

کسب و کار

کارکنان را از بند بوروکراسی رها کنید(بخش اول)

در هفته‌ها و ماه‌ها گذشته محدودیت‌ها و دورکاری‌ها در سازمان‌های مختلف دنیا کارکنان را تا حدی از قوی‌ترین رسمی و ساختارهای بالا به پایین خلاص کرده و برخی کارکنان خط مقدم با ترفیغی خاص به ایلهامات و پیچیدگی‌های بحران فعلی واکنش نشان داده‌اند برای گری حمل (Gary Hamel)، نویسنده استاد مدرسه کسب‌وکار لندن، این موضوع عجیب نیست او سال‌ها از طرفداران رهاسازی کارکنان از بند بوروکراسی بوده است. اخیراً در یک وینسار آموزشی توضیح داده که چرا وقت آن رسیده که بوروکراسی را کاملاً کنار بگذاریم و جایگزین بهتری برای آن انتخاب کنیم.

کارکنان را از بند بوروکراسی رها کنید  
پروفسور همل ابتدا به وضعیت کنونی شکست‌خورده انتقاد می‌کند. نظرسنجی‌های اخیر نشان می‌دهند از هر پنج کارمند فقط یک نفر معتقد است گزارشات در محیط کار اهمیت دارد و تنها یک نفر از هر ۱۰ نفر، حوس می‌کند که می‌تواند بر تصمیم‌گیری‌های مهم در شیوه کار کردن او، اثرگذار باشد. بر خلاف همه توصیه‌هایی که به مورد اختیار ندان به افراد در محیط کار مطرح می‌شود، گذاری وایفایه و به کاهش است. در سال ۱۹۹۲، ۶۰ درصد کارکنان در انگلستان، بر فعالیت‌های کاری خود تسلط و اختیار داشتند اما با گذشت یک نسل این سهم به ۴۰ درصد کاهش یافته است. در ایرکامپانیا دهه‌های دولتی نشان می‌دهد، ۴۰ درصد مشاغل اصلاً به اینکار خاصی نیاز ندارند یا درصد آن بسیار کم است. یک نظرسنجی که همل به همراه شرکتهای انجام داده نشان می‌دهد ۷۶ درصد افراد در سازمان‌های بزرگ (یعنی سازمان‌هایی که هزار یا بیشتر نیرو دارند)، معتقدترین بهترین روش برای اینکه حرفشان را بزنند، اعتراضی کردن است، نه نشان دادن شایستگی و قابلیت‌های مدیریتی. براساس این داده‌ها و یکسری داده‌های دیگر، همل به این نتیجه رسیده که بیشتر سازمان‌ها واقع به جای بهره‌برداری از ظرفیت منابع انسانی، آن را هدر می‌دهند و می‌گویند این نتیجه ناگزیر اعمال بوروکراسی است. همل در کتاب تفاسل‌شاره می‌کند که بیشتر سازمان‌ها هنوز با الگوی بوروکراسی همگام هستند.

- قدرت به مقام‌ها و موقعیت‌ها تعلق می‌گیرد
- اختیار افراد با پایین آمدن سلسله مراتب، کم می‌شود.
- مدیران ارشد استراتژی تعیین می‌کنند.
- منابع در سطح سازمان‌ها تقسیم می‌یابند.
- رهبران سازمانی بزرگ، ترس، مدیران کوچک‌تر را منویسب می‌کنند.
- کارکنان سستاد، قوانین را تعیین و مشخص می‌کنند چه کسی نتایج باشد.
- مدیران و وظایف را تعیین و مشخص می‌کنند.
- افراد برای آن نایب‌شلی می‌باشند که برادرنند.
- زمانه‌ای که این شرایط تغییر نکند، سازمان‌ها ما نمی‌توانند قابلیت خود را به طور اساسی بالا ببرند.

در جست‌وجوی انعطاف

همل معتقد است افراد خیلی منعطف‌تر از سازمان‌هایی هستند که برای آنها کار می‌کنند. هر بیشتر سازمان‌ها تغییرات سریع متداول نیستند در اتفاق می‌افتد یا اقتد یا چنجالی می‌شود. در این شرایط، مقصد انبرسی سازمانی، کارکنانی که از تغییر می‌ترسند معرفی می‌شوند. اما همل معتقد است که تغییر استراتژی در سازمان‌ها، دارم ما ملایم خود را عوض می‌کند، شغل‌مان را تغییر می‌دهیم، دوست‌مان مان تغییر می‌کند، سرگرمی‌های جدید انتخاب می‌کنیم و مفاهیم جدیدی برای سفر می‌گزینیم. از نظر همل، این ساختارهای بوروکراسی است که در برابر تغییر مقاومت می‌کنند، انسان‌ها می‌گویند در حال حاضر، در همه محیط مدیریتی، کلمه «تحول» همه جا دیده می‌شود، اما طبق آمار، هر چهار برنامه تغییر فقط یک برنامه به هدف خود می‌رسد. در بوی کوک‌ر، بین احساسی و واکنش، فاصله زیادی وجود دارد. وقتی یک مشکل یا فرصت آفتر بزرگ باشد که توجه مدیر عاملی را به خود جلب کند، سازمان‌ها چالوی او اینستاده است. همل می‌گوید: «ما باید شیوه تغییر را داخل سازمان‌ها تغییر بدهیم. تغییر باید به سمت بالا حرکت کند، نه پایین. تغییر باید به صورت اجتماعی صورت گیرد و همه کارکنان باید خوششان را دربرگیرند تا تغییر بقیه بیاندند.»

ساختن مشاغل بهتر

همل در پاسخ به تحولات مدیریتی بنیادین، به اصاف و راه‌هایی که نظرسنجی موسسه گالوپ به دست آمده اشاره می‌کند. در سراسر دنیا فقط ۱۷ درصد کارکنان از نظر احساسی و ذهنی به کار خود متعهد هستند. ۱۸ درصد نه‌تنها در ۲۰۰۰ درصد علاقه نشان نداشتند، تعهد کینه‌جویانه از کارفرما تبعیت می‌کنند. بر خلاف آن چیزی که بیشتر ما فکر می‌کنیم، چیزی که باعث عدم تعهد افراد به کار می‌شود، خود کار نیست. ۸۹ درصد کارکنان می‌گویند از کاری که انجام می‌دهند لذت می‌برند. از نظر همل، مشکل مهم مدیریت شدن آنها است. مشکل خود کار نیست، بلکه محیط کار است. سلسله مراتب‌های رسمی، به تعهد محدودی از افراد سازمان، در برابر اکثریت، قدرت و اختیار می‌دهد. همل می‌گوید: «هیچ‌کس نمی‌تواند سیستم طبقاتی است که نمایانگر عمیق بین مدیران و کارکنان ایجاد می‌کند و آنها را به «هتکاران» و «عمل‌کنندگان» مجابو‌ها و «مدافعان» تقویت‌بندی می‌کند»

ادامه دارد...

مترجم: مه‌ریر سافایی

انتشار اوراق مشارکت برای توسعه خط ۲ قطار شهری کرج

با دستور رئیس کل بانک مرکزی و پیگیری‌های شهردار کرج، رایزنی برای پذیرش عملیات بانک تجارت و انتشار این اوراق به نتیجه رسید. به گفته وی، در صورت تاخیر در صدور مجوزهای لازم، فرصت پشوره مندی از ۲۱۰ میلیارد تومان کلاشهر از این فرصت محروم می‌شوند. رئیس سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری کرج در پایان بیان کرد این اوراق برای توسعه پیشرفت و تکمیل بخشی از فاز یک خط ۲ قطار شهری کرج مزیدکند شدن به اولویت بهره‌برداری و بهره‌مندی مردم کرج از قطار مترو است.



به گزارش پیام آشنایه، دولت اقدام به پذیرش اوراق مشارکت ۹۸ تریو کرج کرد. شهردار کرج، سید علی حسینی، در جریان جلسه مشترک با مدیران بانک تجارت، به اهمیت این طرح برای توسعه و آبادانی شهر کرج اشاره کرد.

صلواتی خبر داد:

انتشار اوراق مشارکت برای توسعه خط ۲ قطار شهری کرج



به منظور بهسازی معابر:

اجرای بیش از ۱۵۰ متر جدول گذاری در منطقه ۹

مدیر منطقه ۹ شهرداری کرج اعلام کرد که عملیات لوله گذاری بلوار طاقعی جنوبی به متر ۹۵۰ متر و تکمیل عملیات جدول گذاری بلوار طاقعی به متر ۲۰۰ متر خرد شد. وی به ادامه اجرای عملیات پیاپی و سزای و جدول گذاری تا پایان سال در معابر این منطقه اشاره کرد و افزود عملیات مذکور با هدف تسهیل تردد و رفاهیت شهروندان و افزایش رفاه آنها در دستور کار قرار گرفته است.

طرح اجرای برای توسعه و آبادانی شهر بسیار حائز اهمیت هستند و شهر تحت تاثیر این پروژه ها تحولات ساختاری مثبتی را پیدا می‌کند. افزودن ۱۵۰ متر جدول گذاری در این منطقه به معنای بهبود شرایط تردد و رفاهیت شهروندان و تسهیل تردد و رفاهیت شهروندان و تسهیل تردد و رفاهیت شهروندان است.

به گزارش پیام آشنایه، دولت اقدام به پذیرش اوراق مشارکت ۹۸ تریو کرج کرد. شهردار کرج، سید علی حسینی، در جریان جلسه مشترک با مدیران بانک تجارت، به اهمیت این طرح برای توسعه و آبادانی شهر کرج اشاره کرد.

رفنار عجیب شهروندان تهرانی پس از لغو دوباره طرح ترافیک

حاکمیت که تعداد مسافران مترو تهران همزمان با دور دوم لغو طرح ترافیک بیشتر شده است. فروش توپخت، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو با بیان اینکه با وجود عدم اجرای طرح ترافیک در پایتخت، تعداد مسافران مترو کاهش نیافته است، به ایستگاه رفتن در روز شنبه ۱۱ مرداد ماه اجرای طرح ترافیک بنا بر تصمیم ستاد ملی کرونا لغو شد و انتظار می‌رفت که تعداد مسافران شبکه حمل و نقل مترو نیز کاهش پیدا کند اما تعداد مسافران مترو در اولین روز لغو دوباره از سطح ترافیک نسبت به سشنبه و چهارشنبه هفته قبل که به طر طرح ترافیک اجرا می‌شد بیشتر بوده است و به عبارتی دیگر در روز سشنبه و چهارشنبه هفته گذشته مسافران مترو کمتر از تعداد مسافران روز گذشته بودند. نویخت با بیان اینکه کارکنان مترو در روزهای شنبه و یکشنبه (۱۱ و ۱۲ اردیبهشت ماهه) نسبت به روزهای دیگر که طرح ترافیک اجرا می‌شد تغییر چشمگیری نکرده و هنوز مسافران مترو به همان سطح ۸۲۰ نفر از سطح رفتن است. گفت: شبکه مترو از اینکه تعداد مسافران کمتر شود استقبال نمی‌کند چرا که می‌توانیم فاصله گذاری اجتماعی را بیشتر رعایت کنیم.



عمومی به خصوص اتوبوس و مترو بوده، به طوری که میزان چله‌چایی مسافر از روزگه چهار میلیون به شش میلیون مسافر کاهش یافت. برای لغو طرح ترافیک در تهران، تصمیم‌گیری در مورد اجباری طرح ترافیک در تهران با شورای ترافیک تهران و گذر کرد که اجباری در این خصوص با حضور شهردار تهران، نماینده وزیر کشور، رئیس شورای اعضای کمیسیون حمل و نقل و حتی رئیس

همزمان با اوج گیری دوباره موارد ابتلا و مرگ‌گویی ناشی از کرونا در تهران، برخی اعضای ستاد کرونا تاکید داشتند که لغو اجرای طرح ترافیک باعث کاهش انتشار ویروس کرونا می‌شود و در نتیجه کاهش آمار ابتلا می‌شود اما رفتار شهروندان حاکی از اتفاق دیگری است. به گزارش پیام آشنایه، به نقل از هشتگ #اختیار افراد با پایین آمدن سلسله مراتب، کم می‌شود. مدیران ارشد استراتژی تعیین می‌کنند. منابع در سطح سازمان‌ها تقسیم می‌یابند. رهبران سازمانی بزرگ، ترس، مدیران کوچک‌تر را منویسب می‌کنند. کارکنان سستاد، قوانین را تعیین و مشخص می‌کنند چه کسی نتایج باشد. مدیران و وظایف را تعیین و مشخص می‌کنند. افراد برای آن نایب‌شلی می‌باشند که برادرنند. زمانه‌ای که این شرایط تغییر نکند، سازمان‌ها ما نمی‌توانند قابلیت خود را به طور اساسی بالا ببرند.

اشاره کرد و افزود هیچ یک از این وعده‌ها محقق نشده است و تاکنون به مرحله مطالعه نیز نرسیده و کاری انجام نشده است. وی افزود بر همین اساس دو اقدام مهم را در دستور کار داریم: نخست آنکه مجموعه ای از تمام سازمان‌های شهرداری‌های تهران با نام سازمان حمل و نقل ریلی (مترو) حومه تهران برای استان تهران شکل دهیم و در مرحله بعدی با نمایندگان مجلس راهبردی کنیم تا در قانون بودجه ذیل تبصره بودجه این بحث را بکنند. گفت: این اجزای برای استانها اخذ شود تا سازمان حمل و نقل ریلی در سطح استانها را شکل دهند.

تقی زاده در پاسخ به سوالی درباره مخالفت شهرداری تهران با چنین طرحی تاکید کرد: شهرداری تهران نمی‌تواند مخالفت کند چرا که بر اساس قانون، شهرداری‌ها نمی‌توانند در خرید مترو سرمایه‌گذاری کنند. شهرداری‌ها باید در حقیقت نگاه تجهیزاتی، امکانات و نیروی انسانی و در ساختن سازمانی برای بحث درون شهری متفاوت است. معاون استاندار تهران در بخش دیگری از صحبت‌های خود به برگزاری جلسات متعدد با آراء و وعده‌های نامه شده توسط راه‌آهن برای احداث راه‌آهن غرب تهران و جنوب شهر رامین و پاکدشت

معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری تهران اشاره به لزوم پیگیری روند احداث خطوط حمل و نقل ریلی جدید در سطح استان تهران از احتمال تشکیل سازمان مترویی حومه ای برای ذیل سازمان همپاری شهرداری‌های استان تهران کرد.

به گزارش پیام آشنایه، به نقل از ایستگاه محمد تقی زاده در تشریح پیشرفت خطوط حمل و نقل ریلی در سطح استان تهران گفت: در موضوع حمل و نقل ریلی مباحثی با وزارت راه و شهرسازی برای قطارهای حومه ای مطرح شد که در حال حاضر گزارشها به شرکت مترویی تهران در حال پیشبرد پروژه خط ریلی است. وی افزود در مورد مترویی بزرگ تا مترویی تهران مشکل منابع مالی داریم که حدود ۱۵۰ میلیارد تومان منابع مالی نیاز است و شرکت مترویی بزرگ تهران تا بخشی از پول را پرداخت کرده اما با این اختلاف قیمت شهرداری تهران اعلام می‌کند نمی‌تواند کار را پیش ببرد و هر چند جدید بزرگ تهران افزایش آن بودجه را ندارد لذا در دنبال این هستیم تا مشاغل مشکل مالی مترویی بزرگ را با شیوه‌های مالی تثبیت کرده و به پیش ببریم.

احتمال تشکیل سازمان مترویی حومه ای تهران

اشاره کرد و افزود هیچ یک از این وعده‌ها محقق نشده است و تاکنون به مرحله مطالعه نیز نرسیده و کاری انجام نشده است. وی افزود بر همین اساس دو اقدام مهم را در دستور کار داریم: نخست آنکه مجموعه ای از تمام سازمان‌های شهرداری‌های تهران با نام سازمان حمل و نقل ریلی (مترو) حومه تهران برای استان تهران شکل دهیم و در مرحله بعدی با نمایندگان مجلس راهبردی کنیم تا در قانون بودجه ذیل تبصره بودجه این بحث را بکنند. گفت: این اجزای برای استانها اخذ شود تا سازمان حمل و نقل ریلی در سطح استانها را شکل دهند.



تقی زاده در پاسخ به سوالی درباره مخالفت شهرداری تهران با چنین طرحی تاکید کرد: شهرداری تهران نمی‌تواند مخالفت کند چرا که بر اساس قانون، شهرداری‌ها نمی‌توانند در خرید مترو سرمایه‌گذاری کنند. شهرداری‌ها باید در حقیقت نگاه تجهیزاتی، امکانات و نیروی انسانی و در ساختن سازمانی برای بحث درون شهری متفاوت است. معاون استاندار تهران در بخش دیگری از صحبت‌های خود به برگزاری جلسات متعدد با آراء و وعده‌های نامه شده توسط راه‌آهن برای احداث راه‌آهن غرب تهران و جنوب شهر رامین و پاکدشت

معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری تهران اشاره به لزوم پیگیری روند احداث خطوط حمل و نقل ریلی جدید در سطح استان تهران از احتمال تشکیل سازمان مترویی حومه ای برای ذیل سازمان همپاری شهرداری‌های استان تهران کرد.

به گزارش پیام آشنایه، به نقل از ایستگاه محمد تقی زاده در تشریح پیشرفت خطوط حمل و نقل ریلی در سطح استان تهران گفت: در موضوع حمل و نقل ریلی مباحثی با وزارت راه و شهرسازی برای قطارهای حومه ای مطرح شد که در حال حاضر گزارشها به شرکت مترویی تهران در حال پیشبرد پروژه خط ریلی است. وی افزود در مورد مترویی بزرگ تا مترویی تهران مشکل منابع مالی داریم که حدود ۱۵۰ میلیارد تومان منابع مالی نیاز است و شرکت مترویی بزرگ تهران تا بخشی از پول را پرداخت کرده اما با این اختلاف قیمت شهرداری تهران اعلام می‌کند نمی‌تواند کار را پیش ببرد و هر چند جدید بزرگ تهران افزایش آن بودجه را ندارد لذا در دنبال این هستیم تا مشاغل مشکل مالی مترویی بزرگ را با شیوه‌های مالی تثبیت کرده و به پیش ببریم.

تامین هزینه شیر خشک و مکمل‌های غذایی، برای کودکان معلول ذهنی موسسه خیریه کهریزک

مشارکت از طریق کد دستوری: #۶۵۰۷۸۰\* #۷۰۰۷۳۷\*  
کودکان معلول ذهنی موسسه خیریه کهریزک

تامین هزینه شیر خشک و مکمل‌های غذایی، برای کودکان معلول ذهنی موسسه خیریه کهریزک

مشارکت از طریق کد دستوری: #۶۵۰۷۸۰\* #۷۰۰۷۳۷\*

مترجم: مه‌ریر سافایی