کسب و کار

## برندسازی شخصی با بازاریابی از طریق محتوا

تغییر سازمانی به تمام اقدامات و فعالیت‌هایی گفته می‌شود که یک شرکت برای سازگار کردن خود با شرایط و موقعیت‌های جدید انجام می‌دهد. بطور کلی، تغییرات سازمانی را می‌توان به دو دسته اصلی تقسیم کرد که عبارتند از تغییرات تطبیقی و تغییرات دگرگون‌ساز.

تغییرات تطبیقی: تغییرات تطبیقی معمولا کوچک و تدریجی و محدود هستند و شامل دگرگونی‌هایی می‌شوند که یک سازمان انجام می‌دهد تا محصولات و فرآیندها و استراتژی‌های خود را در طول زمان تکامل ببخشد. به‌عنوان مثال، استخدام نیروهای جدید در سازمان یا اضافه کردن اعضای جدید به تیم‌های کاری با هدف پاسخگویی به تقاضاهای جدید یا اجرای سیاست جدید دورکاری و مختار کردن کارکنان برای کارکردن در خانه یا در محل کار با هدف جلب رضایت آنها و حفظ استعدادهای درخشان در شرکت، نمونه‌هایی هستند از تغییرات تطبیقی که شرکت‌ها صورت می‌دهند تا پیشرفت بیشتری در زمینه ضسیلی به اهداف کلان خود داشته باشند.

تغییرات دگرگون‌ساز: تغییرات دگرگون‌ساز، تغییرات بزرگ و کلانی هستند که در ابعاد وسیعی اتفاق می‌افتند و پیامدهای قابل توجه و بلندمدتی را به دنبال می‌آورند و باعث می‌شوند شرکت بتواند از موقعیت کنونی‌اش فاصله بگیرد و افق‌های جدیدی را برای خود ترسیم کند. راه‌اندازی یک خط تولید جدید یا ورود به بازارهای جدید یا شروع فعالیت در خارج از مرزها و بین‌المللی شدن شرکت‌ها، نمونه‌هایی از تغییرات دگرگون‌ساز به شمار می‌آیند.

تحقق کامل و موفق اهداف مرتبط با تغییر سازمانی نیازمند برداشتن گام‌های محکم و پشت سر گذاشتن مراحلی است که برای به نتیجه رسیدن هر تغییری در سازمان ضروری هستند و رهبران و مدیران سازمان‌ها و شرکت‌ها باید با دقت و به شکلی حساب شده آنها را اجرا کنند.

### مراحل پنج‌گانه فرآیند مدیریت تغییر

**۱- آماده کردن سازمان برای تغییر**

اگر رهبران و مدیران یک سازمان بخواهند تغییراتی را در آنجا به وجود آورند و در این مسیر به موفقیت دست پیدا کنند، در ابتدا باید سازمان را برای این تغییرات آماده کنند. این آماده‌سازی هم باید در بخش فرهنگ و در قالب تغییرات فرهنگی انجام شود و هم در بخش لجستیک و زیرساخت‌ها در مرحله آماده‌سازی، مدیران باید بر کمک به کارکنان برای درک و فهم درست تغییراتی که در راه است و نیاز به این تغییرات تمرکز کنند و کارکنان تمام بخش‌های مختلف سازمان را از نظر ذهنی آماده پذیرش و مشارکت در فرآیند تغییر کنند و از سوی دیگر امکانات و تجهیزات لازم را برای وقوع تغییر و تحول فراهم آورند.

**۲- آماده‌سازی پیش‌نویس و نقشه راه تغییر**

هنگامی که یک سازمان آماده در آغوش کشیدن تغییر شد و بستر مناسبی برای اجرای تغییرات سازمانی در آنجا فراهم شد مدیران باید یک برنامه جامع و نقشه راه استراتژیک واقع‌بینانه برای پیاده‌سازی تغییر در سازمان ترسیم کنند. چنین برنامه و نقشه‌ای باید شامل موارد زیر باشد:

• اهداف استراتژیک این اهداف به‌خوبی نشان می‌دهند تحولاتی که قرار است انجام شوند به تحقق کدام اهداف کلان سازمان کمک خواهند کرد.

• شاخص‌های کلیدی عملکرد: این شاخص‌ها مشخص می‌کنند که میزان موفقیت شرکت در اجرای تغییرات چگونه و با چه شاخص‌هایی مورد سنجش و اندازه‌گیری قرار خواهد گرفت و حرکت از وضعیت موجود به وضعیت آینده چگونه ارزیابی می‌شود.

• مشارکت‌کنندگان در پروژه تغییر: در اینجا باید به طور دقیق مشخص شود که چه کسانی و کدام تیم‌ها باید در فرآیند اجرای تغییر سازمانی مشارکت داشته باشند و در هر مرحله قرار است چه کارهایی را انجام دهند و چه کسی مسوول انجام چه کاری است.

• مراحل مختلف پروژه تغییر: در این مرحله همچنین باید مشخص شود پروژه تغییر دارای چه مراحلی است و ترتیب انجام کارها به چه صورت است و چه کارهایی باید یا نباید انجام بپذیرد.

**۳- اجرای تغییرات**

بعد از اینکه بسترسازی‌های لازم برای تغییرات سازمانی صورت گرفت و برنامه‌ها و نقشه راه تغییر ترسیم شد کارهایی باید انجام شوند که موجب بروز تغییر و تحولات لازم در ساختارها، فرآیندها، استراتژی‌ها، رفتارهای کارکنان و سایر بخش‌های سازمان شوند. وظیفه اصلی مدیران در این مرحله این است که علاوه بر نظارت مستمر بر اجرایی شدن فرآیند تغییر، به کارکنانشان قدرت و اختیار لازم برای اجرای وظایف محوله را اعطا کنند و به دنبال تمرکز زدایی باشند.

**۴- پیوند زدن تغییرات سازمانی با فرهنگ شرکت و فرآیندهای جاری در آن**

بعد از اجرایی شدن تغییرات در سازمان لازم است اقداماتی در سطوح مختلف شرکت انجام پذیرد تا جلوی بازگشت سازمان به دوران قبل از تغییر و کمرنگ‌شدن تغییرات صورت گرفته در بخش‌های گوناگون گرفته شود و زحمات کشیده شده در این زمینه به هدر نرود.

**۵- بازبینی میزان پیشرفت و تحلیل نتایج**

واقعیت این است که فرآیند تغییر سازمانی، با اجرایی شدن چهار مرحله قبل به پایان نمی‌رسد و این طور نیست که رهبران سازمان فکر کنند بعد از اجرا و تثبیت تغییرات در درون سازمان این پروژه به پایان رسیده و دیگر قرار نیست کار دیگری در این خصوص صورت پذیرد. در واقع رهبران سازمان بعد از اجرای تغییرات سازمانی باید به طور دوره‌ای و منظم دست به یکسری بازبینی‌ها و تحلیل‌ها در مورد نتایج حاصل از تغییرات سازمانی بزنند تا دریابند آیا تغییر موفق بوده یا شکست خورده است.

منبع: Forbes

---

رئیس شورای شهر کرج تاکید کرد؛

# شهید رئیسی نامی ماندگار بر پیچیده‌ترین عملیات مهندسی کشور

رئیس شورای اسلامی شهر کرج گفت: در قدامی ارزشمند، پل B1 بزرگراه شمالی کرج به نام شهید آیت‌الله رئیسی نامگذاری شد

**به گزارش پیام آشنا،** مسعود محمدی، رئیس شورای اسلامی شهر کرج در بازدید از اثر پروژه‌های عمرانی کرج که با حضور اساتید دانشگاه‌های تهران و استان البرز، دانشجویان و اصحاب رسانه، با هدف بررسی روند اجرای پروژه‌های بزرگ شهری و آشنایی بیشتر تخبگان و رسانه‌ها با این پروژه‌ها انجام شد، با اشاره به اهمیت پروژه بزرگراه شمالی کرج اظهار کرد: این پروژه ابتدا توسط مدیریت شهری کرج مصوب و با افتتاح شد که با توجه به اهمیت ملی و هزینه‌های سنگین موفق شدیم با تلاش استاندار و نمایندگان مجلس، سهم دولت در سرمایه‌گذاری را به ۵۰ درصد افزایش دهیم در حال حاضر این پروژه به صورت مشترک توسط شهرداری کرج و وزارت راه و شهرسازی در حال اجرا است و در سال ۱۴۰۳، مبلغ ۷ هزار میلیارد تومان برای آن اختصاص یافته که سهم شهرداری کرج ۳ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است.

وی افزود: با توجه به حمایت‌های بی‌نظیر رئیس جمهور شهید از این پروژه تصمیم گرفتیم پل B1 را به نام ایشان نامگذاری کنیم این پل با طراحی دهانه ۱۷۰ متری، یکی از بزرگ‌ترین پل‌های ایران است.

رئیس شورای اسلامی شهر کرج با اشاره به ویژگی‌های منحصر پل شهید رئیسی، بیان داشت از مهم‌ترین ویژگی‌های این پروژه، پیوست زیست‌محیطی آن است برای حفظ محیط زیست ابگیر بیلقان، تغییرات زیادی در طراحی پل B1 ایجاد شد و با جابه‌جایی تأسیسات، دهانه پل به ۱۷۰ متر افزایش یافت. این کار باعث شد تا کمترین آسیب به محیط زیست وارد شود.

محمدی همچنین به اجرای این پروژه توسط مهندسان داخلی و شرکت‌های ایرانی اشاره کرد و گفت: خوشبختانه این پروژه بزرگ توسط مهندسان و شرکت‌های ایرانی در حال اجراست و این نشان از توانمندی بالای متخصصان کشورمان دارد.

وی اضافه کرد: پروژه بزرگراه شمالی کرج به عنوان یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های عمرانی کشور، نقش مهمی در کاهش ترافیک، بهبود دسترسی به مناطق مختلف شهر و توسعه اقتصادی کرج خواهد داشت. با افتتاح این پروژه، علاوه بر کاهش آلودگی هوا و صرفه‌جویی در وقت شهروندان، شاهد رونق اقتصادی و توسعه گردشگری در منطقه خواهیم بود.

در پایان این بازدید، رئیس شورای اسلامی شهر کرج بر اهمیت همکاری همه دستگاه‌های اجرایی برای تکمیل هر چه سریع‌تر این پروژه تأکید کرد و از تلاش‌های همه دست‌اندرکاران این پروژه بزرگ قدردانی کرد.

---

شهردار کرج:

# ایجاد نقاط گردشگری اطراف بزرگراه شمالی نیازمند مساعدت دولت است

شهردار کرج گفت: برای تبدیل اراضی اطراف بزرگراه شمالی به بخش‌های تفریحی و گردشگری نیازمند همکاری دولت هستیم.

**به گزارش پیام آشنا،** شهردار کیانی گفت: هیچ یک از زمین‌های پیرامون پروژه بزرگراه شمالی متعلق به شهرداری نیست و برای تبدیل این فضا به یک محیط گردشگری و ارتقای صنعت توریسم در منطقه، نیازمند مساعدت ویژه دولت هستیم.

کیانی بر ضرورت افزایش ظرفیت‌های گردشگری شهر تاکید و تصریح کرد: بدون شک ظرفیت‌های گردشگری شهر و استان نیازمند توسعه و تقویت است و ما تلاش خواهیم کرد برای تحقق آنچه در حوزه کاری ما وجود دارد همه مجوزها و اقدامات لازم را صادر کرده و به انجام برسانیم.

به گفته این مسئول، در این زمینه تعاملات و همکاری‌های خوبی با اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان انجام گرفته است.

وی، در بخش دیگری از این گفتوگو به موضوع تشدید ترافیک شهری و روند احداث متروی کرج اشاره و بیان کرد: در حال حاضر یکی از مشکلات بزرگی که با آن روبرو هستیم و البته قابل اصلاح می‌باشد موضوع ترافیک است که بخشی از آن به واسطه اجرای پروژه‌های عمرانی شکل گرفته.

این مسئول ادامه داد: با توجه به نزدیک شدن تعدادی از پروژه‌ها به مرحله پایان، به زودی بخشی از این ترافیک رفع خواهد شد با این حال نباید فراموش کنیم که یکی از عوارض زندگی شهرنشینی ترافیک است و این موضوع به ویژه در کلانشهرها جدی‌تر می‌باشد.

کیانی، اضافه کرد به یقین راه حل این مشکل حرکت به سمت توسعه و استفاده از حمل و نقل عمومی‌ست که در دوره ششم مدیریت شهری تلاش کردیم با تسریع در احداث زیرساخت‌ها و تامین ناوگان مورد نیاز تا حدودی به رفع این چالش کمک کنیم.

به گفته شهردار کرج، خرید اتوبوس‌های برقی و توسعه خط اتوبوس‌های تندرو با جدیت پیگیری شده و استمرار دارد که امیدواریم با مساعدت مسئولان و همراهی شهروندان بتوانیم یکی از ارکان حمل و نقل عمومی که استفاده از ناوگان اتوبوسرانی‌ست را تا حد قابل ملاحظه‌ای ارتقا دهیم.

وی همچنین بر روند پرسرعت احداث قطار شهری کرج در این دوره اشاره کرد و افزود: با استناد به اعداد و آمار موجود، روند احداث قطار شهری کرج نسبت به سالیان گذشته چندین برابر سرعت گرفته است.

کیانی تصریح کرد: اما متاسفانه با عقب افتادگی‌های زیادی در این عرصه روبرو هستیم به طوری که در سال‌های گذشته موضوع ساخت ایستگاه به طور کامل از فعالیت مدیریت شهری کنار گذاشته شده بود و ما امروز تلاش می‌کنیم به جبران این عقب‌ماندگی‌ها بپردازیم.

شهردار، اذعان کرد: در حال حاضر چند ایستگاه به طور همزمان در حال احداث است و پیشرفت‌های بسیار خوبی داشته‌ایم به گونه‌ای که ایستگاه شهید سلطانی که محل اتصال دو شهر به یکدیگر هستند و برای شهر کرج از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است در مراحل پایانی می‌باشد.

وی خاطرنشان کرد: با ورود رام قطار به ایستگاه و آغاز فعالیت آن یکی از مهمترین بخش‌های ترافیکی شهر متحول خواهد شد و مردمی که از تهران با مترو به کرج می‌آیند از طریق ایستگاه شهید سلطانی به نقاط مختلف شهر منتقل می‌شوند. این امر بار قابل توجهی از ترافیک را به ویژه در این نقطه کاهش خواهد داد.

کیانی اذعان کرد: مدیریت شهری همه همت خود را برای پیشبرد اهداف به کار گرفته اما متاسفانه برخی عقب‌ماندگی‌ها و محدودیت‌ها که از گذشته تا به امروز جریان داشته، باعث شده این تلاش کمتر دیده شود.

به گفته این مسئول، بی شک مردم زمانی احساس آرامش خواهند کرد که از نتیجه این اقدامات بهره‌مند شوند و همه تلاش ما این است تا پایان دوره ششم، ضمن عمل به وعده‌ها، آرامش و آسایش را برای شهروندان به ارمغان بیاوریم.

---

# مطالعه امکان‌سنجی انتقال پایتخت سیاسی کشور با بهره‌مندی از مشاور بین‌المللی با تجربه

رییس امور آمایش و توسعه منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه کشور با تاکید بر اینکه مطالعه امکان‌سنجی انتقال پایتخت سیاسی کشور با بهره‌مندی از مشاور بین‌المللی با تجربه انجام شود بر ضرورت چاره‌اندیشی برای ظرفیت‌های زیستی به اتمام رسیده تهران تاکید کرد

**به گزارش پیام آشنا،** سیدجعفر حسینی رییس امور آمایش و توسعه منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه کشور در خصوص بررسی موضوع سامانه‌ی، تمرکز زدایی و امکان سنجی انتقال پایتخت که با مصوبه رییس دولت، وزارت راه و شهرسازی مکلف شده تا این طرح را در همکاری با سایر دستگاه‌ها با بهره‌مندی از مشاور ذی صلاح بین المللی تهیه و نتایج را به دولت ارایه دهد، توضیحاتی ارایه کرد.

رییس امور آمایش و توسعه منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه کشور با بیان اینکه هنوز مطالعه جامعی در خصوص انتقال پایتخت سیاسی انجام نشده و کارهای انجام شده در حد اندیشه ورزی بوده است، بر ضرورت ورود یک مشاور بین المللی با تجربه برای امکان‌سنجی انتقال پایتخت سیاسی کشور تاکید کرد.

حسینی تصریح کرد: هماننطور که تمامی ارکان دولت نیز تاکید دارند، موضوع قرار نیست با منابع عمومی و دولتی انجام شود زیرا این پروژه، پروژه‌ای پر هزینه است و دولت منابعی را برای این موضوع در اختیار ندارد.

وی در بیان پیشنهادهای سازمان برنامه و بودجه توضیح داد: چنانچه بخش‌های خصوصی تولمندی وجود دارند که امکان اینکار برای آنها فراهم است، پیشنهادات خود را ارایه دهند و حتما در کنار انجام مطالعات، پیشنهادهای بخش خصوصی دریافت شود. زیرا، تاکنون هیچ بخش خصوصی به شکل بالقوه اعلام آمادگی نکرده است.

حسینی گفت: همه صاحب‌نظران اذعان دارند که تهران کنونی با توجه به مشکلاتی که دارد نیازمند توجه ویژه است و باید برای رفع مشکلات تهران تصمیمات جدی گرفته شود. سازمان برنامه و بودجه نیز معتقد است که سامانه‌ی و تمرکز زدایی از تهران و اجرای اصول آمایش سرزمین باید در تهران با جدیت بیشتری نسبت به شهرهای دیگر، پیگیری شود. زیرا ظرفیت زیستی تهران محدود بوده و عملا به اتمام رسیده و هم اکنون شهر با انبوهی از مشکلات مواجه است. بنابراین آنچه که باید شورا در دستور کار قرار دهد موضوع تمرکز زدایی و سامانه‌ی و مطالعه جدید در موضوع امکان سنجی انتقال پایتخت سیاسی توسط مشاور بین المللی است.

---

# نخستین شهر بازی تهران با دو سینمای روباز

**ثریا روزبهانی:** سرنوشت این باغ‌ها در این سال‌های متمادی دست خوش تغییرات شگرفی شد و برخی از آنها جایشان را به آپارتمان‌های قوطی کبریتی دادند و برخی به مکانی برای شادی، شور و خوشحالی اهالی محله تبدیل شدند. مانند باغ گلستان و پارک رضوان.

قدیمی‌های محله می گویند قلعه ارامنه و قبرستان ارمنی‌ها هم در این محدوده واقع شده بود که به «نوبارک» و بعد از مدتی به پارک کمیل کنونی تبدیل شد. در همین باغ گلستان بود که مرحوم پهلوان خلیل عقاب با شیر و خرس کشتی گرفت و وزنه‌های سنگین بلند کرد و همه تماشاچیان را به هلهله انداخت.

در روزگاری که هنوز خبری از پارک نیاوران ارم (خرم سابق) نبود، باغ گلستان یکی از نخستین شهربازی‌های تهران محسوب می‌شد که خانواده‌ها روزهای آخر هفته برای تفریح و تماشای جدیدترین فیلم‌های سینمایی و نمایش‌های خیمه‌شب‌بازی که عموما مخاطب آنها بچه‌ها بودند، در این باغ خوش آب‌وهوا دور هم جمع می‌شدند. مجموعه تفریحی باغ گلستان که دو پرده سینمای روباز تابستانی، استخری زیبا و دلنشت با تلاش‌های شبانه‌روزی مرحوم قبادیان ساخته شد.

از مجموعه باغ گلستان ابتدا بخش سینمایی آن با ظرفیت ۳۰۰ صندلی افتتاح شد که هرکدام سالن‌های نمایش جداگانه‌ای داشتند و یکی از سالن‌ها بیشتر فیلم‌های هندی و دیگری فیلم اکشن پخش می‌کرد. وسایل بازی این شهربازی در همین مکان تولید شدند. قبادیان آهن و سایر ملزومات ساخت چرخ‌فلک و ابزارهای مورد نیاز را خرید و در همین مجموعه همه دستگاه‌های بازی مثل تکه‌های پازل سرهم شدند. این کار برای اهالی جالب بود و ساعت‌ها به تماشای ساخت تک‌تک بخش‌های تفریحی این شهربازی می‌ایستادند.

اجرای برنامه‌های خلیل عقاب و حیوانات سیرک، که از چند روز قبل از اجرای مراسم داخل باغ اتراق می‌کردند و سر و صدای آنها و قایقرانی عصرهای بلند تابستان در استخر باغ و چرخ‌فلک‌سواری یکی از خاطرات زیبا و ماندگار اهالی از روزهای آخر هفته و شب‌های گرم تابستان بود که توانا از آن تعریف می‌کند. مجموعه تفریحی باغ گلستان امروز تبدیل به مجموعه پذیرایی تحت پوشش اداره کل تعاون و خدمات اجتماعی شهرداری تهران شده و شامل سه تالار و یک سالن برای برگزاری جشن‌ها و مراسم‌ها و یک استخر سر پوشیده است.

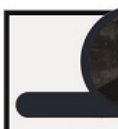
همچنین باغ دیگر این محدوده به بوستان رضوان مبدل شده و آن هم سرنوشت شنیدنی دارد. نعمرالله حدادی، تهران‌شناس، درباره این باغ قدیمی می‌گوید: «در دهه ۴۰ قلعه‌ای در این محله بود به نام قلعه ارمنی‌ها، وقتی کودک بودم با پدرم از خیابان قزوین که رد می‌شدیم یادم هست که یک صلیب بزرگ کنار این محل بود. بعدها که گورستان ارمنی‌ها به جاده خراسان منتقل شد این قلعه به پارک تبدیل شد و پارک «بابلیان» نام گرفت. استوار «آیت‌الله بابلیان» یکی از دو تظلمی‌ای بود که در حمله به محمدرضا شاه در کاخ مرمر سال ۱۳۲۴ کشته شده بودند. بعد از سوء قصد به جان شاه که ناکام ماند، ۲۱ فروردین ۱۳۲۵ «روز شکرگزاری» نام گرفت و از این تاریخ به بعد هر سال همین روز اطرافیان و طرفداران شاه برای نجات جانش از آن حادثه شکر می‌کردند.»

حدادی می‌افزاید: « در ماجرای ترور، فردی به نام رضا شمس آبادی که سرباز بود به سمت شاه تیرگذاری کرد اما با مقاومت و شلیک محافظان شاه منع از کشته شدن وی شدند. استوار بابلیان و لشکری در این حادثه جان باختند و افسر دفه ضارب نیز توسط گروهبان اصلانی از اعضای گارد جاویدان به شهادت رسید. بعد از این ترور ناقرجام بود که بگیر و ببندها شروع شد و ماه به این بهانه تعداد زیادی از مخالفانش را توسط تیروی امنیتی خود یعنی «ساواک» دستگیر و روانه زندان کرد.»

در دهه ۲۰ خورشیدی در اطراف باغ‌ها و زمین‌های کشاورزی منطقه و حوالی قلعه بریانک ساخت و ساز صورت گرفت ولی عمده ساختمان‌ها و تراکم جمعیت این منطقه به دهه ۴۰ به بعد برمی‌گردد.

---

دیدگاه



## ما همیشه همان یک کارفرما را داریم: یک انسان

**ماسیمیلیانو فوکساس**

ما همیشه همان یک کارفرما را داریم: نه آقا یا خانم است، بلکه یک انسان. ما می‌خواهیم چیزی طراحی کنیم که به آدم‌ها اجازه دهد که رؤیایی داشته باشند. و نمی‌خواهیم که همان رؤیاهایی که ما داریم را داشته باشند. ما می‌خواهیم رؤیاهای خودشان را داشته باشند. دنیا از آن رؤیاپردازان است. یک روز همه رؤیاپردازان کنار هم جمع می‌شوند تا یک دنیای شگرف بسازند.

(در گفت‌وگو با **Vladimir Belogolovsky**، منتشر شده وبسایت **archdaily**، سال ۲۰۱۹)

منبع: گفتار

---

محیط زیست

## تصمیمی که برای «بیابان لوت» گرفته شد

بعد از اعتراض‌ها به اجرای پروژه یک شرکت هواپیمایی در بیابان لوت، کارگروه فنی پایگاه‌های میراث جهانی و ملی، تشکیل جلسه داد و تصمیم گرفت طرح این شرکت متوقف شود، اما پلان مدیریتی مشترک بین پایگاه میراث جهانی بیابان لوت و آن شرکت هواپیمایی، تهیه و تصویب شود. با این وجود، معترضان به دخل و تصرف در بیابان لوت که در فهرست میراث جهانی یونسکو ثبت شده است، معتقدند پروژه این شرکت هواپیمایی به طور کامل و برای همیشه باید متوقف شود.

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از ایسنا، از چند ماه پیش، ماشین‌آلات سنگین در بیابان لوت، مشغول کار شده‌اند. یک شرکت هواپیمایی در بخشی از این بیابان، که در فهرست میراث جهانی یونسکو ثبت شده و دارای ضوابط و الوئیس مشخص برای حفاظت و مدیریت است، قصد اجرای پروژه‌ای گردشگری دارد. معترضان معتقدند این پروژه برای این بیابان جهانی خسارت‌بار است. با این وجود، مسئولان میراث فرهنگی استان کرمان گفته‌اند «برای دسترسی از طریق مسیر واحد به منطقهٔ گندم بریان و دریاچهٔ نمک، جادهٔ دسترسی با حفظ لگوهای میراث جهانی به طول حدود ۲۰ کیلومتر توسط این شرکت هواپیمایی اجرا می‌شود.»

طبق آنچه مدیرکل میراث فرهنگی استان کرمان پیش‌تر گفته است «با طرح گردشگری این شرکت هواپیمایی برابر مصوبه گروه کاری میراث فرهنگی و گردشگری شورای برنامه‌ریزی توسعه استان کرمان در اردیبهشت ۱۳۹۹ موافقت شده است.» با این حال، مدیر سابق پایگاه جهانی لوت گفته است «سال ۹۹ طرحی در شورای راهبردی وزارت میراث فرهنگی مطرح شده و قرار بوده عیوب کار را رفع کنند، اما خبری از دوستان نشده تا اینکه از یکی دوماه قبل بدون رفع ایرادات کار را شروع کردند. طرح برای سرمایه‌گذاری باید توسط متخصصان طبیعت، بررسی و ایرادات آن بررسی می‌شد.»

گزارش‌ها نشان می‌دهد، جاده‌سازی در بیابان لوت تقریبا از آبان‌ماه ۱۴۰۳ آغاز شده است که به پس از سفر سیدرضا صالحی امیری، وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی به استان کرمان نسبت داده شده است. او انگیزه خود را از این سفر بازدید از برخی طرح‌های گردشگری اعلام کرده و گفته بود: «حائل و مشکلات گردشگری و پروژه‌های این حوزه در منطقه شهداد بررسی خواهد شد.» با این حال، اعتراض‌ها باعث می‌شود وزارت میراث فرهنگی چندی بعد، توقف موقتی این پروژه را تا بررسی بیشتر اعلام کند. هرچند تصاویری به ایسنا رسیده است که نشان می‌دهد ماشین‌آلات سنگین دست‌کم تا ۲۱ دی‌ماه بدون توقف مشغول کار بوده‌اند.

دوشنبه ۲۴ دی‌ماه نیز کارگروه فنی پایگاه‌های میراث ملی و جهانی با موضوع بررسی طرح‌ها و پروژه‌های مهم در دست اجرا و لغو پایگاه میراث جهانی بیابان لوت شهداد کرمان با حضور مصطفی علی‌پور - مدیرکل امور پایگاه‌های ملی و جهانی وزارت میراث فرهنگی - سعید شاهرخی - مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان کرمان - به ایسنا می‌گوید: عملیات سنگین ماشین‌آلات و عملیات عمرانی برابر مصوبه کارگروه فنی تا ارائه طرح شرکت ماهان و تصویب در کارگروه فنی پایگاه‌های میراث ملی و جهانی باید متوقف شود.

شاهرخی به بندهایی از مصوبه این کارگروه اشاره می‌کند و ادامه می‌دهد: مقرر شده است طرح پیشنهادی شرکت هواپیمایی ماهان ظرف یک ماه به اداره‌کل پایگاه‌های میراث ملی و جهانی وزارت میراث فرهنگی ارائه شود.

مدیرکل میراث فرهنگی کرمان اضافه می‌کند: در این مصوبه همچنین مقرر شد که پلان مدیریتی مشترک بین پایگاه میراث جهانی بیابان لوت و شرکت هواپیمایی ماهان طراحی‌شده و ملاحظات جامعه محلی و بهره‌مندی مردم بومی و محلی شهداد در طرح دیده شود.

شاهرخی همچنین در واکنش به اعتراض‌هایی که به واگذاری بخشی از بیابان جهانی لوت به این شرکت هواپیمایی وارد شده است، تاکید می‌کند: این شرکت هواپیمایی، هیچ گونه مالکیتی در عرصه بیابان لوت ندارد و هیچ گونه واگذاری به این شرکت انجام نشده است.

بیابان لوت ۲۷ تیرماه سال ۹۵ در فهرست میراث جهانی یونسکو به‌عنوان نخستین اثر ثبت طبیعی ایران ثبت شد. این بیابان بین استان‌های کرمان، سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی گسترده شده است و از جمله مناطق فراگرم و خشک جهان به شمار می‌آید.