

ترجمه انگلیسی این مقاله نیز تحت عنوان:
An Assessment Model for Challenges of Urban Management System in
Iranian New Towns, Based on Interpretive Structural Modeling (ISM) Approach
در همین شماره مجله به چاپ رسیده است.

ارائه مدل ارزیابانه از چالش‌های نظام مدیریت شهری شهرهای جدید ایرانی بر مبنای رویکرد مدل سازی ساختاری-تفسیری (ISM)*

محمد آیینی^۱، حسین ذبیحی^{۲*}، زهرا سادات سعیده زرآبادی^۳

۱. دانش آموخته دکتری شهرسازی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.
۲. دانشیار گروه شهرسازی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.
۳. دانشیار گروه شهرسازی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۹/۱۲ تاریخ اصلاح: ۱۳۹۸/۰۳/۲۰ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۴/۲۰ تاریخ انتشار: ۱۳۹۸/۰۶/۰۱

چکیده

بیان مسئله: با توجه به ماهیت شهرهای جدید در ایران، اسکان مطلوب و دستیابی به سطح مورد انتظار ساکنان از زندگی با کیفیت شهری در این سکونتگاه‌ها با چالش‌های متفاوتی مواجه است.
هدف: هدف این تحقیق ارائه مدل ارزیابانه از چالش‌های مدیریت شهرهای جدید بر مبنای رویکرد مدل سازی ساختاری-تفسیری است.

روش تحقیق: در تحقیق حاضر از روش مدل سازی ساختاری-تفسیری برای ترسیم روابط سلسله‌مراتبی عامل‌های اصلی استفاده شده که در آن، قضاوت‌های گروهی از خبرگان منبع اصلی گردآوری اطلاعات است. بر مبنای این روش، در تحقیق حاضر ابتدا ماتریس خودتعاملی اولیه تولید و سپس ماتریس دستیابی نهایی ترسیم شد و براساس آن، متغیرها سطح‌بندی و روابط آنها با یکدیگر ترسیم و خوشه‌بندی شدند.

نتیجه‌گیری: در دسته‌بندی متغیرها، عامل «زیست‌محیطی» در سطح اول، عامل «اجتماعی و فرهنگی» به عنوان دومین سطح، عامل «تسهیلات و خدمات» به عنوان سومین سطح، عوامل «اداری و نهادی» و «شهرسازی و معماری» به عنوان چهارمین سطح، عامل «مالی و بودجه» به عنوان پنجمین سطح و عوامل «برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری» و «قانونی و حقوقی» به عنوان ششمین سطح از عوامل دسته‌بندی شدند و در دیاگرام روابط علت و معلولی قرار گرفتند. همچنین براساس خوشه‌بندی عوامل، دو عامل «برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری» و «قانونی و حقوقی» به عنوان عوامل مستقل (محرک)، عامل‌های «شهرسازی و معماری»، «اداری و نهادی»، «مالی و بودجه» و «زیست‌محیطی» به عنوان عوامل واسط و عامل‌های «تسهیلات و خدمات» و «اجتماعی و فرهنگی» به عنوان عامل‌های وابسته مشخص شدند. هیچ کدام از عامل‌ها به عنوان عامل خودمختار خوشه‌بندی نشدند. نتایج این تحقیق ضمن یاری‌رسانی به برنامه‌ریزان و سیاستگذاران این بخش در بازنگری نظام مدیریت شهری شهرهای جدید، می‌تواند میزان موفقیت اصلاح ساختار این نظام را در ارتقای توان مقابله با چالش‌ها و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان در این شهرها بالا ببرد.

واژگان کلیدی: مدل سازی ساختاری تفسیری، شهرهای جدید، سیستم مدیریت شهری، چالش‌های مدیریت شهری.

* این مقاله مستخرج از رساله دکتری محمد آیینی با عنوان «الگوی مدیریت شهری منسجم در شهرهای جدید ایران» است که به راهنمایی دکتر حسین ذبیحی و مشاوره دکتر زهراسادات سعیده زرآبادی در دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران، دانشکده عمران، هنر و معماری، رشته شهرسازی در حال انجام است.
** نویسنده مسئول: 09121937520.h.zabihi@srbiau.ac.ir

این مقاله مستخرج از رساله دکتری محمد آیینی با عنوان «الگوی مدیریت شهری منسجم در شهرهای جدید ایران» است که به راهنمایی دکتر حسین ذبیحی و مشاوره دکتر زهراسادات سعیده زرآبادی در دانشگاه آزاد اسلامی، واحد

مقدمه و بیان مسئله

گرایش به ایجاد شهرهای جدید از سال ۱۳۶۴ به طور غیررسمی در محافل مرتبط با شهرسازی ایران مطرح شد و نهایتاً در سال ۱۳۶۸ با تصویب آن در هیئت وزیران شکل رسمی یافت. عوامل متعددی از آن تاریخ تا کنون در موفقیت و عدم موفقیت این گونه شهرها دخیل بوده‌اند (امامی و عرب، ۱۳۹۶)، اما هدف اساسی این راهبرد در مقایسه با دوره پیش از انقلاب تغییر نکرد (هراتی و زیویار، ۱۳۹۱). تفاوت مهم میان شهرهای جدید پیشنهادی پس از انقلاب اسلامی با دوره‌های قبل، در عملکرد آنهاست (Ziari & Gharakhlou, 2009). طی سال‌های پیش از انقلاب، هدف از احداث شهرهای جدید به‌نوعی عملکردگرایی اقتصادی (تک یا چندپایه) بود، در حالی که شهرهای جدید امروزی محل اسکان سرریزهای جمعیت شهرهای بزرگ تلقی می‌شوند و این ویژگی، آنها را بیشتر به شکل شهرهای جدید اقماری درمی‌آورد تا شهرهای جدید صنعتی (Ziari, 2006). همچنین این شهرهای جدید، بیشتر در جهت توسعه ناپیوسته شهر اصلی ایفای نقش می‌کنند (نصیری، ۱۳۹۳). ساخت شهرهای جدید در ایران اصولاً اقدامی عمل‌گرایانه و برنامه‌ای بدون خط مشی بوده و صرفاً از نظر قانونی با مصوبه هیئت دولت آغاز شده است. به عبارت بهتر، دولت ایران در سال‌های آغازین پس از انقلاب، شاید به دلایل مالی و جنگی نتوانست منزلتی درخور برای شهرهای جدید فراهم سازد (تبریزی، ۱۳۸۵). آنچه در حال حاضر در خصوص شهرهای تازه تأسیس می‌توان گفت این است که پروژه‌های هیچ کدام از این شهرها به پایان نرسیده است (هراتی و زیویار، ۱۳۹۱). در قانون ایجاد شهرهای جدید مصوب تاریخ ۱۶ دی‌ماه ۱۳۸۰ آمده است: «شهر جدید به نقاط جمعیتی اطلاق می‌گردد که در چهارچوب طرح مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران که از این پس به‌اختصار شورای عالی نامیده می‌شود در خارج از محدوده و حریم شهرها (هرکدام که بزرگ‌تر باشد) برای اسکان حداقل سی هزار نفر به اضافه ساختمان‌ها و تأسیسات مورد نیاز عمومی، خدماتی، اجتماعی و اقتصادی ساکنان آن پیش‌بینی می‌شود» (آیینی، ۱۳۹۳، ۳۲۹). پدیده احداث شهرهای جدید از همان آغاز با چالش‌های فراوانی از جمله نبود ضوابط حقوقی و قانونی، عدم سیاست مدیریتی واحد، عدم هماهنگی و همکاری بین سازمان‌ها به دلیل نگرش بخشی و نقصان منابع مالی و اعتباری برای اجرای چنین طرح بزرگی روبه‌رو بوده است (زیویار و رجبی، ۱۳۸۷، ۵۳). در حال حاضر، در مورد موفقیت یا عدم موفقیت این

برنامه اظهارات متفاوتی وجود دارد. از یک سو مسئولان و متولیان این امر یعنی وزارت راه و شهرسازی و خصوصاً شرکت عمران شهرهای جدید بر موفقیت این برنامه پافشاری می‌کنند و قصد ادامه و توسعه این سیاست را دارند و از سوی دیگر منتقدان و متخصصان در گرایش‌های مختلف به‌خصوص برنامه‌ریزی شهری در مورد عدم کارایی و عدم موفقیت این سیاست نظریات متفاوتی ارائه داده‌اند (زبردست و جهانشاهلو، ۱۳۸۶، ۶). احداث شهرهای جدید از همان آغاز با چالش‌هایی جدی همچون عدم تمایل به اسکان و عدم تحقق اهداف جمعیت‌پذیری، کیفیت نازل زندگی شهری، هویت نازل و کسل‌کننده، تعاملات اجتماعی ضعیف و حمل و نقل گران و ارتباط کند با مادر شهر و مشکلات فراوانی از قبیل نبود قانون مناسب و هماهنگ‌نبودن سازمان‌های مربوط روبه‌رو بوده است (هراتی و زیویار، ۱۳۹۳). برخی هم آسیب‌شناسی احداث شهرهای جدید را به طور عمده در دو محور رویکرد اجتماع‌محور و کاستی‌های کارشناسانه و فنی به‌ویژه با تأکید بر مؤلفه‌هایی همچون فاصله از شهر مرکزی، رویکرد نظری هدایت‌کننده اقدامات، میزان تبعیت از واقعیات اجتماعی حاکم بر فضای برنامه‌ریزی و مدیریت، وضعیت متغیرهای کلان اقتصادی، میزان تأمین خدمات و زیرساخت، و نحوه و میزان رعایت مکان‌گزینی صحیح قابل بررسی دانسته‌اند (سرور، توکلی و بحیرایی، ۱۳۹۵، ۴۴). در مجموع با شروع احداث شهرهای جدید، برخی مسائل و مشکلات این شهرها آشکار و انتقادات و پیشنهادهای اصلاحی بیان شد که تا امروز همچنان ادامه دارد (حاتمی‌نژاد، زمانی، حاجی‌نژاد و قضایی، ۱۳۹۲). این مشکلات در ادامه به چالش‌هایی برای شهرهای جدید تبدیل شد. مدیریت شهری در این شهرها با چالش‌های بسیار جدی و گسترده مواجه است و بدون برخورداری از «یک نظام مدیریتی منسجم و هدفمند» نمی‌تواند کارآمد و اثربخش باشد (کاظمیان، صالحی، ایازی، نودرپور، ایمانی جاجرمی، سعیدی رضوانی و عبداللهی، ۱۳۹۲)، زیرا جدای از ماهیت خود که چندبخشی و چندکنش‌گر است و باید به بنیان‌های اقتصادی شهر، محیط زیست، مشارکت و عدالت میان شهروندان توجه کند (وان‌دیک، ۱۳۹۳)، باید شهر را نیز به عنوان یک سیستم به‌هم‌پیوسته ساماندهی کند (چهارراهی، ۱۳۸۸). برای تبیین این نظام، بررسی چالش‌های مدیریت شهری شهرهای جدید و تعیین میزان اهمیت و سمت و سوی تأثیر و تأثر آنها در قالب یک مدل ارزیابانه ضروری است. بر این اساس، هدف این تحقیق ترسیم مدل ارزیابانه چالش‌های مدیریت شهرهای جدید بر مبنای رویکرد مدل‌سازی ساختاری-تفسیری است.

مبانی نظری

• شهر جدید

نظریه رسمی ایجاد شهرهای جدید اقماری را اولین بار لئوناردو داوینچی برای جلوگیری از ازدیاد جمعیت و رفع مشکلات شهری میلان پیشنهاد کرده بود (مزینی، ۱۳۷۳، ۲۶۰). شهرهای جدید بر ستر نظریه‌های متعددی از جمله آرمان‌گرایی، طبیعت‌گرایی، فلسفه‌گرایی و به خصوص نظریه باغ‌شهرها و شهرک‌های اقماری در حدود یک قرن و اندی پیش شکل گرفته و چنین شهرهایی در اقصی نقاط کشورهای جهان احداث شده است (زیاری، ۱۳۹۴). شهر جدید به شهرهایی کامل از لحاظ امکانات اطلاق می‌شود که اولین بار در انگلستان پس از سال ۱۹۴۶ ساخته و تکمیل شدند (Hornby, 2004). در واقع انگلستان آغازکننده و پیشرو برنامه‌ریزی و اجرای شهرهای جدید در قرن حاضر بوده که از نظریات و اندیشه‌های پاتریک گدس و هاوارد بهره جسته است (ارجمندنی، ۱۳۷۸، ۴۳). ایجاد شهرهای جدید در دنیای جدید از قرن هفدهم به بعد عملی شد. الگوی شهرهای جدید به عنوان پایه و اساسی برای سازمان‌دهی و پالایش شهرهای بزرگ انتخاب شده است. این شهرها در مدل‌های مختلف اقماری، مستقل، بازسازی‌شده، پایدار، اداری و سیاسی در اروپا، آمریکا، استرالیا، آسیا و آفریقا برنامه‌ریزی و ساخته شده‌اند (بوربور اژدری و بوربور اژدری، ۱۳۹۵). اما امروزه مفهوم شهرهای جدید با گذشته به کلی متفاوت است (مشکینی، سلیمانی، عزیز، زارعی و زارع‌پیشه، ۱۳۹۲). ایده شهر جدید همواره با سه رویکرد مورد توجه بوده است: ۱) رویکرد ایده‌آلیستی در قالب مدینه فاضله؛ ۲) رویکرد حل مشکلات برای معضلات شهرهای موجود؛ ۳) رویکرد توسعه منطقه‌ای (داستان، ۱۳۸۴). در قالب یک تعبیر کلی می‌توان به دو نوع شهر جدید اشاره کرد: ۱) شهرهای جدید ارگانیک یا خودانگیخته؛ ۲) شهرهای جدید از پیش اندیشیده یا ساخته‌شده (سعیدیان، ۱۳۸۷). شهر جدید، عنصر نوظهوری که به خصوص در سال‌های اولیه پس از جنگ جهانی دوم برای پاسخگویی به نیازهای فوری مسکن و بازسازی شهری شکل می‌گیرد و با مددگرفتن از نهضت نوگرایی و نوپردازی‌های ناشی از آن، مفهومی جدید از شهر را مطرح می‌کند که با مفهوم کهن شهری در تقابل قرار می‌گیرد (حبیبی، ۱۳۸۴). در واقع زیربنای مبانی اصلی احداث نوشهرهای دوران معاصر را می‌توان دو عامل دانست: ۱) خصوصیت دوران بازسازی پس از جنگ در اروپا؛ ۲) حضور و اعتلای معماری مدرن در سازمان‌دهی فیزیکی شهر و ایجاد نوشهرها (جواد شهیدی، ۱۳۷۷).

• شهر جدید در ایران

اولین تجربه شهرهای جدید در همسایگی ایران یعنی بین‌النهرین صورت گرفته است (پیران، ۱۳۸۵، ۱۱۳). در ایران نگاه به موضوع شهرهای جدید نگاه متفاوتی نسبت به سایر

کشورهاست و کارایی و عملکرد این شهرها نیز در ایران با اهداف واقعی ایجاد شهرهای جدید در جهان متفاوت است. به عبارت دیگر به نظر می‌رسد در ایران احداث شهرهای جدید با توجه به ضرورت‌ها و نیازهای ملی و منطقه‌ای از یک طرف و آمادگی‌های فرهنگی-اجتماعی از طرف دیگر صورت نگرفته است، در حالی که در بسیاری از کشورهای پیشرو در امر شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری چنین زمینه‌هایی، هم در سطح ملی و هم در سطح منطقه‌ای، لحاظ شده و احداث شهرها با ویژگی‌های اجتماعی و فرهنگی کلان‌شهرها تطبیق داده شده است (حسین‌زاده دلیر، پورمحمدی و سیدفاطمی، ۱۳۹۰). در نیمه اول دهه شصت شمسی، وزارت راه و شهرسازی سه راهبرد مهم را در دستور کار خود قرار داد: توانمندسازی بافت درون شهرها، با هدف جذب متناسب جمعیت و جلوگیری از روند تخلیه بافت‌های قدیمی؛ آماده‌سازی پیرامون شهرها، ضمن حفاظت اراضی کشاورزی و منابع زیست‌محیطی؛ و بالاخره ایجاد شهرهای جدید (میریان، ۱۳۸۵). از مهم‌ترین تصمیمات گرفته‌شده در بعد کالبدی-فضایی و در عرصه برنامه‌ریزی توسعه شهری کشور در دهه شصت، مکان‌یابی، تصویب و احداث شهرهای جدید در پیرامون برخی شهرهای بزرگ یا شهرهای مراکز استان‌ها بوده است که از آن می‌توان به عنوان یک تصمیم‌گیری جسورانه یاد نمود. زیرا این تصمیم هم باعث اشغال و به زیر ساخت بردن مساحت قابل توجهی از اراضی کشور شده و هم سرمایه‌گذاری‌های کلانی را به خود اختصاص داده است. هر چند سابقه این‌گونه اقدامات به قبل از دهه ۶۰ و قبل از وقوع انقلاب اسلامی برمی‌گردد که در آن زمان در کشور تعداد محدودی شهر نو بنیاد احداث شد، اما مسلماً فلسفه وجودی و علت غایی احداث آن شهرها با شهرهای جدید الاحداث بعد از انقلاب اسلامی تفاوت اساسی دارد. به عبارتی روشن‌تر، شهرهای جدید احداث‌شده در قبل از انقلاب عمدتاً از کارکردهای صنعتی و مرکزیت اداری-سیاسی استانی برخوردار بوده‌اند، در صورتی که از دلایل و اهداف اصلی ایجاد شهرهای جدید پس از انقلاب می‌توان جذب سرریز جمعیتی شهرهای بزرگ و اشباع‌شده از جمعیت، به‌ویژه مادرشهرهای استانی نام برد که بیشتر تحت تأثیر برآوردهای بعضاً اغراق‌آمیز حجم جمعیت کشور، مبتنی بر نرخ رشد بالای جمعیتی اوایل دهه ۶۰ بوده است (حیدری، ۱۳۹۳). احداث شهرهای جدید از گزینه‌های مقابله با مشکلات شهرنشینی شتابان است که در پی روند روبه‌رشد افزایش جمعیت شهرنشین همواره مورد توجه برنامه‌ریزان شهری بوده است (حجتی و نعمتی‌مهر، ۱۳۹۶). شهرهای جدید معمولاً بر اساس وسعت، فاصله، جمعیت، نوع و سطح فعالیت‌های اقتصادی به سه الگوی اصلی طبقه‌بندی می‌شوند: ۱) شهرهای جدید مستقل؛ ۲) شهرهای جدید اقماری؛ ۳) شهرهای جدید پیوسته (رفیعیان و محمودی، ۱۳۹۳). طبقه‌بندی دیگری نیز

(مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۰، ۱۶). در مجموع برنامه‌ریزی در خصوص شناخت ابعاد چالش‌های نظام مدیریت شهری شهرهای جدید می‌تواند اقدامی در جهت دستیابی به کارآمدی و اثربخشی مدیریت شهری در این شهرها جدای از ماهیت چندبخشی آنها باشد. رفع و یا کاهش هریک از این چالش‌ها راهکار و راه‌حل ویژه خود را می‌طلبد؛ راه حلی که مبتنی بر ویژگی‌های شهر جدید هدف باشد (آیینی، ذبیحی و سعیده‌زرآبادی، ۱۳۹۷).

پیشینه تحقیق

در بررسی‌ها و جستجوهای که در پایگاه‌های منابع اطلاعات علمی داخلی صورت گرفت، فقط یک تحقیق شناسایی شد که مدیریت شهری در شهرهای جدید ایرانی و چالش‌های آن را بررسی کرده بود؛ و در منابع اطلاعات علمی خارجی هم، به طور مشخص، یک مورد تحقیق با عنوان «شهرهای جدید ایرانی و مسئله مدیریت شهری آنها» در این خصوص شناسایی شد که نتایج این دو تحقیق بررسی گردید. همچنین هیچ پژوهشی در حوزه برنامه‌ریزی شهری، منطقه و شهرسازی با مدل و رویکرد ISM، به دست نیامد. در انتخاب و بررسی پیشینه تحقیق برخی ملاک‌ها همچون مرتبط بودن با مسائل نظام مدیریت شهری شهرهای جدید ایران و بررسی مشکلات شهرهای جدید ایرانی مدنظر بودند.

زمانی و عارفی در مقاله‌ای با عنوان «شهرهای جدید ایران و مسائل مربوط به مدیریت شهری» به بررسی انتقادی بازیگران و عوامل تأثیرگذار در این حوزه پرداخته‌اند. بخش نخست این تحقیق، بر چارچوب برنامه‌ریزی شهرهای جدید ایران، و بخش دوم، بر سطوح ملی و منطقه‌ای برنامه‌ریزی شهری در ایران و تأکید بر فرایند برنامه‌ریزی و عوامل اجرایی متمرکز است؛ در بخش سوم بر برنامه‌ریزی اصلی تمرکز شده و بخش چهارم دربردارنده پیشنهادهایی برای بهبود فرایند توسعه شهری در ایران است. براساس یافته‌های این تحقیق، از جمله چالش‌های تقسیم مسئولیت در توسعه شهرهای جدید ایران، می‌توان به عدم هماهنگی بین‌بخشی و فقدان درون‌داد عمومی، نیاز به ساختار حکمرانی قدرتمند در توسعه شهرهای جدید ایران و نیاز به هماهنگی، تشریک مساعی و همکاری میان سازمان‌های دولتی از مهم‌ترین مسائل مدیریت شهری شهرهای جدید در ایران اشاره کرد (Zamani & Arefi, 2013).

آیینی و همکاران (۱۳۹۷) در تحقیقی با عنوان «بررسی چالش‌های نظام مدیریت شهری در شهرهای جدید ایران» به شناسایی چالش‌های این نظام پرداخته‌اند. از یافته‌های مهم این پژوهش دسته‌بندی این چالش‌هاست که عبارت است از: نهادی-اداری؛ تسهیلات و خدمات؛ برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری؛ زیست‌محیطی؛ اجتماعی-فرهنگی؛ شهرسازی و معماری؛

وجود دارد که براساس آن می‌توان شهرهای جدید را از لحاظ نقش و کارکرد آنها به سه دسته کلی تقسیم کرد: (۱) شهرهای سازمانی-صنعتی؛ (۲) شهرهای اقماری و خوابگاهی؛ (۳) شهرهای جدید با هویت مستقل (قرخلو و عابدینی، ۱۳۸۸). از منظر گونه‌شناسی و طبقه‌بندی شهرهای جدید، اکثر شهرهای جدید ایران شهرهایی اقماری هستند که درون حوزه نفوذ خود قرار می‌گیرند و ارتباطات محکمی با آن برقرار می‌سازند، به طوری که خدمات تخصصی مورد نیاز خود را آنجا طلب می‌کنند. کاهش بار جمعیتی و فعالیت‌های شهرهای بزرگ، از جمله نقش‌های عملکردی عمده شهرهای جدید اقماری به شمار می‌رود (طلاچیان، ۱۳۸۳، ۱۸).

• مدیریت شهری شهرهای جدید

به طور عام وظایف مدیریت شهری عبارت است از: الف) مدیریت زمین شهری؛ ب) مدیریت خدمات و زیرساخت‌های شهری؛ پ) مدیریت محیط زیست شهری؛ ت) ارتقاء رشد اقتصادی و بهبود شرایط زندگی مردم (کاهش فقر شهری)؛ ث) برنامه‌ریزی استراتژیک (سیاف‌زاده، ۱۳۹۲). مدیریت شهری در شهرهای امروزی نقشی اساسی در پایداری و توسعه‌یافتگی زندگی شهری دارد. اثرگذاری مثبت مدیریت شهری مستلزم فراهم کردن شرایطی است که مهم‌ترین آنها را می‌توان داشتن اختیار و مسئولیت، توانایی تأمین منابع مالی پایدار و مشارکت عمومی دانست (سعیدی رضوانی، عبداللهی، ایازی، نودرپور، ایمانی جاجرمی، کاظمیان و صالحی، ۱۳۹۲). نظام مدیریت شهر جدید باید از ابتدای برنامه‌ریزی و ساختمانی شهر طرح و ایجاد شود تا بتواند به‌موقع با مسائل ساخت و ساز و اداره شهر روبه‌رو شود؛ اما در بیشتر موارد این بخش نادیده گرفته می‌شود و معمولاً موضوع مدیریت پس از بروز مشکلات مطرح می‌شود (زیاری، ۱۳۹۴، ۱۶۶). در بیانیه همایش بین‌المللی شهرهای جدید در سال ۱۳۸۳ چنین آمده است: «شهرهای جدید بستری برای اعمال مدیریت یکپارچه شهری است و لازم است از چندگانگی 'مدیریت توسعه' در شهرهای جدید اجتناب شود (شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۵). احداث شهرهای جدید از همان آغاز با چالش‌ها و مشکلات فراوانی از قبیل نبود قانون مناسب و هماهنگ‌نبودن سازمان‌های مربوط روبه‌رو بوده است (هراتی و زیویار، ۱۳۹۱، ۷). نیاز به ایجاد یک ساختار حکمرانی قوی در توسعه شهرهای جدید (Zamani & Arefi, 2013)، ضروری است که سازمان و مدیریت شهرهای جدید مجدداً تعریف و سازمان‌دهی شود به نحوی که شرکت‌های عمران شهرها (تابعه) به شرکت‌هایی صرفاً مجری و شرکت مادر به عنوان ستاد سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و طراحی و کنترل تبدیل شوند. همچنین عملیات اجرایی در شهرها باید کاملاً تحت کنترل و نظارت شرکت مادر و در نهایت نهاد فرابخشی فوق باشد

از میان سکنه؛ ت) تأکید بیشتر شهرداری به اجرای فعالیت‌ها و برنامه‌های اجتماعی و فرهنگی (در راستای تقویت هم‌بستگی اجتماعی شهر)؛ ج) عضویت شهردار در هیئت‌مدیره شرکت عمران؛ چ) الزام مدیران شهرداری و اعضای شورای شهر به سکونت در شهر جدید؛ خ) فراهم کردن زمینه‌های جذب فعالیت‌های اقتصادی.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۸۰) در پژوهشی با عنوان «شهرهای جدید: سنجش دلایل ناکامی و پیشنهاد راهکارهایی برای آینده» به بررسی موانع و مشکلات بنیادی شهرهای جدید پرداخته است. اهم یافته‌های این پژوهش عبارت است از: الف) فقدان قانون، آیین‌نامه و ضوابط جامع و فراگیر برای شهرهای جدید، علی‌رغم حساسیت و اهمیت آن، و عدم شمول بسیاری از قوانین شهرهای موجود به شهرهای جدید؛ ب) فقدان حمایت‌ها و پشتوانه‌های اداری-مدیریتی و سیاسی-اجرایی کافی در سطوح کلان و میانی مدیریت کشور و عدم تعریف مشخص در نظام تقسیمات اداری-سیاسی کشور؛ ج) نگاه مقطعی و موردی و ابزاری به شهرهای جدید به جای تلقی آن به عنوان بخشی از سیاست اسکان و شهرنشینی در کشور در قالب تعریف مشخص از نقش و عملکرد آن‌ها؛ د) فقدان محمل‌های مالی-اعتباری مشخص برای ایجاد یا توسعه شهر جدید و موکول کردن آن به فروش زمین و دریافت بهای تمام‌شده از متقاضیان و در نتیجه کاهش مزیت نسبی شهر جدید نسبت به اراضی حاشیه کلان‌شهرها و شهرهای میانی و فروش گسترده زمین در شهرهای جدید در مراحل اولیه و در نتیجه کاهش سازوکارهای اجرایی و کنترلی؛ ه) عدم همکاری و هماهنگی بین بخشی و میان دستگاهی در ایجاد و مدیریت شهر جدید و انحصار یا تصدی آن توسط وزارت راه و شهرسازی و در نتیجه افزایش هزینه تأمین خدمات زیربنایی و عدم تعهد دستگاه‌های ذی‌ربط نسبت به تأمین آن؛ و) ضعف بنیادی بدنه سازمانی و مدیریتی شهرهای جدید و مشکلات جدی سطوح مدیریت میانی و بالای وزارت راه و شهرسازی و سایر دستگاه‌ها و فقدان نظارت‌های مستمر، کافی و الزام‌آور جهت مدیریت شرکت عمران شهر جدید؛ ز) ناهماهنگی شدید در سیاست‌های داخلی وزارت راه و شهرسازی در توسعه شهری جدید، بازسازی بافت قدیم و حاشیه‌ای و ایجاد شهرهای جدید و عدم تطابق سیاست‌های تأمین زمین و مسکن با شهرسازی و برنامه‌ریزی منطقه‌ای؛ ح) ناهماهنگی و خودسری برخی دستگاه‌ها و وزارتخانه‌ها در ایجاد شهر جدید و شهرک‌های پراکنده در حومه کلان‌شهرها یا حوزه‌های فعالیت‌های مرتبط و عدم تبعیت از طرح‌های کلان کالبدی ملی و منطقه‌ای؛ ط) فقدان رابطه متقابل بین طرح‌ها و برنامه‌های کلان ملی و منطقه‌ای با نظام برنامه‌ریزی بخشی و کارکردهای جدید سازمان‌ها، نهادهای ملی و منطقه‌ای؛ ی) فقدان تعریف سازوکار و انگیزه‌های

تأمین مالی و بودجه؛ و قانونی و حقوقی. نتایج این تحقیق بیانگر وجود ضعف‌های اساسی در نظام سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و بنیان‌های اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی، زیست‌محیطی و حتی کالبدی شهرهای جدید در ایران است. در این تحقیق، توسعه شهرهای جدید در ایران بیشتر بر ابعاد کمی توسعه متمرکز بوده، و کیفیات کالبدی، اجتماعی و محیط زیستی آن کمتر مورد توجه قرار گرفته است؛ تا جایی که سرعت این توسعه عمدتاً کمی، بر برنامه‌ریزی‌های بخشی هم پیشی گرفته است؛ در حالی که فلسفه شهرهای جدید ایجاد زمینه‌ای بود فارغ از مشکلات و چالش‌هایی که کلان‌شهرها با آنها دست به گریبان هستند. همین امر موجب شده نظام مدیریت شهری شهرهای جدید بیشتر عهده‌دار مدیریت ساخت شهر باشد تا مدیریت شهری. فقدان الگوی مطلوب در نظام مدیریت شهری شهرهای جدید ایران با گذشت چندین دهه از حیات نیز یکی دیگر از نکات مهمی است که در این تحقیق بررسی شده است. در این تحقیق چند راهکار کلی در جهت برنامه‌ریزی و حل چالش‌های شناسایی شده ارائه شده که عبارت است از: ۱) ضرورت تبیین نظام مدیریت شهری منسجم در شهرهای جدید ایران؛ ۲) ضرورت تبیین دقیق کنشگران، ذی‌نفعان و ذی‌نفعان شهرهای جدید؛ ۳) ضرورت برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری یکپارچه در ساخت و مدیریت شهرهای جدید؛ ۴) ضرورت تحقق مدیریت منسجم و پاسخگو در شهرهای جدید.

سرور و همکاران (۱۳۹۵) در پژوهشی با عنوان «برنامه‌ریزی و مدیریت شهرهای جدید» به بررسی ساختار برنامه‌ریزی در تجارب داخلی و خارجی پرداخته است. بخشی از این پژوهش به آسیب‌شناسی شهرهای جدید پرداخته و از یافته‌های مهم آن می‌توان به این موارد اشاره کرد: ضعیف بودن عکس‌العمل‌های عمومی در مورد شیوه‌های بهره‌برداری، حفظ و نگهداری؛ عدم تعریف نقش و عملکرد در نظام سلسله‌مراتب شهری برای شهرهای جدید در اسناد توسعه شهری؛ عدم تناسب خدمات شهری و اجتماعی شهرهای جدید با حجم جمعیت و تقاضای ورود؛ عدم هماهنگی و همخوانی دیدگاه مردم با دولت و طراحان شهرهای جدید در خصوص ساماندهی آن.

جلالی (۱۳۸۹) در مصاحبه چاپ‌شده‌ای با عنوان «شهرداری‌ها و مدیریت بهره‌برداری در شهرهای جدید» در قالب گفتگویی با یک صاحب‌نظر به بررسی مدیریت شهری شهرهای جدید، با تأکید بر نقش شهرداری‌ها، پرداخته است. برخی یافته‌های این پژوهش در قالب پیشنهادها عبارت است از: الف) تأکید بیشتر بر هماهنگی میان بخشی و مساعدت سایر نهادها و دستگاه‌ها در تأمین سریع‌تر و مطلوب‌تر زیرساخت‌ها؛ ب) حمایت ویژه دولت از شهرداری‌های شهرهای جدید؛ پ) جلب مشارکت مردم ساکن در شهرهای جدید (انتخاب شهردار و کارمندان

واحدهای مسکونی در مادرشهرها نسبت به شهرهای جدید، رکود اقتصادی و افزایش نرخ تورم در مقاطعی از دوره زمانی ۱۳۶۸ تا ۱۳۹۲ و نگرش صرفاً کالبدی در تهیه برنامه‌ها و عدم توجه به خواست و نیاز مردم توسط برنامه‌ریزان دانست.

سؤال‌های تحقیق

۱. با توجه به چالش‌های نظام مدیریت شهرهای جدید، هر کدام از آنها از نظر میزان محرک بودن در چه سطحی قرار دارند؟
۲. عوامل محرک چالش‌ها چه ارتباطی با عوامل وابسته دارند؟
۳. مدل نهایی‌ای که ساختار روابط چالش‌های مدیریت شهرهای جدید را نشان می‌دهد کدام است؟
۴. هر کدام از عامل‌ها در کدام خوشه از عوامل مستقل، وابسته، خودمختار و واسط قرار می‌گیرند؟

روش تحقیق

مدل‌سازی ساختاری-تفسیری^۱ یک فرایند یادگیری تعاملی است. سیج^۲ مدل‌سازی ساختاری-تفسیری را در سال ۱۹۷۷ ارائه کرد (کهن‌خاکی، ۱۳۹۴، ۱۱۲). در این روش روابط میان متغیرها به صورت سلسله‌مراتبی نشان داده می‌شود (سیدجوادی، هاشمی و محمودیان، ۱۳۹۵، ۸۲). تفسیری بودن این مدل‌سازی به این دلیل است که قضاوت‌های گروهی تعیین می‌کنند که آیا مقوله‌ها به هم مرتبط هستند یا نه و اینکه این ارتباط چگونه شکل می‌گیرد؛ این مدل‌سازی، بیانگر روابط ساختاری میان عناصر یک سیستم است (Chidambaranathan, Muralidharan & Deshmukh, 2009; Attri, Grover, Dev & Kumar, 2013).

به طور مشخص روابط مستقیم و غیرمستقیم بین عامل‌ها بیش از تک‌تک آن عوامل به‌تنهایی می‌تواند یک وضعیت را نشان دهد. بنابراین مدل‌سازی ساختاری-تفسیری بینشی در زمینه فهم جمعی این روش‌ها فراهم می‌سازد (Attri et al., 2013). مدل‌سازی ساختاری-تفسیری یک روش‌شناسی تثبیت‌شده برای مشخص کردن روابط میان گویه‌های مشخصی است که یک مسئله یا موضوع را نشان می‌دهند (Jharkharia & Shankar, 2005). مدل‌سازی ساختاری-تفسیری را می‌توان در سطوح بالاتر انتزاع از قبیل برنامه‌ریزی برای طولانی‌مدت نیز استفاده کرد، همچنین می‌توان از آن در پردازش و ساخت جزئیات مرتبط با یک مسئله یا فعالیت از قبیل طراحی فرایند، برنامه‌ریزی برای کارکنان، برنامه‌ریزی استراتژیک، مسائل مهندسی، طراحی تولید، بازمهندسی فرایندها، مسائل فنی پیچیده، تصمیم‌گیری‌های مالی، منابع انسانی، تحلیل رقبا و تجارت الکترونیک بهره‌گرفت (Attri et al., 2013).

مدل‌سازی ساختاری-تفسیری در چند مرحله به شکل زیر

لازم جهت درگیر شدن بخش خصوصی و مردم در امر ایجاد یا نگهداری شهرهای جدید.

ایراندوست و امینی (۱۳۹۰) در تحقیقی با عنوان «ارزیابی چالش‌های مدیریت شهرهای کوچک از دید گروه‌های ذی‌نفع» به شناسایی و تحلیل مشکلات فراروی این شهرها پرداخته‌اند. براساس نتایج این تحقیق، عمده‌ترین مسئله بر سر راه مدیریت شهری در شهرهای کوچک، مسائل مالی و کمبود منابع مالی پایدار است، که البته این ضعف با مشکلاتی همچون عدم انتخاب صحیح مدیران و عدم استفاده از فرصت‌های موجود (به دلیل ضعف مدیریتی و اقتصادی) تشدید می‌شود؛ این بررسی نشان می‌دهد که تأمین مالی و درآمد پایدار برای شهر و استفاده از تجربه‌های بخش خصوصی، از نیازهای ضروری مدیریت شهری در شهرهای کوچک است. هم‌زمان این شهرها باید به رفع مشکلاتی در عرصه نیروی انسانی، فنی و ظرفیت‌سازی در حوزه‌های مختلف توجه جدی نشان دهند. اگرچه محدودیت منابع مالی خود عامل اصلی در دامن‌زدن به سایر مشکلات، همچون کاستی زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های انسانی و فنی است، مقایسه شهرهای مختلف نشان می‌دهد که مدیریت شهری و نوآوری مدیران شهری به عنوان یک عامل تعیین‌کننده، نقش اساسی در کاهش مشکلات مالی و مادی شهرهای کوچک دارد. همچنین شهرهای کوچک دارای وضعیت و ویژگی‌های اجتماعی و فرهنگی خاص هستند که برای این شهرها ممکن است به فرصت‌هایی مانند بهره‌گیری از سرمایه اجتماعی موجود و تهدیدهایی مانند نادیده گرفتن قوانین و مقررات موجود بینجامد.

حاتمی‌نژاد و همکاران (۱۳۹۲) در تحقیقی با عنوان «آسیب‌شناسی شهرهای جدید در ایران» به بررسی دلایل عدم موفقیت شهرهای جدید در ایران پرداخته‌اند. براساس نتایج این تحقیق، با توجه به مقطعی بودن افزایش شدید نرخ رشد جمعیت کشور و مهاجرت‌های گسترده روستا-شهری به صورت جهشی و پایین بودن ظرفیت توسعه کوتاه‌مدت شهر نسبت به نرخ رشد جمعیت طی سال‌های ۱۳۶۵-۱۳۳۵، ضرورتی برای ایجاد شهرهای جدید در پیرامون اکثر مادرشهرهای کشور وجود نداشته است. با وجود این، عمده‌ترین دلایل عدم موفقیت این شهرها در جذب جمعیت را می‌توان نبود برنامه‌ای جامع برای انتقال صنایع از مادرشهرها به شهرهای جدید و خوابگاهی شدن آنها، نبود سیستم حمل و نقل عمومی کارآمد میان مادرشهرها و شهر جدید، عدم قطعیت در پیش‌بینی تعداد و گروه‌بندی جمعیت، وضعیت اقتصاد و درآمد خانوارهای شهرهای جدید، ضعف در مکان‌یابی، عدم حمایت دولت و نهادهای ذی‌ربط، کندتر بودن روند افزایشی قیمت اراضی در شهرهای جدید نسبت به مادرشهرها، بالاتر بودن سود حاصل از ساخت

انجام می‌گیرد:

۱) شناسایی عناصری که مرتبط با مسئله یا موضوع هستند. این مرحله می‌تواند با مرور ادبیات نظری و تجربی یا استفاده از هر نوع تکنیک حل مسئله گروهی انجام پذیرد؛

۲) ایجاد روابط زمینه‌ای بین عناصر با در نظر داشتن این مسئله که کدام جفت از عناصر مورد آزمون قرار خواهند گرفت؛

۳) ایجاد ماتریس خودتعاملی ساختاری (SSIM) از عناصر که این ماتریس نشان می‌دهد عناصر یک سیستم به صورت زوجی چه روابطی با یکدیگر دارند؛

۴) تولید ماتریس دستیابی از ماتریس SSIM و بررسی انتقال پذیری ماتریس. انتقال پذیری رابطه زمینه‌ای یک فرض اساسی در مدل سازی ساختاری-تفسیری است که عنوان می‌کند اگر عنصر A مرتبط با عنصر B باشد و عنصر B هم با عنصر C ارتباط داشته باشد، در این صورت لزوماً A نیز با C ارتباط خواهد داشت؛

۵) سطح بندی ماتریس دستیابی به سطوح مختلف؛

۶) ترسیم نمودار روابط منشعب از ماتریس دستیابی و حذف پیوندهای انتقالی؛

۷) مرور مدل ISM برای کشف ناهم سازی های مفهومی و ایجاد تغییرات لازم (Attri et al, 2013; Mangla, Madaan, Sarma & Gupta, 2014; Raut, Priyadarshinee, Gardas & Jha, 2018).

یافته‌های تحقیق

• ماتریس خودتعاملی ساختاری

برای تشکیل روابط محتوایی از نظرات خبرگان مختلف، از تکنیک‌های مختلفی از قبیل بارش افکار و دلفی استفاده

جدول ۱. ارزیابی خبرگان در مورد روابط میان عامل‌ها. مأخذ: نگارندگان.

می‌شود. در تحقیق حاضر با آموزش و ارائه توضیحاتی، در یک جلسه مشترک از خبرگان خواسته شد که براساس روابط بین متغیرها و با استفاده از دستورالعمل مدل سازی ساختاری-تفسیری نسبت به تکمیل جدول زیر اقدام کنند. نتیجه ارزیابی آنها که به شکل توافق جمعی بعد از مشورت و تبادل افکار به دست آمد در **جدول ۱** نشان داده شده است. در تشکیل این ماتریس چهار نماد برای نشان دادن رابطه بین پارامترهای i و j مورد استفاده قرار می‌گیرد (Dubey & Ali, 2014).

از نماد V برای نشان دادن اثر i بر j؛ از نماد A برای نشان دادن اثر j بر i؛ از نماد X برای نشان دادن اثر متقابل i و j بر همدیگر و از نماد O برای نشان دادن عدم ارتباط i و j استفاده می‌شود (شول و صادقی، ۱۳۹۶، ۶۸).

• ماتریس دستیابی

ماتریس خودتعاملی ساختاری به یک ماتریس دوازده‌گانه تبدیل می‌شود که به آن ماتریس دستیابی اولیه گفته می‌شود. در این ماتریس به جای نمادهای V, A, X و O ارقام ۰ و ۱ قرار داده می‌شود. جایگزینی ۰ و ۱ از قواعد زیر تبعیت می‌کند:

۱. در صورتی که ورودی (i,j) در ماتریس خودتعاملی ساختاری نماد V باشد، ورودی (i,j) در ماتریس دستیابی عدد ۱ و ورودی (i,j) رقم ۰ خواهد بود.

۲. در صورتی که ورودی (i,j) در ماتریس خودتعاملی ساختاری نماد A باشد، ورودی (i,j) در ماتریس دستیابی عدد ۰ و ورودی (i,j) رقم ۱ خواهد بود.

۳. در صورتی که ورودی (i,j) در ماتریس خودتعاملی ساختاری نماد X باشد، ورودی (i,j) در ماتریس دستیابی عدد ۱ و ورودی (i,j) رقم ۱ خواهد بود.

محورهای اصلی					چالش‌های مدیریت شهری در شهرهای جدید اداری و نهادی		
قانونی و حقوقی	مالی و بودجه	اجتماعی و فرهنگی	زیست محیطی	برنامه ریزی و سیاست گذاری	شهرسازی و معماری	تسهیلات و خدمات	اداری و نهادی
A	X	V	X	A	X	V	اداری و نهادی
A	A	V	X	X	A		تسهیلات و خدمات
A	A	X	X	A			شهرسازی و معماری
O	V	V	V				برنامه ریزی و سیاست گذاری
O	X	O					زیست محیطی
X	O						اجتماعی و فرهنگی
A							مالی و بودجه
							قانونی و حقوقی

محورهای اصلی

و «شهرسازی و معماری» بیشترین وابستگی را دارند (با مقدار وابستگی ۷) و کمترین میزان وابستگی متعلق به عامل «برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری» می‌باشد (با میزان وابستگی ۲). بر مبنای قدرت محرک و وابستگی، عامل‌ها به چهار گروه عامل‌های خودمختار، وابسته، واسط و مستقل (محرک) تقسیم می‌شوند (تصویر ۱)؛ (Nandakumar, Jharkharia & Nair, 2014).

سطح‌بندی متغیرها

از ماتریس دستیابی نهایی مجموعه‌دستیابی و مجموعه‌مقدم برای هر عامل به دست آمد. مجموعه‌دستیابی شامل یک عنصر و عناصری است که آن عنصر آنها را تحت تأثیر قرار می‌دهد و مجموعه‌مقدم شامل خود عنصر و دیگر عناصری است که آن عنصر را تحت تأثیر قرار می‌دهند. سپس عناصر مشترک در داخل هر کدام از مجموعه‌ها مشخص می‌شود. عنصری که مجموعه‌های دستیابی و اشتراکات آن یکسان است، در سلسله‌مراتب مدل‌سازی ساختاری-تفسیری در سطح اول قرار می‌گیرد. عنصر اول در سلسله‌مراتب مدل‌سازی ساختاری-تفسیری بر هیچ عنصری در بالای خود تأثیرگذار نیست. با مشخص شدن عنصر سطح اول، این عنصر از دیگر عناصر جدا می‌شود. سپس از طریق فرایند مشابهی سطح دیگری از عناصر شکل می‌گیرد. این سطوح مشخص شده در تشکیل دیاگرام علی (تصویر ۱) و مدل نهایی به کار گرفته می‌شوند. از

۴. در صورتی که ورودی (i,j) در ماتریس خودتعاملی ساختاری نماد O باشد، ورودی (i,j) در ماتریس دستیابی عدد ۰ و ورودی (i,j) رقم ۰ خواهد بود.

براساس قواعد فوق ماتریس دستیابی برای عوامل مرتبط با موضوع چالش‌های شهرهای جدید در جدول ۲ تنظیم شد (Mangla et al., 2014).

در صورت وجود عوامل انتقالی فرض بر این است که اگر متغیر A بر متغیر B تأثیر داشته باشد و متغیر B هم بر متغیر C تأثیرگذار باشد، بنابراین متغیر A با متغیر C هم مرتبط خواهد بود (Mangla et al., 2014). در این تحقیق، به دلیل عدم وجود روابط انتقالی بین عامل‌ها ماتریس دستیابی اولیه و نهایی یکسال است. در این جدول قدرت محرک و وابستگی هر عامل نیز نشان داده شده است. قدرت محرک یک عامل خاص برابر با تعداد عامل‌هایی (شامل خود عامل) است که تأثیرگذار هستند، در حالی که وابستگی تعداد کلی عامل‌هایی (شامل خود عامل) است که تأثیرپذیر هستند. در این جدول نشان داده شده است که بیشترین قدرت محرک متعلق به عامل «برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری» است (با قدرت محرک ۷) و در درجه دوم عوامل «اداری و نهادی» و «قانونی و حقوقی» قرار دارند (با قدرت محرک ۶) و کمترین قدرت محرک مربوط به عوامل «اجتماعی و فرهنگی» است (با قدرت محرک ۳). همچنین عوامل «تسهیلات و خدمات»

جدول ۲. ماتریس خودتعاملی ساختاری نهایی. مأخذ: نگارندگان.

قدرت محرک	محورهای اصلی						چالش‌های مدیریت شهری در شهرهای جدید		
	قانونی و حقوقی	مالی و بودجه	اجتماعی و فرهنگی	زیست محیطی	برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری	شهرسازی و معماری	تسهیلات و خدمات	اداری و نهادی	
۶	۰	۱	۱	۱	۰	۱	۱	۱	اداری و نهادی
۴	۰	۰	۱	۱	۱	۰	۱	۰	تسهیلات و خدمات
۵	۰	۰	۱	۱	۰	۱	۱	۱	شهرسازی و معماری
۷	۰	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری
۵	۰	۱	۰	۱	۰	۱	۱	۱	زیست محیطی
۳	۱	۰	۱	۰	۰	۱	۰	۰	اجتماعی و فرهنگی
۵	۰	۱	۰	۱	۰	۱	۱	۱	مالی و بودجه
۶	۱	۱	۱	۰	۰	۱	۱	۱	قانونی و حقوقی
۴۱	۲	۵	۶	۶	۲	۷	۷	۶	وابستگی

جدول ۳. تعیین سطح اول متغیرها

نام عامل	مجموعه دستیابی	مجموعه مقدم	اشتراکات	سطح
اداری و نهادی	۷ و ۶ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۷ و ۵ و ۴ و ۳ و ۱	۷ و ۵ و ۳ و ۱	
تسهیلات و خدمات	۶ و ۵ و ۴ و ۲	۸ و ۷ و ۵ و ۴ و ۳ و ۲ و ۱	۵ و ۴ و ۲	
شهرسازی و معماری	۶ و ۵ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۷ و ۶ و ۵ و ۴ و ۳ و ۱	۶ و ۵ و ۳ و ۱	
برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری	۷ و ۶ و ۵ و ۴ و ۳ و ۲ و ۱	۴ و ۲	۴ و ۲	
زیست‌محیطی	۷ و ۵ و ۳ و ۲ و ۱	۷ و ۵ و ۴ و ۳ و ۲ و ۱	۷ و ۵ و ۳ و ۲ و ۱	۱
اجتماعی و فرهنگی	۸ و ۶ و ۳	۸ و ۶ و ۴ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۶ و ۳	
مالی و بودجه	۷ و ۵ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۷ و ۵ و ۴ و ۱	۷ و ۵ و ۱	
قانونی و حقوقی	۸ و ۷ و ۶ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۶	۸ و ۶	

جدول ۳ مشخص است که عامل «زیست‌محیطی» در سطح اول قرار دارد. بنابراین این عامل در سطح اول سلسله‌مراتب مدل‌سازی ساختاری-تفسیری قرار می‌گیرد. این چرخه تا زمانی ادامه می‌یابد که سطح تمامی متغیرها شناخته شود. این چرخه‌ها از جدول ۳ تا جدول ۸ نشان داده شده است.

برای تعیین سطح اول مدل تحقیق همان‌طور که در جدول ۳ نشان داده شده، ابتدا مجموعه دستیابی و مجموعه مقدم برای همه عامل‌ها محاسبه و سپس اشتراک این دو مجموعه در ستون چهارم جدول مشخص شده است. در این جدول عامل‌ها یا عامل‌هایی که ستون مجموعه دستیابی و اشتراکات آنها همسان باشد به عنوان عامل سطح اول شناخته می‌شوند. همان‌گونه که قبلاً نیز اشاره شد، عامل «زیست‌محیطی» به عنوان سطح اول دیاگرام علی در تحقیق حاضر مشخص شد.

در جدول ۴ با حذف عامل سطح اول مجدداً فرایند شناسایی متغیرها در سطح دوم ادامه یافت که در این سطح، عامل «اجتماعی و فرهنگی» به عنوان دومین سطح از دیاگرام علی مشخص شد.

در جدول ۵ با حذف عوامل سطح اول و دوم مجدداً فرایند شناسایی متغیرها در سطح سوم ادامه یافت که در این سطح عامل «تسهیلات و خدمات» به عنوان سومین سطح از دیاگرام

جدول ۴. تعیین سطح دوم متغیرها. مأخذ: نگارندگان.

نام عامل	مجموعه دستیابی	مجموعه مقدم	اشتراکات	سطح
اداری و نهادی	۷ و ۶ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۷ و ۴ و ۳ و ۱	۷ و ۳ و ۱	
تسهیلات و خدمات	۶ و ۴ و ۲	۸ و ۷ و ۴ و ۳ و ۲ و ۱	۴ و ۲	
شهرسازی و معماری	۶ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۷ و ۶ و ۴ و ۳ و ۱	۶ و ۳ و ۱	
برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری	۷ و ۶ و ۴ و ۳ و ۲ و ۱	۴ و ۲	۴ و ۲	
اجتماعی و فرهنگی	۸ و ۶ و ۳	۸ و ۶ و ۴ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۶ و ۳	۲
مالی و بودجه	۷ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۷ و ۴ و ۱	۷ و ۱	
قانونی و حقوقی	۸ و ۷ و ۶ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۶	۸ و ۶	

علی مشخص شد.

در جدول ۶ با حذف عوامل سطح اول، دوم و سوم مجدداً فرایند شناسایی متغیرها در سطح چهارم ادامه یافت که در این سطح عوامل «اداری و نهادی» و «شهرسازی و معماری» به عنوان چهارمین سطح از دیاگرام علی مشخص شدند.

در جدول ۷ با حذف عوامل سطح اول، دوم، سوم و چهارم مجدداً فرایند شناسایی متغیرها در سطح پنجم ادامه یافت که در این سطح عامل «مالی و بودجه» به عنوان پنجمین سطح از دیاگرام علی مشخص شد.

در جدول ۸ با حذف عوامل سطح اول، دوم، سوم، چهارم و پنجم مجدداً فرایند شناسایی متغیرها در سطح ششم ادامه یافت که در این سطح عوامل «برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری» و «قانونی و حقوقی» به عنوان ششمین سطح از دیاگرام علی مشخص شدند.

طبقه‌بندی عوامل ۳

در این بخش چالش‌های شهرهای جدید در چهار خوشه دسته‌بندی می‌شوند (تصویر ۱). خوشه اول شامل عامل‌های خودمختار است که این عامل‌ها هم قدرت محرک و هم قدرت وابستگی ضعیفی دارند. این عامل‌ها به طور نسبی از سیستم جدا هستند و پیوند آنها با سیستم بسیار

جدول ۵. تعیین سطح سوم متغیرها. مأخذ: نگارندگان.

نام عامل	مجموعه دستیابی	مجموعه مقدم	اشتراکات	سطح
اداری و نهادی	۷ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۷ و ۴ و ۳ و ۱	۷ و ۳ و ۱	
تسهیلات و خدمات	۴ و ۲	۸ و ۷ و ۴ و ۳ و ۲ و ۱	۴ و ۲	۳
شهرسازی و معماری	۳ و ۲ و ۱	۸ و ۷ و ۴ و ۳ و ۱	۳ و ۱	
برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری	۷ و ۴ و ۳ و ۲ و ۱	۴ و ۲	۴ و ۲	
مالی و بودجه	۷ و ۳ و ۲ و ۱	۸ و ۷ و ۴ و ۱	۷ و ۱	
قانونی و حقوقی	۸ و ۷ و ۳ و ۲ و ۱	۸	۸	

جدول ۶. تعیین سطح چهارم متغیرها. مأخذ: نگارندگان.

نام عامل	مجموعه دستیابی	مجموعه مقدم	اشتراکات	سطح
اداری و نهادی	۷ و ۳ و ۱	۸ و ۷ و ۴ و ۳ و ۱	۷ و ۳ و ۱	۴
شهرسازی و معماری	۳ و ۱	۸ و ۷ و ۴ و ۳ و ۱	۳ و ۱	۴
برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری	۷ و ۴ و ۳ و ۱	۴	۴	
مالی و بودجه	۷ و ۳ و ۱	۸ و ۷ و ۴ و ۱	۷ و ۱	
قانونی و حقوقی	۸ و ۷ و ۳ و ۱	۸	۸	

جدول ۷. تعیین سطح پنجم متغیرها. مأخذ: نگارندگان.

نام عامل	مجموعه دستیابی	مجموعه مقدم	اشتراکات	سطح
برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری	۷ و ۴	۴	۴	
مالی و بودجه	۷	۸ و ۷ و ۴	۷	۵
قانونی و حقوقی	۸ و ۷	۸	۸	

دلایل تأثیرگذاری کم و تأثیرپذیری زیاد از دیگر عامل‌ها در خوشه دوم قرار دارند و در منطق روابط علت و معلولی به عنوان معلول سایر عوامل به شمار می‌روند. در منطق روابط علت و معلولی، عامل‌های «اداری و نهادی»، «شهرسازی و معماری»، «زیست‌محیطی» و «مالی و بودجه» در حد واسط متغیرهای علت و معلول، به عنوان متغیرهای واسط، واقع می‌شوند به دلیل اینکه آنها هم دارای قدرت محرک و هم قدرت وابستگی بالایی هستند. هیچ کدام از عامل‌های تحقیق حاضر خوشه اول قرار نمی‌گیرند و معنای این امر آن است که تمامی متغیرها را می‌توان در زنجیره روابط علت و معلولی وارد نمود.

شکل‌بندی مدل‌سازی ساختاری-تفسیری

با کمک جدول ۲ مدلی براساس ارزیابی خبرگان از چالش‌های مدیریت شهرهای جدید ترسیم شد که در تصویر ۲ نشان داده

ناچیز و ضعیف است. عامل‌های وابسته خوشه دوم را تشکیل می‌دهند که دارای قدرت محرک پایین و قدرت وابستگی قوی هستند. خوشه سوم شامل عامل‌های پیونددهنده است که هم دارای قدرت محرک و هم دارای قدرت وابستگی قوی هستند. این عامل‌ها ثابت نیستند، زیرا هر تغییری در آنها اتفاق می‌افتد بر دیگر متغیرها تأثیر می‌گذارد و بازخورد این تأثیرات بر خود آنها نیز قابل لمس خواهد بود. خوشه چهارم شامل عامل‌های مستقل است که قدرت محرک قوی، اما قدرت وابستگی ضعیفی دارند. در خوشه‌بندی انجام‌گرفته واضح است که به ترتیب دو عامل «برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری» و «قانونی و حقوقی» به دلیل تأثیرگذاری فراوان بر و تأثیرپذیری کم از دیگر عامل‌ها در خوشه چهارم قرار دارند و از نظر منطق روابط علت و معلولی به عنوان پایه اصلی دیگر عامل‌ها به شمار می‌روند. در مقابل، دو عامل «تسهیلات و خدمات» و «اجتماعی و فرهنگی» به

تصویر ۱. خوشه‌بندی چالش‌های مدیریت شهرهای جدید. مأخذ: نگارندگان.

خوشه ۴: عامل‌های مستقل (محرك)	قدرت محرك								خوشه ۳: عامل‌های واسط
	۸								
	۷		برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری						
	۶		قانونی و حقوقی				اداری و نهادی		
	۵					مالی و بودجه	زیست‌محیطی	شهرسازی و معماری	
	۴							تسهیلات و خدمات	
	۳						اجتماعی و فرهنگی		
خوشه ۱: عامل‌های خودمختار	۲								خوشه ۲: عامل‌های وابسته
	۱								
		۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	
								قدرت وابستگی	

سؤال اول تحقیق در مورد میزان محرك بودن هر کدام از چالش‌ها طرح شده بود که نتیجه تحقیق نشان داد عامل‌های «برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری» و «حقوقی و قانونی» بیشترین میزان قدرت محرك را دارند و از این نظر مبنایی‌ترین عامل‌ها محسوب می‌شوند. عامل‌های «تسهیلات و خدمات» و «اجتماعی و فرهنگی» به دلیل برخورداري از قدرت وابستگی بالا و قدرت محرك پایین تحت تأثیر سایر عوامل قرار دارند. بقیه متغیرها دارای قدرت محرك و وابستگی نسبتاً همسانی هستند. سؤال دوم تحقیق در مورد ارتباط عوامل محرك با عوامل وابسته بود که مدل‌سازی ساختاری چالش‌های مدیریت شهرهای جدید این روابط را به شکل سطوحی از تأثیرگذاری نشان می‌دهد که در **جدول ۴ تا ۸** قابل مشاهده هستند. در این سطح‌بندی عوامل «سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی» و «حقوقی و قانونی» در بالاترین سطح و عامل «زیست‌محیطی» در پایین‌ترین سطح قرار دارند. بین برخی از عوامل روابط یک‌سویه حاکم است، مثل رابطه چالش «حقوقی-قانونی» با چالش «مالی و بودجه» و برخی از چالش‌ها رابطه‌ای دوسویه با یکدیگر دارند، مثل رابطه چالش «مالی و بودجه» با چالش «نهادی-اداری».

سؤال سوم تحقیق این بود که مدل نهایی که ساختار روابط چالش‌های مدیریت شهرهای جدید را نشان می‌دهد، کدام

شده است. در ترسیم نمودار ساختاری عوامل انتقالی حذف و در نهایت مدل ساختاری-تفسیری ترسیم گردید. **تصویر ۲** نشان می‌دهد که عامل‌های «سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی» و «قانونی و حقوقی» در بالاترین سطح قرار گرفته‌اند و مبنای توسعه مدل ساختاری-تفسیری هستند. مدل ساختاری-تفسیری و سلسله‌مراتبی ترسیم‌شده بیانگر روابط عامل‌هاست که از سطح ششم شروع می‌شود و به سمت سطح اول (عامل زیست‌محیطی) امتداد پیدا می‌کند.

نتیجه‌گیری

امروزه شهرهای جدید با چالش‌های مدیریتی عمده‌ای مواجه هستند که در تحقیق حاضر هشت مورد از این چالش‌ها و میزان تأثیرگذاری آنها از نظر اهمیت مورد بررسی قرار گرفت. چالش‌هایی که در تحقیق حاضر ارزیابی شدند عبارت‌اند از: چالش‌های زیست‌محیطی، تسهیلات و خدمات، معماری و شهرسازی، اجتماعی و فرهنگی، اداری و نهادی، مالی و بودجه، حقوقی و قانونی، برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری. مدل‌سازی ساختاری-تفسیری برای بررسی ارتباط این متغیرها به کار گرفته شد. این رویکرد برای تعیین قدرت محرك و وابستگی عوامل مذکور استفاده شد.

بوده‌اند. وجود برخی از عامل‌ها به عنوان عوامل واسط نشان می‌دهد که این عامل‌ها ناپایدار هستند. مدل ساختاری-

تفسیری به‌دست‌آمده بیانگر این نتایج است:

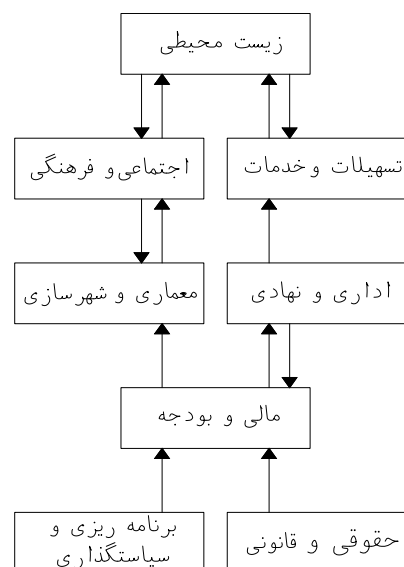
۱) این مدل، این گزاره را تأیید می‌کند که تمامی مشکلات شهرهای جدید و به عبارت دیگر عمده‌نقدهای مطرح‌شده در رابطه با این شهرها را می‌توان در حوزه «کمبود تسهیلات و خدمات» و هویت نازل و سطح پایین تعلق خاطر ساکنان یعنی حوزه «اجتماعی و فرهنگی» آنها جستجو کرد.

۲) به‌رغم پیش‌فرض اولیه، که همه مشکلات را متوجه مدیریت شهری یا مدیران شهری شهرهای جدید می‌داند، مدل به‌دست‌آمده، عوامل دیگری نظیر «شهرسازی و معماری»، «مالی و بودجه» و «زیست‌محیطی» را نیز در ایجاد این مشکلات دخیل می‌داند.

۳) پایین‌ترین نقطه دیاگرام مدل ساختاری-تفسیری نشان می‌دهد که علت اصلی یا محرک همه این چالش‌ها را باید در حوزه «برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری» جستجو نمود. به عبارت دیگر، همه مشکلات به نقطه اول شکل‌گیری و یا تصمیم برای ایجاد یک شهر جدید برمی‌گردد. تعیین صحیح هدف یا اهداف از احداث شهر جدید و اتخاذ راهبرد مناسب می‌تواند از بسیاری از چالش‌های آتی جلوگیری نماید. به عبارت روشن‌تر، این رویکرد که شهر جدید را به عنوان یک شهر دارای نقش مستقل، خودکفا، انسان‌گرا و ارزش‌مدار در نظر بگیریم، شهری که می‌تواند بسیاری از ارزش‌های شهرسازی و معماری ایرانی-اسلامی به نمایش بگذارد و در سطح منطقه، استان و حتی بین‌الملل بارز شود، با این رویکرد که آن را وابسته به کلان‌شهرها و خوابگاه شاغلان آنها تلقی کنیم بسیار متفاوت خواهد بود. خوابگاهی بودن خود سرآغاز بسیاری از چالش‌ها و مشکلات بعدی شهر جدید است که گریبان‌گیر مدیریت آن خواهد شد. از سوی دیگر عدم تدوین مناسب مبانی «حقوقی و قانونی» شهرهای جدید و عدم وضع قانون مناسب زمینه‌ساز بسیاری از چالش‌ها و مشکلات بعدی شهرهای جدید خواهد بود. به عبارت دیگر، قانون ایجاد شهرهای جدید، به‌رغم آنچه انتظار می‌رفت، موجب چالش‌های زیادی در حوزه مدیریت این شهرها، تأمین خدمات و تسهیلات مورد نیاز و نحوه تأمین منابع مورد نیاز احداث شهر جدید شده است و بازنگری، بهبود و اصلاح این شرایط ساختاری می‌تواند در ایجاد و پایداری منابع مالی مورد نیاز مدیریت شهرهای جدید، بهبود استانداردهای شهرسازی و معماری، افزایش ارائه خدمات و تسهیلات مناسب به شهروندان و ارتقای شاخص‌های فرهنگی و اجتماعی و تعلق خاطر آنان نقشی مؤثر ایفا کند.

تشکر و قدردانی

پژوهشگران از صاحب‌نظران و خبرگانی که با صرف وقت و



تصویر ۲. مدل ساختاری-تفسیری نهایی. مأخذ: نگارندگان.

است. همان‌گونه که در **تصویر ۲** مشخص است، مدل نهایی دارای پنج سطح است که در پایین‌ترین سطح چالش «زیست‌محیطی» واقع شده است. در سطح بالاتر از چالش «زیست‌محیطی» چالش‌های «تسهیلات و خدمات» و «اجتماعی و فرهنگی» قرار دارند که با آن تعامل دوسویه دارند. در سطح سوم، چالش «اداری-نهادهی» با تأثیر مستقیم بر چالش «تسهیلات و خدمات» و چالش «معماری و شهرسازی» با تعامل دوسویه با «چالش اجتماعی و فرهنگی» قرار دارند. در سطح چهارم چالش «مالی و بودجه» قرار دارد که در تعامل دوسویه با چالش «نهادهی و اداری» و دارای اثر مستقیم بر چالش «معماری و شهرسازی» است. در سطح پنجم، چالش‌های «حقوقی و قانونی» و «برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری» قرار دارند که هر دو دارای اثر مستقیم بر چالش مالی و بودجه هستند.

سؤال چهارم تحقیق این بود که هر کدام از عامل‌ها در کدام خوشه از عوامل مستقل، وابسته، خودمختار و واسط قرار می‌گیرند. دیاگرام قدرت محرک و وابستگی عامل‌های اصلی برای چالش‌های مدیریت شهرهای جدید این عوامل را در ۴ مقوله عامل‌های خودمختار، وابسته، واسط و محرک مقوله‌بندی می‌کند که در این بین عامل‌های «برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری» و «حقوقی و قانونی» به عنوان عوامل محرک، عامل‌های «تسهیلات و خدمات» و «اجتماعی و فرهنگی» به عنوان عوامل وابسته، عامل‌های «اداری و نهادهی»، «شهرسازی و معماری»، «مالی و بودجه» و «زیست‌محیطی» به عنوان عوامل واسط شناسایی شدند. هیچ کدام از عامل‌ها به عنوان عامل خودمختار شناسایی نشدند و این مسئله نشان می‌دهد که تمامی عامل‌ها در شکل‌گیری مدل ساختاری-تفسیری نقش داشته و به‌نوعی با دیگر متغیرها در ارتباط

علاقه بسیار در انجام این تحقیق همکاری کردند نهایت تشکر و سپاسگزاری را می‌نمایند.

پی‌نوشت‌ها

۱. Interpretative Structural Modeling

۲. Sage

۳. Classification of factors

فهرست منابع

- آیینی، محمد. (۱۳۹۳). مدیریت شهری در ایران از نگاه قوانین. تهران: رایحه‌تسنیم.
- آیینی، محمد؛ ذبیحی، حسین و سعیده‌زآبادی، زهراسادات. (۱۳۹۷). بررسی چالش‌های نظام مدیریت شهری در شهرهای جدید ایران. فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری، ۷(۲۷)، ۱۱۱-۱۲۴.
- ارجمندنیا، اصغر. (۱۳۷۸). حیات اجتماعی در شهر جدید. آبادی، ۸(۲۹)، ۵۰-۴۱.
- امامی، میترا و عرب، نرگس. (۱۳۹۶). مروری بر شاخص‌های مکان‌یابی شهر جدید. فصلنامه انسان و محیط‌زیست، ۱۵(۲)، ۱۴۳-۱۳۱.
- ایراندوست، کیومرث و امینی، امین. (۱۳۹۰). ارزیابی چالش‌های مدیریت شهرهای کوچک اندام از دید گروه‌های ذی‌نفع. فصلنامه مطالعات شهری، ۱۱(۱)، ۹۱-۱۰۸.
- بوربور اژدری، مرضیه و بوربور اژدری، مهدیه. (۱۳۹۵). مدل مفهومی الگویابی پارسل‌های مناسب مسکونی در شهرهای جدید با استفاده از داده‌کاوی مکان‌محور: مطالعه موردی شهر جدید پردیس. فصلنامه مطالعات جغرافیا، عمران و مدیریت شهری، ۲(۱)، ۴۴-۳۶.
- پیران، پرویز. (۱۳۸۵). شهرهای جدید، بی‌تاریخ و بدون فرهنگ: مسئله هویت‌یابی. مجموعه مقالات هویت شهرهای جدید. تهران: انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- تبریزی، جلال. (۱۳۸۵). نگاهی به مبانی نظری ساخت شهرهای جدید در ایران. مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید. تهران: انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- جلالی، دانن. (۱۳۸۹). شهرداری‌ها و مدیریت بهره‌برداری در شهرهای جدید، گفتگو با اسماعیل صالحی. نشریه شهرداری‌ها، ۱۱(۹۹)، ۴۷-۴۱.
- جواد شهیدی، کوروش. (۱۳۷۷). مقدمه‌ای بر مفاهیم‌نوشهرها از آغاز تا امروز. تهران: انتشارات پژوهنده.
- چهارراهی، ذبیح‌الله. (۱۳۸۸). تحلیلی بر تقسیمات کالبدی شهر شیراز براساس مدیریت یکپارچه شهری (پایان‌نامه منتشر نشده کارشناسی ارشد رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری). دانشگاه تهران، تهران.
- حاتمی‌نژاد، حسین؛ زمانی، زهرا؛ حاجی‌نژاد، صادق و قضایی، محمد. (۱۳۹۲). آسیب‌شناسی شهرهای جدید در ایران. فصلنامه اطلاعات جغرافیایی (سپهر)، ۲۲(۸۸)، ۵۷-۴۷.
- حبیبی، سید محسن. (۱۳۸۴). شهر جدید آستانه‌ای برای تکوین خاطره و حافظه شهری. مجموعه خلاصه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید. تهران: انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- حجتی، نگین و نعمتی‌مهر، مرجان. (۱۳۹۶). کاربست برنامه‌ریزی فرهنگی در شهر جدید هشتگرد. صفه، ۲۷(۷۷)، ۹۸-۷۹.
- حسین‌زاده دلیر، کریم؛ پورمحمدی، محمدرضا و سیدفاطمی، سید

- مجید. (۱۳۹۰). بررسی ضرورت ایجاد شهرهای جدید در نظام شهری ایران. فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی، ۱۶(۳۸)، ۱۸-۱.
- حیدری، جهانگیر. (۱۳۹۳). بررسی ضرورت ایجاد و ارزیابی عملکرد شهر جدید عالی‌شهر. فصلنامه برنامه‌ریزی فضایی، ۴(۳)، ۱۳۴-۱۱۵.
- داستان، محمدخلیل. (۱۳۸۴). جایگاه شهرهای جدید در توسعه پایدار. مجموعه مقالات شرکت عمران شهرهای جدید (جلد سوم). تهران: انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- رفیعیان، محتبی و محمودی، مهران. (۱۳۹۳). ارزیابی الگوی مکان‌گزینی شهرهای جدید منطقه شهری تهران با استفاده از روش ارزیابی چندمتغیره. فصلنامه جغرافیا و توسعه، ۱۲(۳۶)، ۱۲۲-۱۰۹.
- زبردست، اسفندیار و جهانشاهلو، لعل. (۱۳۸۶). بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت. مجله جغرافیا و توسعه، ۵(۱۰)، ۲۲-۵.
- زیاری، کرامت‌الله. (۱۳۹۴). برنامه‌ریزی شهرهای جدید. چاپ پانزدهم. تهران: انتشارات سمت.
- زیویار، پروانه و رجبی، آریتا. (۱۳۸۷). گسترش فضایی و ضرورت ایجاد شهرهای جدید: نمونه موردی شهر جدید پردیس. فصلنامه سرزمین، ۱۹(۱)، ۶۵-۵۳.
- سرور، رحیم؛ توکلی، محمدرضا و بحیرایی، حمید. (۱۳۹۵). برنامه‌ریزی و مدیریت شهرهای جدید: توسعه اجتماعی و سرزنده سازی شهری. تهران: انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- سعیدی رضوانی، نوید؛ عبداللهی، مجید؛ ایازی، سیدمحمدهادی؛ نودزپور، علی؛ ایمانی جاجرمی، حسین؛ کاظمیان، غلامرضا و صالحی، اسماعیل. (۱۳۹۲). مدیریت شهری (جلد سوم): بررسی تطبیقی نظام مدیریت شهری در کشورهای نمونه. تهران: انتشارات تیسرا.
- سعیدیان، عبدالحسین. (۱۳۸۷). شناخت شهرهای ایران. تهران: انتشارات علم و زندگی.
- سیاف‌زاده، علیرضا. (۱۳۹۲). مدیریت شهری کلان‌شهر تهران: فرصت‌ها و چالش‌ها. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- سیدجوادی، سیدرضا؛ هاشمی، مهدی و محمودیان، امید. (۱۳۹۵). ارائه مدلی به منظور تبیین مسئولیت اجتماعی در شرکت‌های نفت و گاز با استفاده از مدل‌سازی ساختاری-تفسیری (ISM). فصلنامه مدیریت دولتی، ۱۸(۱)، ۹۲-۷۵.
- شرکت عمران شهرهای جدید. (۱۳۸۵). بیانیه همایش بین‌المللی شهرهای جدید. تهران: انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- شول، عباس و صادقی، سعید. (۱۳۹۶). ارائه مدلی جهت ارزیابی شاخص‌های چابکی پالایشگاه گاز فجر جم با رویکرد مدل‌سازی ساختاری-تفسیری. فصلنامه مدیریت صنعتی، ۱۲(۴۰)، ۸۰-۶۳.
- طلاچیان، مرتضی. (۱۳۸۳). نگاهی به شهرهای جدید. تهران: انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- قرخلو، مهدی و عابدینی، اصغر. (۱۳۸۸). ارزیابی چالش‌ها و مشکلات شهرهای جدید و میزان موفقیت آنها در ایران: شهر جدید سهند. فصلنامه مدرس علوم انسانی، ۱۳(۱)، ۱۹۱-۱۶۵.
- کاظمیان، غلامرضا؛ صالحی، اسماعیل؛ ایازی، سید محمدهادی؛ نودزپور، علی؛ ایمانی جاجرمی، حسین؛ سعیدی رضوانی، نوید و عبداللهی، مجید. (۱۳۹۲). مدیریت شهری (جلد اول): مبانی و حوزه‌ها. تهران: انتشارات تیسرا.

doi: 10.1007/s00170-008-1788-7

- Dubey, R. & Ali, S. (2014). Identification of Flexible Manufacturing System Dimensions and Their Interrelationship Using Total Interpretive Structural Modelling and Fuzzy MICMAC Analysis. *Global Journal of Flexible Systems Management*, 15(2), 131-143. doi: 10.1007/s40171-014-0058-9
- Hornby, A. (2004). *Oxford advanced learner's dictionary of current English*. Oxford: Oxford University Press.
- Jharkharia, S. & Shankar, R. (2005). IT-enablement of Supply Chains: Understanding the Barriers. *Journal of Enterprise Information Management*, 18(1), 11-27. doi: 10.1108/17410390510571466
- Mangla, S., Madaan, J., Sarma, P. & Gupta, M. (2014). Multi-objective Decision Modelling Using Interpretive Structural Modelling for Green Supply Chains. *International Journal of Logistics Systems and Management*, 17(2), 125. doi: 10.1504/ijlsm.2014.059113
- Nandakumar, M. K., Jharkharia, S. & Nair, A. S. (Eds.). (2014). *Organisational flexibility and competitiveness*. New Delhi: Springer India.
- Raut, R., Priyadarshinee, P., Gardas, B. & Jha, M. (2018). Analyzing the factors influencing cloud computing adoption using three stage hybrid SEM-ANN-ISM (SEANIS) approach. *Technological Forecasting and Social Change*, 134, 98-123. doi: 10.1016/j.techfore.2018.05.020
- Ziari, K. (2006). The Planning and Functioning of New Towns in Iran. *Cities*, 23(6), 412-422. doi: 10.1016/j.cities.2006.08.006
- Ziari, K. & Gharakhlou, M. (2009). A Study of Iranian New Towns during Pre- and Post-revolution. *International Journal of Environmental Research*, 3(1), 143-154. doi: 10.22059/IJER.2009.43
- Zamani, B. & Arefi, M. (2013). Iranian New Towns and their Urban Management Issues: A Critical Review of Influential Actors and Factors. *Cities*, 30(1), 105-112. doi: 10.1016/j.cities.2012.01.003

- کهن خاکی، سمیرا. (۱۳۹۴). شناسایی عوامل حیاتی موفقیت تجارت سیار با رویکرد تفسیری-ساختاری. *فصلنامه اختصاصی تبلیغات و بازاریابی*، ۱۱(۱)، ۱۱۱-۱۲۲.
- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. (۱۳۸۰). شهرهای جدید: سنجش دلایل ناکامی‌ها و پیشنهاد راهکارهایی برای آینده (شماره مسلسل ۶۲۰۶، کد موضوعی ۴۱۰). تهران: دفتر امور زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
- مزینی، منوچهر. (۱۳۷۳). مقالاتی در باب شهر و شهرسازی. تهران: موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- مشکینی، ابوالفضل؛ سلیمانی، محمد؛ عزیزی، حسین؛ زارعی، معصومه و زارع‌پیشه، نرگس. (۱۳۹۲). ارزیابی میزان تحقق‌پذیری اهداف شهرهای جدید در ایران: مطالعه موردی شهر جدید صدرا. شهرها، ۱(۱)، ۲۹-۴۱.
- میریان، سید محمود. (۱۳۸۵). تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان. مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید. تهران: انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- نصیری، اسماعیل و بابا، علیرضا. (۱۳۹۳). شهرهای جدید و توسعه پایدار شهری. همایش ملی مهندسی عمران، معماری و مدیریت پایدار شهری. گرگان: سازمان ملی استاندارد استان گلستان.
- وان‌دیک، ماین پیتر. (۱۳۹۳). مدیریت شهری از نظریه تا عمل: اداره کشورهای در حال توسعه. تهران: انتشارات تیسرا.
- هراتی، سودابه و زیویار، پروانه. (۱۳۹۱). جایگاه شهرهای جدید در نظام شهری. تهران: جهاد دانشگاهی واحد شهید بهشتی.
- Attri, R., Grover, S., Dev, N. & Kumar, D. (2012). An ISM approach for modelling the enablers in the implementation of Total Productive Maintenance (TPM). *International Journal of System Assurance Engineering and Management*, 4(4), 313-326. doi: 10.1007/s13198-012-0088-7
- Chidambaramanathan, S., Muralidharan, C. & Deshmukh, S. (2008). Analyzing the Interaction of Critical Factors of Supplier Development Using Interpretive Structural Modeling—an Empirical Study. *The International Journal of Advanced Manufacturing Technology*, 43(11-12), 1081-1093.

COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted to the Bagh-e Nazar Journal. This is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



نحوه ارجاع به این مقاله

آیینی، محمد؛ ذبیحی، حسین و سعیده زرابادی، زهرا سادات. (۱۳۹۸). ارائه مدل ارزیابانه از چالش‌های نظام مدیریت شهری شهرهای جدید ایرانی بر مبنای رویکرد مدل‌سازی ساختاری-تفسیری (ISM). *باغ نظر*، ۱۶ (۷۵): ۳۳-۴۶.
 DOI: 10.22034/bagh.2019.159255.3880
 URL: http://www.bagh-sj.com/article_92104.html

