یادداشت

ستیون‌مندل: نوآوری در صنعت بیمه

استیون مندل یکی از بی‌آلایش‌ترین افرادی که است که ممکن است ببینید. او در سال ۲۰۱۲ به کمک شریکش کسیووکاری را راه‌اندازی کرد تا به بخش‌های فرعی که از سوی بیمه‌گذارهای بزرگ نادیده گرفته می‌شوند خدمات بیمه ارائه کند.مندل قبل از تاسیس شرکت **Bought By Many**، عمر کاری خود را با موسسه‌های خدمات مالی گذرانده بود. او مدتی کارشناس امور بازنشستگی در شرکت مشاوره **AON** بود، سپس شش سال را به‌عنوان مشاور مدیریت با موسسه مک‌کینزی همکاری کرد و هشت سال هم در کار مدیریت ثروت در چند شرکت بزرگ در این بخش بود.ایده **Bought By Many** وقتی به ذهنش رسید که تلاش می‌کرد یک بیمه درمانی شخصی را خریداری کند و وقتی فهمید که هزینه پوشش آن بیمه به‌صورت شخصی برای خود و خانواده‌اش چهار برابر پوشش شرکتی است، حیرت‌زده شد. اینکه افراد برای خرید بیمه به‌صورت انفرادی با چنین مشکلی مواجه هستند؛ احساسات برابری‌جویانه او را برانگیخت: «انسان‌ها با هم تفاوت دارند اما چرا این متفاوت بودن باید بر خورداری از خدمات بیمه را سخت و گران‌تر کند؟»

او روند خریدهای گروهی در بخش‌های دیگر مثل تاسیسات و مخابرات را بررسی کرد. ایده به کار بردن این روش خرید در بازار بیمه به ذهنش رسید. مدل کسیووکار اصلی، با استفاده از میلیون‌ها داده جست‌وجو شده در مورد بیمه عملی بود تا مشخص شود چقدر تقاضا برای نیازهای ویژه بیمه‌ای وجود دارد. سپس شرکت **Bought By Many** گروه‌های آنلاینی برای افرادی که این نیازها را داشتند تشکیل داد و با یکسری شرکت بیمه قدیمی در مورد قراردادهای جدید و قیمت‌های تخفیفی وارد مذاکره شد.این کسیووکار از آن موقع به تدریج رشد کرد و محصولات و سفر مشتری مخصوص خودش را ارائه کرده است. این شرکت طراحی همه خدمات خود را از ابتدا انجام می‌دهد تا تجربه مشتری را در صنعت بیمه ارتقا دهد؛ از جمله معرفی محصولاتی با ویژگی‌های منحصر به فرد که تقاضاهایی که در داده‌های جست‌وجو شده شناسایی می‌شوند، برطرف شوندبه جز مصرف‌کنندهٔ تکنولوژی در قلب مفهوم کسیووکار او قرار دارد. مندل به اینکه در جبهه نوآوری تکنولوژی مالی قرار گرفته افتخار می‌کند و به لزوم شفافیت بیشتر و نوآوری در خدمات مالی اعتقاد دارد. این عقیده در مدل کسیووکار او منعکس شده است. شفافیت زیاد (اسنادی که دقیقا نشان می‌دهند بیمه شما چه چیزهایی را پوشش می‌دهد و چه چیزهایی را پوشش نمی‌دهد)؛ فرآیند درخواست نوآورانه و بدون سردرگمی‌های آزارندهند؛ و امکان برنامه‌ریزی‌های مستقیم و راحت با بیمه‌گذارها.

این رویکرد، باعث موفقیت و افزایش اعتبار کسیووکار او شده است. شرکت **Bought By Many** در آستانه دومین سری تامین مالی ۱۵ میلیون پوندی در ژوئیه ۲۰۱۸، فعالیت خود را در سوئد شروع کرد. در سال مالی منتهی به ۳۱ مارس ۲۰۱۸ به درآمد ۲۰ میلیون پوندی رسید و در لیست روزنامه سانده‌ی تایمز رتبه سیزدهم برترین شرکت خصوصی تکنولوژی بیمه را در بریتانیا از نظر سرعت رشد، به دست آورد. تلاش‌های اولیه این شرکت برای همکاری با شرکت‌های بیمه گذار بزرگ به منظور ثابت کرده بود که این صنعت چقدر غیرشفاف و غیرمنعطف است. او می‌گوید: «حتی وقتی بیمه‌گذارهایی را پیدا می‌کردیم که دوست داشتند نوآوری کنند، متوجه می‌شدیم توانایی آنها برای شناخت قیمت‌گذاری، محصول و تجربه مشتری چقدر ناامیدکننده است. آنها موافق بودند که این نوآوری ضروری است، اما با توجه به محدودیت‌های سیستمی، مدیریتی، فرهنگی و سرمایه‌گذاری، نمی‌توانستند آن را پیاده کنند. بیمه‌گذارها توانایی این را که روی فرصتی که ما در اختیارشان می‌گذاشتیم، سرمایه‌گذاری کنند نداشتند.» او به این نتیجه رسید که باید خودش این کار را انجام دهد و بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۶ برنامه‌ریزی‌های بنیادی اولیه برای معرفی محصولات خودش را انجام داد. سپس یک چالش بزرگ ظاهر شد. شرکت او باید به نمایندگی‌های شرکت‌های بیمه دسترسی پیدا می‌کرد تا بتواند کل سفر مشتری را در اختیار بگیرد. اما بیمه‌گذارها تمایلی به این کار نداشتند و پیامشان این بود که: «تو از کجا پیدایت شد؟» بنابراین، مندل ابتدا یک کارگزاری خرید، سپس تصمیم گرفت با یک بیمه‌گذار بزرگ وارد مشارکت شود. در اینجا بود که یکی دیگر از ویژگی‌های بارز کار او، یعنی سرسختی ظاهر شد. «یکی از چیزهایی که به‌عنوان یک کارآفرین باید یاد بگیرید و در کلاس‌های درسی آموزش داده نمی‌شود، واکنش نشان دادن به تغییرات و اتفاق‌های غیرمنتظره در شرایط توفانی است.»

واکنش او این بود که به جای کار مستقیم با طرف مصرف‌کننده، سراغ بیمه اتکایی (شرکتی که بخشی از ریسک پرداخت خسارت شرکت‌های بیمه را تقبل می‌کند) برود. او با شرکت مونیخ ری (**Munich Re**) که در دور اول تامین سرمایه آنها مشارکت داشت، وارد همکاری شد. مندل دنبال یک قضای بازار بزرگ برای بیمه می‌گشت که به سرعت در حال رشد بود و می‌خواست در آن اختلال نوآورانه ایجاد کند. بنابراین پوشش بیمه حیوانات خانگی در انگلستان را انتخاب کرد. شرکت‌های دیگر بیشتر بر بیمه مسکن و خودرو متمرکز بودند و علاقه چندانی به این حوزه نشان نداده بودند.مرحله بعدی، درگیر کردن مشتریان بالقوه بود. «با ۴۰ هزار کامنت صاحبان حیوانات خانگی را در مورد پست‌ها و تبلیغاتی که در رسانه‌های اجتماعی داشتیم، بررسی و مقایسه کردیم. این دیدگاه‌هانشان داد که مردم چه نظری در مورد سیاست‌های موجود دارند و از چه چیزی بدشان می‌آید. سپس بر اساس آن، محصولات جدید را طراحی کردیم. راهکارهایی که بیمه‌گذارهای پیشکسوت ارائه می‌دهند اشکالات زیادی داشت. بنابراین تصمیم گرفتیم هر مرحله از سفر مشتری را تغییر دهیم.» مندل می‌گوید: «فرآتر از موفقیت کسیووکار، تغییراتی که ایجاد می‌کنیم، تاثیر واقعی بر زندگی مردم دارد. مثلا ما حیوانات خانگی را تحت پوشش بیمه قرار دادایم؛ کاری که شرکت‌های دیگر از آن سر باز زدند. کارهای بزرگی انجام داده‌ایم، اما هنوز راهی طولانی در پیش داریم. واقعا می‌خواهیم صنعت بیمه را به سوی عصر مدرن بکشانیم. اگر بتوانیم این موضوع را به‌صورت موثری مدیریت کنیم، می‌توانیم بگوییم کاری را به ثمر رسانده‌ایم.»

نویسنده: تیک هیکشیک
مترجم: مریم رضایی

با تصویب مجلس انجام می‌شود؛

راه‌اندازی سامانه اطلاعات پرسنلی شهرداری‌ها توسط وزارت کشور

مجلس مجوز راه اندازی سامانه اطلاعات پرسنلی شهرداری‌ها و موسسات وابسته به آن را به وزارت کشور داد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایستا: نمایندگان مجلس ۱۹ لایحه درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها را به تصویب رساندند که براساس آن به منظور کاهش هزینه‌های جاری شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و ساماندهی تیروی انسانی آنان به وزارت کشور اجازه داده می‌شود حداکثر تا ۶ ماه پس از لازم الاجرا شدن این قانون تسبت به راه اندازی سامانه اطلاعات پرسنلی شهرداری‌ها، سازمان‌ها، موسسات و شرکت‌های وابسته به آنها اقدام کنند. شهرداری‌ها مکلفند تسبت به ثبت اطلاعات حداکثر سه ماه بعد از راه اندازی سامانه مذکور اقدام کنند.

طبق تبصره این ماده مقررات استخدامی کلیه کارکنان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و موسسات، سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته به شهرداری بر طبق آیین‌نامه‌ای است که توسط وزارات کشور با همکاری سازمان اداری و استخدامی ظرف مدت شش ماه از تاریخ ابلاغ این قانون تهیه می‌شود و به تصویب هیات وزیران می‌رسد.

طبق ماده ۲۰ این لایحه که به تصویب مجلس رسید در راستای ارتقای سطح دانش شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و شوراهای اسلامی به سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها اجازه داده می‌شود تا ۰.۲ درصد از عوارض متمرکز در اختیار آن سازمان را برای آموزش‌های کاربردی تیروهای شاغل در شوراهای اسلامی، شهرداری‌ها و دهیاری‌ها براساس دستور العملی که ظرف مدت ۶ ماه از تاریخ لازم الاجرا شدن این قانون متمرکز توسط سازمان مذکور و شورای عالی استان‌ها تهیه می‌شود و توسط وزیر کشور ابلاغ می‌شود هزینه کند.

در ماده ۲۱ این لایحه که به تصویب مجلس رسیده تیز آمده است که ماده ۶ قانون تاسیس و تحوه اداره کلنبخانه‌های عمومی کشور به شرح ذیل اصلاح می‌شود: شهرداری ها موظف اند عمه سال حداقل تیم درصد از درآمدهای وصولی خود به استثنای وام و تسهیلات، اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای که دولت در اختیار شهرداری‌ها قرار می‌دهد، اوراق مشارکت، فیانس و تهاتر به حساب تجمن کلنبخانه‌های عمومی شهر مربوطه واریز کنند.

نمایندگان همچنین با تصویب ماده دو لایحه درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها مقرر کردند از تاریخ لازم الاجرا شدن این قانون بندهای ۱۶، ۲۶، ۲۰ و تبصره دو بند ۳۰ ماده ۸۰ قانون تشکیلات و وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی شهر، ماده ۴، تبصره‌های یک و دو ماده ۱۰ و مواد ۱۲ و ۱۴ قانون توسازی و عمران شهری نسخ شود.

سازمان جهانی گردشگری اعلام کرد

۵ مسیر رشد گردشگری در کشورها

توسعه پایدار گردشگری در جهت رشد صنعت گردشگری در اقتصاد جهانی در پنج مسیر اصلی شکل گرفته است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، سال ۲۰۱۸ نهمین سال متوالی از رشد پایدار در صنعت گردشگری بوده است که اکنون با سهم ۷ درصدی از صادرات جهانی، با سرعت بیشتری نسبت به صادرات کالا طی هفت سال گذشته رشد داشته است. رشد درآمد گردشگری جهان در سال ۲۰۱۸، معادل ۴ درصد بوده درحالی‌که درآمد صادرات کالا در جهان طی سال ۲۰۱۸ از رشد ۳ درصدی برخوردار بوده است. براساس اعلام زوربا پولولیکاشویلی دبیر کل سازمان توریسم جهانی ملل متحد، از عمده دلایل نتایج مثبت در رشد گردشگری، وجود یک محیط مطلوب اقتصادی در جهان و طبقه متوسط رو به رشد و تعدادهای نوظهور، پیشرفت‌های فناوری و مدل‌های جدید تجاری در این حوزه، افزایش ظرفیت‌های حمل‌ونقل هوایی، هزینه‌های مقرون به صرفه در اقامت و خرید، تغییرات اجتماعی و همچنین تسهیل ویزا بوده است.

براساس گزارش سازمان گردشگری جهانی، سهم اقتصادهای پیشرو در جذب گردشگران خارجی با ۷۶۲ میلیون نفر معادل ۵۴/۴ درصد اعلام شد و سهم اقتصادهای نوظهور با ۴۳۹ میلیون نفر معادل ۴۵/۶ درصد بوده که نسبت به سال گذشته ۵ درصد رشد داشته است. درآمد حاصل از گردشگری خارجی در کشورهای پیشرو ۹۳۷ میلیارد دلار با سهم ۶۴/۶ درصدی در صنعت گردشگری است و کشورهای نوظهور با رشد ۷/۵ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۷، با ۵۱۴ میلیارد دلار معادل ۳۵/۴ درصد از سهم گردشگری جهان را به خود اختصاص داده است.

توسعه گردشگری در طول زمان با وجود شوک‌های ناگهانی، قدرت‌نمایی و انعطاف‌پذیری بخش‌ها تداوم یافته است که این توسعه براساس پنج عامل اصلی شکل گرفته است. علت نخست، با وجود شرایط اقتصادی مطلوب، تولید ناخالص جهانی ۳/۶ درصد رشد داشته است که رشد درآمدهای گردشگری ۴/۴ درصد است که این امر به دو دلیل اصلی حاصل شد، اول متعادل نگه داشتن نرخ مبادله و دوم پایین بودن میزان سودی است که کارگزاران و عوامل گردشگری برای خود لحاظ می‌کنند. از مهم‌ترین عوامل توسعه گردشگری بین‌المللی، افزایش ویزاهای الکترونیکی و پیشرفته است که با سهم حدود ۱۰ درصد منجر به تسهیل دریافت ویزا برای گردشگران شده است. اگرچه هنوز نیمی از جمعیت گردشگری به ویزای سنتی نیاز دارند اما سهم ویزای سنتی در جهان از ۷۵ درصد در سال ۱۹۸۰ به ۵۳ درصد در ۲۰۱۸ کاهش یافته است.

در این میان ۲۱ درصد از کشورها سیاست بدون ویزا را در پیش گرفتند و ۱۶ درصد از کشورها در همان بدو ورود به گردشگران ویزا می‌دهند. تقاضای گسترده برای سفرهای هوایی از جمله عوامل توسعه گردشگری در سال ۲۰۱۸ است که طبق آمار حمل‌ونقل جهانی (**IATA**)، ترافیک مسافربری جهانی ۶ درصد رشد داشته است و از جمله دلایل آن، پایدار بودن قیمت‌های سوخت و پایین بودن کرایه‌ها است. طی دو دهه گذشته، تعداد اتصالات هر جفت شهر در دنیا که به وسیله حمل‌ونقل هوایی به یکدیگر متصل شده‌اند بیش از دو برابر شده به این معنی که ۲۰ هزار اتصال جدید هوایی بین شهرهای جهان به‌وجود آمده است. براساس اعلام سازمان جهانی گردشگری، سهم سفرهای هوایی از ۴۶ درصد در سال ۲۰۰۰ به ۵۸ درصد در سال ۲۰۱۸ افزایش یافته است در حالی که حمل‌ونقل زمینی از ۴۹ درصد به ۳۹ درصد در مدت مشابه کاهش یافته است و سهم حمل‌ونقل دریایی از سفرها، ۴ درصد است.

افزایش فناوری‌های دیجیتالی و هوش مصنوعی، تغییرات گسترده‌ای در گردشگری بین‌المللی ایجاد کرده است. استفاده از تکنولوژی اطلاعات و ارتباطات و گسترش آن در زمینه عرضه و تقاضای گردشگری سبب شد که گردشگران قبل از سفر به ارزیابی و بررسی وضعیت مقاصد بپردازند و تجربه‌های مجازی را در چارچوب دورنمایی گردشگر در ذهن خود شکل دهند. با تشکیل سازمان‌های مدیریت مقاصد (**DMO**) به ارائه خدمات الکترونیکی، مدیریت منابع گردشگری، برنامه‌ریزی برای فعالیت‌های گردشگری، تبلیغ و بازاریابی الکترونیکی می‌پردازند که به‌عنوان یک لایه میانی در گردشگران الکترونیکی ملایین عرضه و تقاضا شکل می‌دهند. تغییرات اجتماعی را می‌توان پنجمین عامل توسعه گردشگری به شمار آورد. با توجه به اینکه توسعه پایدار، بخش مهمی از سیاست‌های گردشگری در ۱۰۱ کشور عضو سازمان توریسم جهانی به حساب می‌آید، توسعه پایدار با رقابتی بودن برای ایجاد کسیووکارهای جدید و استفاده موثر از منابع، ارتقای حفاظت زیست محیطی و اقدامات گسترده با توجه به تغییرات هوایی در جهان گسترش یافته است.

عبور «فرسودگی اتوبوس‌ها» از هشدار

رئیس کمیته محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران در نطق پیش از دستور خود در جلسه روز گذشته شورای شهر تهران با اعلام اینکه چالش فرسودگی ناوگان اتوبوس در تهران از وضعیت «هشدار» عبور کرده است، خواستار ایفای تعهدات دولت در قبال تقویت حمل و نقل عمومی شد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از همشهری، متن نطق سید آرش حسینی مبارکی به این شرح است: «۱۵۲۶۷ این عدد را به خاطر بسپارید! این عدد، آمار تعداد اتوبوس‌های فرسوده تهران در چهار سال دیگر است. به عبارت دیگر، در سال ۱۴۰۲ با فرض عدم افزایش ناوگان، ۸۹ درصد اتوبوس‌های پایتخت فرسوده خواهند بود. این آمار هشدار دهنده‌ای است و چنانچه ما سیستم حمل و نقل عمومی را اصلاح نکنیم، همچنان چشم‌هایمان را نسبت به ناوگان فرسوده موجود در عرصه اتوبوسرانی ببندیم و برای نوسازی و توسعه حمل و نقل عمومی اقدام نکنیم، قطعا سیاست‌های کنترلی، جریمه و طرح ترافیک با ارتقای استاندارد خودروها تاثیر کافی را نخواهند گذاشت و محیط زیست شهر تهران آلوده‌تر و شهر تهران با تراکیک بیشتری روبه‌رو خواهد شد. تهران در آذر امسال، وضعیت نامناسبی را از نظر شاخص‌های آلودگی هوا تجربه کرد. هوای تهران ۱۲ روز در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس و یک روز در شرایط ناسالم برای همه جامعه قرار داشت اما با وجود اینکه آلودگی و وضعیت اضطراری برای تک‌تک شهروندان احساس می‌شد و می‌شود، همچنان ۴۰ درصد مردم از خودروهای شخصی استفاده می‌کردند. این مساله نشان می‌دهد که حتی گرانی بنزین و اعمال محدودیت‌های تردد نتوانسته از میزان تردد خودروهای شخصی در سطح خیابان‌ها و معابر شهر تهران بکاهد. اما چرا شهروندان همچنان ترجیح می‌دهند از خودروهای شخصی به جای حمل و نقل عمومی استفاده کنند؟ یکی از مهم‌ترین دلایل آن است که شهر تهران از یک سیستم حمل و نقل عمومی مورآمد، کافی و مجهز برخوردار نیست و همین مساله موجب شده است تا شهروندان نسبت به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی در شرایط کنونی رغبت چندانی نداشته باشند. این در شرایطی است که متروی تهران می‌تواند همه‌ایمن سفر در روز جابه‌جایی داشته باشد اما در حال حاضر از یک سوم ظرفیت خود بهره می‌گیرد. هم‌اکنون در شهر تهران حدود ۵هزار و ۹۰۰ دستگاه اتوبوس فعال است که ۵۴ درصد از این ناوگان، فرسوده هستند. در حالی که حداکثر مدت فعالیت اتوبوس‌ها ۸سال است میانگین طول عمر اتوبوس‌های تهران در حال حاضر بیش از ۱۱ سال است.

متاسفانه ۸سال است که دولت هیچ اتوبوس جدیدی را به شهرداری تهران تحویل نداده است و از آن زمان، روند نوسازی ناوگان اتوبوسرانی بسیار کند شده و شرایطی را به وجود آورده است که در چالش فرسودگی ناوگان اتوبوس، از وضعیت هشدار هم عبور کرده‌ایم. چراکه روزانه ۳۰۰ دستگاه اتوبوس به دلیل فرسودگی در سطح شهر تهران متوقف می‌شوند که این موضوع، هم سبب ایجاد نارضایتی شهروندان شده و هم هزینه‌های نالئی از تعمیر و نگهداری را افزایش داده است. این در حالی است که قوانین متعددی درباره توسعه حمل و نقل عمومی وجود دارد که عصاره آن را می‌توان در قانون هوای پاک، قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و قانون هدفمندی یارانه‌ها دانست. اما متاسفانه اجرای این قوانین مورد غفلت واقع شده و تنها در یک بازه زمانی کوتاه‌مدت که واورونگی هوا شدت می‌یابد، مورد توجه قرار می‌گیرد. سپس مجددا به بوته فراموشی سپرده‌می‌شوند.

ما منکر تنگناهای اقتصادی ناشی از تحریم‌ها در کشور نیستیم و می‌دانیم کشور با مشکلات بسیاری در عرصه اقتصادی دست و پنجه نرم می‌کند. خشنود نیز هستیم که سرانجام پس از مدت‌ها جلسه بررسی نحوه نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی روز چهارشنبه هفته گذشته به برگزار شد و وزارت نفت نیز با پرداخت یارانه صرفه‌جویی سوخت از تیر تا شهریور امسال موافقت کرده است. امیدوار هستیم سرانجام مصوباتی که با تاخیر جدی در اجرا روبه‌رو هستند، اجرا شوند چراکه تداوم روند کنونی دیگر ممکن نیست. تداوم روند کنونی یعنی افزایش آلودگی هوا، تداوم روند کنونی یعنی ایجاد نارضایتی بیشتر در میان شهروندان و در یک کلام، تداوم روند کنونی یعنی به خطر انداختن جان مردم. نامه‌هنگی‌های داخلی در وزارت صنعت، معدن و تجارت و دستگاه‌های اقتصادی باید پایان پذیرد و کسانی که با چرخش قلم‌شان مانع از اجرای مصوبه استراتژیک دولت شده‌اند، باید متوجه باشند روزنه‌های تدبیر و امید در پیچ و خم بوروکراسی‌های موجود در حال خاموش شدن است.

با اینکه مدیریت شهری در دوره پنجم با میراث بدهی‌های سنگین روبه‌رو است و این تنگنای به وجود آمده موجب شده تا مدیریت شهری با یک سیاست ریاضتی ایام را به سر بکند، اما ضرورت نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و توسعه آن چنان بود که شورای شهر در قانون بودجه سال ۹۸، مجوز انتشار و قروش اوراق مشارکت به مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان را مصوب کرد که لازم است بانک مرکزی حداقل در تسریع صدور مجوزهای مربوطه همکاری بیشتری از خود نشان دهد از سوی دیگر، دولت و به‌طور ویژه وزارت صنعت و بانک مرکزی می‌توانند حمایت‌هایی را انجام دهند که مدیریت شهری را تا حدی از تنگنای به وجود آمده برهاند. موضوع اتوبوس‌های فرسوده فقط مساله تهران نیست بلکه شهرستان‌های حومه پایتخت نیز با مشکلات به مراتب بیشتری مواجه هستند و در اینجا از ریاست سازمان برنامه و بودجه درخواست می‌کنم با توجه به وقایع اخیر در آبان ۹۸ توجه ویژه‌ای به تامین اعتبارات نوسازی ناوگان اتوبوسرانی داشته باشند. همچنین از نمایندگان مجلس به ویژه قراکسیون امید و مجمع نمایندگان تهران کمک می‌طلبم تا در مدت باقی مانده مدیریت شهری را همراهی بیشتری کنند. در گام اول، سازمان برنامه و بودجه را موظف به پرداخت بدهی‌های پیشین دولت به شهرداری‌های کلان‌شهرها به ویژه تهران کنند و در گام دوم، اعتبارات نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در قانون بودجه سال ۹۹ را افزایش دهند.در پایان ضروری می‌دانم که تاکید کنم نوسازی اتوبوس‌ها در تهران در حال حاضر یکی از اقدامات مهم در کاهش آلودگی هواست. اما اتوبوس‌ها جدا از ایجاد آلودگی به دلیل دیگری نیز باید مورد توجه باشند. افزایش قیمت بنزین، استفاده از اتوبوس‌ها را بیشتر می‌کند ولی کمبود اتوبوس، امکان خدمت‌رسانی مطلوب به شهروندان را کاهش می‌دهد. حقوق شهروندی در این شرایط از دو جنبه مورد تهدید قرار می‌گیرد: آلودگی هوا و عدم خدمت‌رسانی مناسب. امروز موضوع بهبود وضعیت اتوبوس‌ها از مرحله اهمیت گذشته و به یک الزام تبدیل شده است و این مطالبه بحق شهروندان تهرانی از ما و دولت است.

اخبار

نصب بنر برای استاندار و معاونین استاندار تهران ممنوع شد

استاندار تهران نسبت به نصب بنر خوش آمدگویی به استاندار و معاونین استانداری تهران به شهرداران و فرمانداران استان هشدار داد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا: الوشیروان محسنی بندپی در پیام نوینتری خود نوشت:

"هیچ یک از مدیران، فرمانداران و شهرداران، مجاز به نصب بنرهای خوش آمدگویی برای استاندار تهران یا معاونین استانداری که به شهر یا شهرستانهای استان سفر می‌کنند نیستند."

نماگر «کیفیت هوا» در حساس‌ترین روزها اختلال دارد

تماگر «کیفیت هوای تهران» در حساس‌ترین روزها با بیشترین اختلال در فرآیند دسترسی عمومی همراه شده است. در ۲۴ روز گذشته از آذر ماه به ارای هر دو روز، تهرانی‌ها یک روز هوای غیرسالم و تاباک تنفس کردند. از پیچیده گذشته تا کنون، شاخص کیفیت هوای پایتخت که میزان آلایندگی را تشان می‌دهد، به شکل مذلوم و بدون وقفه در «وضعیت تارتجی» بوده است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از متیای اقتصاد، اوضاع آسمان شهر طی این سه روز به کوتهای بوده - مه دود با سطح فوق‌العاده پایین افق دید در شهر- که اکثر پایتخت‌نشین‌ها برای اطلاع رسمی از «وقفیت غلظت ذرات آلاینده» به سامانه تحت مدیریت شهرداری تهران مراجعه کنند تا از میزان (عدد) شاخص آگاه شوند. اما در این روزها مسیرهای مجازی و اینترنتی دسترسی به شاخص کیفیت هوا در تهران به قدری با موانع تاشی از اختلال فنی روبه‌رو بوده که درمسر تاشی از آن باعث بی‌اطلاعی شهروندان متقاضی اطلاع از وضعیت شده است. شهروندان تهرانی که امسال بیش از سال‌های گذشته به «بحران آلودگی هوا و مخاطرات انسانی تاشی از آن»، حساس شده‌اند اکنون برای تعقیب جریان آلودگی با متکل روبه‌رو هستند. اخیرا حتی شهرداری تهران یک ترم‌افزار مختص تلفن همراه تیز برای اعلام لحظه‌ای شاخص آلودگی هوا ایجاد کرد اما ورود به این ترم‌افزار تیز سخت‌تر از دسترسی به سامانه اینترنتی شرکت کنترل کیفیت هوا است.

این ترم‌افزار همواره اطلاعات روزهای قبل را به کاربران تلفن همراه اعلام می‌کند و در «بهروزرسانی شاخص» با متکل جدی روبه‌رو است. دردسر اطلاع از «آلودگی هوا» در شرایطی ناش می‌گیر پایتخت‌نشین‌ها شده که رفع آن از سوی مدیران شهری تهران «تر محسوس در کاهش آلودگی هوا» می‌تواند داشته باشد. افرادی که اطلاع از شاخص آلودگی برایشان اهمیت دارد حتما بخش قابل‌توجهی از آنها قصد «تغییر رفتار شهری خود را متناسب با شدت آلودگی» دارند.

در این شرایط، اطلاع لحظه‌ای از روند افزایشی غلظت آلاینده‌ها یا حتی اطلاع از اینکه آسمان شهر در «وضعیت قرمز» به لحاظ «سالم برای همه» قرار گرفته است باعث خواهد شد بخشی از ساکنان شهر از «تردد و سفر درون شهری» انصراف بدهند یا بخشی دیگر ورود به شهر یا خودروی شخصی را به شکل موقتی کنار بگذارند. همین دو عکس‌العمل شهروندی در پی اطلاع از شاخص آلودگی می‌تواند برای کل شهر و جامعه شهروندی متمر ثمر باشد. اما به نظر می‌رسد توع برنامه‌ای که در طیفی از مدیران شهری درباره «کارکرد تماگر آلودگی هوا» وجود دارد باعث شده «پایش فنی سامانه اعلام شاخص آلودگی هوا با هدف اطلاع‌رسانی روان» چندان در اولویت کارها نباشد.

نه تنها سامانه اینترنتی و ترم‌افزارهای موبایلی با اختلال مواجه است که تعدادی از تابلوهای تتاگذر در میادین و تقاط مختلف شهر تیز با اختلال در اطلاع‌رسانی مواجه است.

در عین حال، کمبود جدی تعداد دستگاه‌های سنجش آلودگی هوا در مناطق بایتخت، اشکال فنی دیگری است که حتی اگر اختلال اطلاع‌رسانی درباره شاخص برطرف شود، عده شاخص از فراگیری جغرافیای کامل -پوشش‌دهی متاسب- برخوردار نیست. مدیریت شهری بایتخت که این روزها مرتب از تکلیف معوق دستگاه‌های دولتی در موضوع کاهش آلودگی هوا می‌گوید شاید بهتر باشد ابتدا آنچه به‌عنوان مسئولیت‌های بدیهی شهرداری در این حوزه مطرح است را به شکل کامل محقق کند. از ابتدای آذر ماه تا کنون، هوای تهران ۱۲ روز در وضعیت تارتجی -ناسالم برای گروه‌های حساس- قرار داشته و فقط یک روز هوا سالم بوده است. یک روز تیز وضعیت قرمز در شهر اعلام شد. این در حالی است که در مدت مشابه در سال ۹۷ آسمان تهران ۱۶ روز پاک و سالم را به خود دید. مقایسه کیفیت هوای سال گذشته و امسال تهران حکایت از «تشدید بحران آلودگی هوا» در سال جاری دارد. طی دو ماه گذشته تعداد روزهای تعطیلی مدارس رکورد تعطیلات اجباری سال‌های گذشته را زد.

درخواست دو نماینده برای حل مشکل آلودگی هوا

دو نماینده مجلس شورای اسلامی در اظهاراتی خواستار اتخاذ راهکاری برای مشکل آلودگی هوا شدند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا: محمدرضا صافیان در جلسه علنی صبح دوشنبه مجلس شورای اسلامی گفت: آلودگی هوای تهران و شهرهای بزرگ برای مردم کشنده شده و تعداد زیادی از مردم گرفتار آن هستند و انتظار دارند مجلس توجهی به این موضوع داشته باشد.

وی خطاب به رئیس مجلس شورای اسلامی گفت: لازم است در این مورد تذکری بدهید ظاهرا شورای شهر و شهرداری تهران منتظر وزیدن باد هستند.

علیرضا سلیمی نماینده محلات نیز در تذکری با انتقاد از تعطیلی‌های مکرر مدارس و مراکز آموزشی به دلیل آلودگی هوا گفت: گفته بودند یا برجام، محیط زیست و آلودگی هم برطرف می‌شود لازم است دربارهٔ آلودگی هوا تذکری داده شود.

وی همچنین خواستار اجرای قانون هوای پاک از سوی شهردار تهران شد.

علی لاریجانی رئیس مجلس شورای اسلامی نیز در واکنش به این تذکرات اظهار کرد: مجلس پیش از این قانون مهمی درباره هوای پاک تصویب کرد.