایران می‌تواند به‌عنوان یک قدرت پیشرو در حوزه توسعه پایدار دریا محور شناخته شود و در راستای بهره‌برداری بهینه از منابع دریایی خود گام‌های مؤثری بردارد. با توجه به اینکه دریا یکی از منابع استراتژیک و حیاتی برای ایران است، توجه به این مسائل و اجرای صحیح این فرآیند می‌تواند راه‌گشای توسعه پایدار دریا محور و بهبود وضعیت اقتصادی و اجتماعی کشور باشد.

