کسب و کار

وجه تمایز شرکت‌های هوشمند

هبانمدیره را می‌توان عنصر کلیدی در چارچوب راهبری شرکتی دانست؛ موفقیت یک سازمان در گرو موفقیت و عملکرد صحیح آن و موفقیت هیاتمدیره نیز در گرو عملکرد صحیح و موفقیت تک‌تک اعضای آن است. سازمان‌ها با بیشترین میزان منابع مالی و مستعدترین سرمایه‌های انسانی، در صورت عدم عملکرد اثربخش هیاتمدیره، به سادگی به ورطه شکست و نابودی کشیده خواهند شد.

امروزه اهمیت نقش هیاتمدیره در موفقیت سازمان‌ها بر کسی پوشیده نیست و صاحبنظران بر این عقیده‌اند که آنچه همای سازمان‌ها را بر قله موفقیت نشانده یا به دره شکست می‌کشاند، نحوه عملکرد و میزان درستی و اثرگذاری تصمیمات هیاتمدیره است. در واقع هیاتمدیره را می‌توان عنصری کلیدی در چارچوب راهبری شرکتی دانست که موفقیت یک سازمان در گرو موفقیت و عملکرد صحیح آن است و موفقیت هیاتمدیره نیز در گرو عملکرد صحیح و موفقیت تک‌تک اعضای آن است.

سازمان‌ها با بیشترین میزان منابع مالی و مستعدترین سرمایه‌های انسانی، در صورت عدم عملکرد اثربخش هیاتمدیره و تصمیم‌گیری‌های نادرست این نهاد، به سادگی به ورطه شکست و نابودی کشیده خواهند شد.

بعد از وقوع پاندمی کرونا، قرآن بر اقتصاد جهان و به تبع آن بر اغلب وظایف گوناگون کسب و کارها و نیز با ورود و پررنگ‌شدن مفهوم «عدم‌قطعیت» نه تنها به ادبیات حوزه اقتصاد بلکه عجین‌شدن آن با ادبیات روزمره زندگی انسان‌ها، موضوع راهبری شرکتی به‌ویژه در بخش خصوصی کشور از یک نیاز به یک ضرورت برای موفقیت و بقای عملکرد شرکت‌ها در شرایط عدم‌قطعیت و اقتصاد پرفراز و نشیب کنونی تبدیل شد.

تا پیش از آغاز پاندمی کرونا، اغلب هیاتمدیره‌ها در بخش خصوصی که از فضا عمدتا همان مالکان و سهامداران اصلی هستند، دستی از دور بر آتش داشته و معمولا تا زمانی که سود مورد انتظار سالانه محقق می‌شد، به ندرت تمایلی به ایفای نقش و اثرگذاری در جهت‌دهی به حرکت شرکت‌ها نشان می‌دادند.

اما از زمان وقوع پاندمی کرونا به‌ویژه در شرایط کنونی اقتصادی، قاعده بازی تغییر یافته و شاهد تغییر رفتار محسوسی در لایه حکمرانی یا راهبری شرکت‌ها در بخش خصوصی هستیم. هیاتمدیره‌ها یا همان سهامداران و صاحبان اصلی کسب‌وکار نسبت به گذشته دغدغه‌مندتر شده و فارغ از وضعیت کنونی شرکت که آیا همچنان پابرجا مانده و به فعالیت ادامه می‌دهد یا با انواع بحران‌ها اعم از مالی، عملیاتی و چه سا منابع انسانی سر درگریبان است، نگران آینده کسب‌وکار و شرکت خود هستند و نمی‌خواهند شرکتشان از قافله سریع تغییر و تحولات اقتصادی که به نظر می‌رسد در رقابت با قطار شبکه‌بین(۱) است، عقب بمانند.

بنابراین اکثر آستین‌ها را بالا زده تا طرحی دراندازند اما این مساله می‌تواند مانند تیغ دولبه عمل کند. آگاهی و عزم ایجادشده می‌تواند به تهیه خود مسرت‌بخش باشد، اما مشکل آنجا نمایان می‌شود که صفحه ترازوی دانش و آگاهی هیاتمدیره نسبت به نقش محوری خود، مغلوب کفه ترازوی قدرت شود و هیاتمدیره با استفاده از قدرت و اختیار، اقدام به تصمیم‌گیری‌های نادرست و ایفای نقش در حوزه تصحیح کند و عملا به جای کمک به موفقیت و بقای شرکت، بادست خود تیشه به ریشه آن زند و چه بسا تکرار این موضوع به جای آنکه تقویت‌کننده ریشه اقتصاد کشور باشد، معکوس عمل کند.

شاید در مقیاس جهانی، بتوان عملکرد کنونی ایلان ماسک به عنوان مالک جدید توییتر و نارضایتی ذی‌نفعان در سطح جهانی را یکی از مصادیق استفاده ناکافه و بدون دانش از قدرت و اختیار و در نهایت ایفای نقش و تصمیم‌گیری نادرست مالک در حکمرانی شرکت دانست.

عارضه دیگری که در این حوزه به چشم می‌خورد شخصی‌سازی (و نه متناسب‌سازی) محتوای راهبری شرکتی در ایران است. با این توضیح که در ایران برخلاف سایر کشورها، هیچ نهاد تخصصی در حوزه راهبری شرکتی وجود ندارد که مسئولیت پژوهش و انتشار دانش و تجارب را دیا رابه عهده داشته باشد و به صورت تخصصی و لاحصاری در این حوزه به فعالیت بپردازد و حتی مسئولیت پرورش افراد متخصص برای ایفای نقش به عنوان عضو رابس هیاتمدیره را برعهده گیرد.

موسسات و سازمان‌هایی هستند که هرآگاهی به برگزاری دوره‌های عمومی تربیت هیاتمدیره یا برگزاری سمینارهایی در این حوزه می‌پردازند که البته در شرایط کنونی همین اندک اقدامات نیز غنیمت است اما آنچه جای خالی آن احساس می‌شود نخست داشتن نگاه جامع و یکپارچه به این حوزه و دوم وجود افراد و نهادهای متولی متخصص و از آن مهمتر با تخصص جامع در حوزه راهبری شرکتی است.

در حال حاضر راهبری شرکتی در ایران دانشی فرعی محسوب می‌شود و تخصص اصلی فعالان این حوزه، موضوعی غیر از راهبری شرکتی است که منجر می‌شود عمدتا از رایه تخصصی خود به این مقوله بپردازند و ناگهانی باید به همین اندک اقراء موجود که از سر دغدغه‌مندی و با صرف زمان و مطالعه شخصی نقش و سهمی در ارتقای دانش هیات مدیرها ایفا می‌کنند دستمزد را گفت و برایشان کلاه از سر بردارند.

از زمان وقوع پاندمی کرونا، عبارات جدیدی به دایره مفاهیم حوزه‌های مختلف از ادبیات روزمره گفتوگوی مردم گرفته تا اقتصاد و راهبری شرکتی اضافه شده و نوعی پاندمی کرونا به یک مبدأ تاریخی تبدیل شده است که در هر حوزه موضوعات به پیش و پس از آن تقسیم‌بندی می‌شوند. مفاهیمی همچون دورکاری، فاصله‌گذاری اجتماعی، هیجار یعنی (Post-Pandemic) و اقتصاد پساکرونا (Economy) از این قبیل هستند. در حوزه راهبری شرکتی نیز ظهور و پررنگ‌شدن برخی موارد همچون «تابآوری»، «چابکداری شرکتی» و جایگزینی مفهوم «سهامداران» با «ذی‌نفعان» از این قبیل است.

پاندمی کرونا و دراندامه آن، فراز و نشیب اقتصادی و رکود جهانی کنونی، تغییر در نوع دغدغه‌مندی شرکت‌ها را به همراه داشته است و موضوعات پایداری، تابآوری و تداوم کسب و کار را به یکی از دغدغه‌های اصلی هیاتمدیره‌ها تبدیل کرده است.

با این توضیح که شرکت‌ها و کسب‌وکارهای ایرانی هنوز از زیر بار فشار شوک اقتصادی ناشی از کرونا کمر راست نکرده، وارد بحران اقتصادی تحمیل‌شده بر کشور شده‌اند و در ادامه موضوعات مرتبط با فیلترینگ اینترنت نیز مزید بر علت شده است.

در مجموع، برآیند عوامل فوق نیز موجب شده تا عالوه بر سهامداران، اهمیت سایر ذی‌نفعان از جمله کارکنان به عبارت صحیح امروزی «سرمایه انسانی»، مشتریان، جامعه و آینده‌اشان و از آن مهمتر لزوم تعامل موثر با آنها بیش از پیش در تداوم پایداری شرکت، محرز شود و بنابراین امروزه واژه «سهامداران» (Shareholders)، جای خود را به «ذی‌نفعان» (Stakeholders) داده است. این امر منجر به «تغییر در مدل‌های شرکتداری و تحول در کسب‌وکار» از جمله روش‌های تولید و مدل‌های ارائه خدمت به مشتریان شده است و حفاظت از منافع کلیه ذی‌نفعان و تلاش برای تطبیق هرچه بیشتر عملکرد سازمان با انتظارات و نیازمندی‌های آنها را به یکی از وظایف اصلی هیاتمدیره تبدیل کرده است.

امروزه موارد‌ی همچون توجه صرف هیاتمدیره به حفظ منافع سهامدار به جای درنظرگرفتن منافع کلیه ذی‌نفعان، عدم‌شفافیتی کلیه ذی‌نفعان و تعامل موثر با آنها، فقدان نظارت اثربخش هیاتمدیره و بحران‌های ناشی از آن، نارسایون گزارش‌های مالی، بی‌توجهی به استقرار کنترل‌های داخلی اثربخش، مستقل‌نبودن هیاتمدیره و عدم‌تفکیک نقش و مسئولیت‌ها میان هیاتمدیره و تیم اجرا (شکل شماره ۲)، شیوه تعامل غیرمطلوب با مدیرعامل و تیم اجرایی، عدم‌ایفای نقش موثر هیاتمدیره در جهت‌دهی به سمتوسوی حرکت سازمان، عدم‌تناسب میزان پرداختی به گذشته و آینده و غالبیتوین رویکرد گذشته‌نگر در هیاتمدیره‌ها را می‌توان از اهم عارضه‌های موجود در حوزه راهبری شرکتی درکشور برشمرد.

در همین راستا شرکت مشاوره مدیریت ایلیا و «هتیای اقتصاد» با هدف ایفای رسالت و مسئولیت اجتماعی خود در ارتقای سطح دانش هیاتمدیره‌ها به عنوان راهبر و سکان‌دار اصلی شرکت‌ها بر آن شدند تا تجربه آموخته‌شده را با آخرین دانش روز جهان در حوزه راهبری شرکتی بپذیرند و گزارشی را با عنوان «گزارش هیاتمدیره» یا بخشی بر پیکرگزارش پرسش‌ها تدوین و منتشر کنند. در این گزارش سعی شده است تا با استفاده از منابع معتبر جهانی در حوزه راهبری شرکتی و آنچه موسسات شاخص و معتبر بین‌المللی در این حوزه تولید و منتشر کرده‌اند در حد وسع و امکان، دید جامع و یکپارچه‌ای در حوزه راهبری شرکتی برای مخاطبان ایجاد و به کلیه وجوه راهبری شرکتی منطبق با دانش روز و استانداردهای جهانی در این حوزه پرداخته شود.

همچنین تلاش شده است تا به برخی از کلیدی‌ترین موضوعات و متداول‌ترین پرسش‌ها درخصوص هیاتمدیره‌ها نیز پاسخ داده شود.

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر کرج خبر داد:

پروژه ادامه کنارگذر مهرشهر در چند قدمی افتتاح

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر کرج از تکمیل قطعه ۳ از فاز نوم پروژه کنارگذر «سردار شهید مدافع حرم شعبان نصیری» تا نو ماه آینده خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، علیرضا رحیمی در حاشیه بازدید میدانی که به همراه فرزین فرشاد، معاون فنی عمرانی و حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج، مهدی سلمانی، مدیرکل اجرای تقاطعات غیرهمسطح شهرداری کرج از قطعه ۳ فاز دوم کنارگذر «سردار شهید مدافع حرم شعبان نصیری» صورت گرفت، گفت: کنارگذر مهرشهر که در کمیته نامگذاری به «کنارگذر سردار شهید مدافع حرم شعبان نصیری» نامگذاری شد، یکی از پروژه‌های عمرانی در دست اقدام شهرداری کرج است.

رئیس کمیسیون عمران و حمل نقل شورای شهر افزود: فاز اول این پروژه در قطعه ۳ به طول هزارو هفتصد متر است که در دوره ششم شورا به بهره‌برداری رسید و تا خیابان جمن یک ادامه پیدا کرد.

این مسئول با اشاره به اینکه قطعه ۳ از فاز نوم این کنارگذر از خیابان جمن یک تا خیابان مسیح یاکدل نزدیک به یک کیلومتر است، عنوان کرد: تکمیل این قطعه به جهت برخی از تملکات و معارضات ملکی که در حاشیه مسیر وجود داشت به طول انجامید که در حال حاضر موانع موجود، رفع شده و پروژه مذکور در دست تکمیل است.

عضو شورای شهر ضمن قدردانی از صبر و شکیبایی شهروندان اضافه کرد: تمام سعی و تلاش شورا و شهرداری این است که در صورت مساعدت هوا، تا دو ماه آتی فاز نوم این قطعه به بهره‌برداری برسد و این پروژه تقدیم شهروندان شود.

رحیمی با بیان این که ادامه این کنارگذر فازهای دیگری هم دارد و در دست طراحی و بررسی است، گفت: تلاش بر این است که حداقل معارضات ملکی را در این مسیر داشته‌باشیم.

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر ادامه داد: امید است با تلاش بی‌وقفه همکاران در شهرداری کرج این رینگ در مدت زمان ذکر شده به جاده قرارحصار متصل شود تا بتوانند به عنوان یک رینگ ترافیکی و بصورت شبکه بزرگراهی عمل کند.

شهردار کرج تأکید کرد:

شهرداری به وظایف قانونی خود در خصوص ساماندهی تپه مراد آب عمل می کند

شهردار کرج در جلسه بررسی مشکلات اهالی منطقه لاله‌آباد، گفت: تهیه نقشه راه و رفع دغدغه‌های اهالی این محدوده بر اساس اجرای طرح جامع ساماندهی تپه مرادآب در دستور کار شهرداری کرج قرار دارد.

به گزارش پیام آشنا، مهرداد کیفی در جلسه‌ای که روز پنجشنبه (هشتم دی‌ماه) با حضور هیئت امنا و اعضای شورای شهر کرج، معاونین و مدیران اجرایی شهرداری کرج برگزار شد، گفت: رفع محرومیت و ساماندهی اراضی حوزه لاله‌آباد با توجه به طرح جامع ساماندهی از سال‌های گذشته اجرایی شده و همچنان نیز ادامه دارد.

کیفی با تأکید بر ضرورت تسریع درروند اقدامات عمرانی خوبی در این منطقه باشیم و رضایت اهالی از خدمات صورت گرفته افزایش یابد.

گفتنی است در این جلسه بازنگری طرح جامع در محدوده ذکر شده و تهیه نقشه UTM از موضوعاتی بود که توسط هیئت‌امنا منطقه لاله‌آباد مطرح شد و شهردار کرج به بررسی این موضوع به‌عنوان نقشه راه مسئولان و مدیران اجرایی تاکید کرد.

شایان ذکر است، طرح بازآفرینی و اقدامات صورت گرفته در خصوص سند ملکیتی همچنین اقدامات سازمان سیما و منظر شهرداری کرج، اجرای رینگ ۳۰ متری و نیز موضوع تملکات در این محدوده از دیگر موضوعاتی بود که در جلسه ای با حضور هیئت‌امنا مطرح و مورد بررسی قرار می گیرد.

مصوب شده در این محدوده خاطرنشان کرد: طرحی که در این محدوده تهیه‌شده در حوزه عمومی حدود ۷۰ هکتار و حوزه مسکونی حدود ۱۰۵ هکتار است که اقدامات عمرانی صورت گرفته بر اساس طرح‌های مصوب در حال اجرا است. شهردار کرج با اشاره به اینکه موضوع تسریع تملکات در حوزه عمومی بسیار حائز اهمیت است، عنوان کرد: بررسی و رفع مشکلات شهروندان در نظر گرفتن دغدغه‌های آن‌ها در بازنگری طرح جامع ساماندهی تپه مرادآب مورد توجه قرار خواهد گرفت.

کیفی گفت: خوشبختانه در این دوره از مدیریت شهری اهتمام ویژه‌ای برای حل مشکلات لاله‌آباد وجود دارد و امیدواریم بتوانیم با تلاش مدیران در این حوزه شاهد اتفاقات

مدیر منطقه ۴ شهرداری کرج:

باغ ترابی در محله کم برخوردار در حال تکمیل است

مدیر منطقه ۴ شهرداری کرج گفت: توزیع عادلانه خدمات شهری و تلاش برای کاهش محرومیت در مناطق حاشیه‌ای منطقه به‌عنوان یک ضرورت و از اولویت‌های اصلی برنامه‌ها و فعالیت‌های منطقه است.

به گزارش پیام آشنا، سعید صفری گفت: توجه به محلات کم برخوردار و توزیع عادلانه خدمات به محلات حاشیه‌نشین در رأس خدمات‌رسانی منطقه قرار دارد.

صفری اجرای طرح‌های خدماتی نظیر پارک و فضای سبز، اجرای عملیات جدول‌گذاری، آسفالت، طرح فاضلاب شهری و توسعه امکانات عمومی و خدماتی را از اقداماتی برشمرد که تلاش می‌شود در محدوده‌های حاشیه‌نشین عملیاتی شود.

مدیر منطقه ۴ شهرداری کرج در ادامه صحبت‌های خود با اشاره به توزیع خدمات رفاهی و تفریحی در محلات حاشیه‌ای منطقه از تلاش منطقه در تکمیل باغ ترابی به متراژ هفت هزار و ۶۰۰ مترمربع خبر داد و افزود: امید است با فراهم شدن شرایط در جهت پیشرفت این پروژه، تا پایان سال شاهد بهره برداری از آن باشیم.

صفری از اقدامات تملکی این منطقه به‌منظور احداث فاز بعدی پارک هاشمی خبر داد و گفت: همچنین دو تملک دیگر در این منطقه به‌منظور احداث فرهنگسرا و سالن ورزشی در محلات حاشیه‌نشین در حال اجرا است.

وی افزود: با احداث فاز دوم پارک هاشمی سرانه فضای سبز در منطقه افزایش پیدا کرده و شهروندان می‌توانند سهم بیشتری از فضای سبز و گذراندن اوقات فراغت در پارک‌ها داشته باشند.

مدیر منطقه ۴ شهرداری کرج گفت: اجرای پروژه تعریض جاده قرارحصار در غرب منطقه به‌عنوان یکی از محورهای مهم و حادثه‌خیز کلان‌شهر کرج به شمار می‌رود، یکی از پروژه‌های مهم شهرداری کرج محسوب می‌شود.

سعید صفری از پیشرفت ۷۰ درصدی این پروژه که بخش عمده آن در منطقه ۴ قرار دارد، خبرداد و گفت: با اجرای این پروژه، عبور و مرور شهروندان در محدوده‌های فرودگاه پیام، جاده قرارحصار و مناطق حاشیه‌نشین شهر تسهیل می‌شود.

صفری، تعریض بلوار ارم و تملکات صورت گرفته در این محدوده و آزادسازی بلوار ولیعصر(عج) که به‌موازات بلوار ارم در منطقه ۴ است را از پروژه‌هایی یادکرد که در حال اجرا است و کمک زیادی در جهت کاهش ترافیک منطقه و شهر خواهد کرد.

این مسئول در ادامه صحبت‌های خود با اشاره به اینکه بخشی از منطقه ۴ در حوزه بازآفرینی است، افزود: طی جلسات مختلف ستاد بازآفرینی استان، موارد‌ی برای طرح توسعه محله‌های کم برخوردار منطقه مصوب شده که به‌صورت مستمر در حال اجرا است.

معاون مسکن و ساختمان:

نهضت ملی مسکن با تعداد کافی نیروی متخصص اجرا می‌شود

معاون مسکن و ساختمان تاکید کرد: با توجه به سیاست کلان دولت برای اجرای طرح نهضت ملی مسکن، برگزاری دوره‌های آزمون ورود به حرفه مهندسی در فواصل کوتاه سبب خواهد شد که در اجرای سیاست نهضت ملی با کمبود نیروی انسانی متخصص روبه رو نباشیم.

به گزارش پیام آشنا، هادی عباسی‌اصل معاون مسکن و ساختمان در حاشیه بازدید از روند برگزاری آزمون ورود به حرفه مهندسی در گفتوگو با خبرنگار پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی روند برگزاری آزمون‌ها را مثبت ارزیابی کرد و گفت: آزمون ورود به حرفه مهندسی یکی از بزرگترین آزمون‌های حرفه‌ای در کشور محسوب می‌شود که این نوره از آزمون‌ها با تبستام بیش از ۱۵۷ هزارنفر برگزار شد.

معاون مسکن و ساختمان ادامه داد: در آزمون پیشین قول دادیم که تمام تلاش خود را خواهیم کرد تا بازه زمانی برگزاری آزمون کوتاهتر شود که با تلاش همکاران دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان این مهم محقق شد. هم‌اکنون بعد از ۳ ماه از برگزاری آزمون پیشین این آزمون برگزار شده است.

عباسی‌اصل تصریح کرد: با توجه به سیاست کلان دولت برای اجرای طرح نهضت ملی مسکن، برگزاری این نوره‌ها در فواصل کوتاه سبب خواهد شد که در اجرای سیاست نهضت ملی با کمبود نیروی انسانی متخصص روبه رو نباشیم.

توسعه حمل و نقل عمومی، کلید کاهش آلودگی هوای تهران

یک کارشناس آلودگی هوا ضمن توضیح با بیان اینکه آلودگی هوای تهران دو راهکار عمده و اساسی دارد، گفت: تنها راه اصلاح وضعیت آلودگی هوای تهران توسعه حمل و نقل عمومی و دولت الکترونیک است.

به گزارش پیام آشنا، یوسف رشیدی با اشاره به ترک فعل مشهود برخی دستگاه‌ها در اجرای قانون هوای پاک گفت: وزارتخانه‌های مختلف از عمد ترک فعل نمی‌کنند. ما در موضوع آلودگی هوا نیازمند اقدام بسیار عاجل در توسعه حمل و نقل عمومی هستیم. با این اقدام فشار از روی سایر بخش‌ها برداشته می‌شود تا بتوانند اقدامات خود را در فرصت مناسب انجام دهند.

وی ادامه داد: فکر می‌کنم ما در نوشتن قوانین توجه خاصی به نحوه اجرایی کردن آن نمی‌کنیم و از پایه قانون را درست نوشته‌ایم بدین جهت با گذر زمان گرفتاری‌های بعدی به وجود می‌آید. وقتی زیرساخت و امکانات نداریم، هر کسی جایگزین مسئول وزارتخانه‌های فعلی بلند باز هم نمی‌تواند کاری انجام دهد و ترک فعل رخ خواهد داد.

رشیدی در پایخ به سوال ایسنا که آیا قانون هوای پاک کارآمد و مبتنی بر واقعیات جامعه تدوین و تصویب شده است، توضیح داد: ما فکر می‌کنیم با نوشتن قانون مشکل آلودگی هوا حل می‌شود اما مشکل آلودگی هوا با اقدام جدی و اجرای کارآمد صرف نظر از اینکه قانون بلند باشد یا نباشد، حل خواهد شد.

وی افزود: به عنوان نمونه مردم با توسعه حمل و نقل عمومی مناس برای رفت‌وآمدهای خود مجبور به استفاده از خودروهای شخصی نیستند. مقصر آلودگی هوای تهران تنها خودرو موتورسیکلت و سوخت نیست چراکه با بهترین خودرو و سوخت نیز در ترافیک فعلی تهران حتما زمستان آلوده هوا را خواهیم داشت. گنجایش انصفر برای تهویه هوا و آلایندهها مقدار مشخصی است و بستگی به شرایط باد، وضعیت اقلیمی منطقه و توپوگرافی دارد بنابراین آنچه لازم داریم انجام اقداماتی است تا سفرهای درون‌شهری را به سمت حمل و نقل عمومی سوق دهیم که متاسفانه اکنون فاقد آن هستیم.

رشیدی با انتقاد نسبت به نبود حمل و نقل عمومی مناسب در تهران گفت: وضعیت ترافیک تهران نشان‌دهنده این است که نه تنها حمل و نقل عمومی مناسبی در پایتخت نداریم بلکه عقب‌ماندگی عمده‌ای نیز وجود دارد. اگر وضعیت مناسبی در حمل و نقل عمومی داشتیم بسیاری از مشکلاتمان حل می‌شد اما در غیاب حمل و نقل عمومی مناسب، سایر اقدامات برای کاهش آلودگی هوا بی ثمر خواهد بود.

وی درباره نوشتن قوانین آلودگی هوا توضیح داد: برای نوشتن قوانین آلودگی هوا اینجا باید به‌صورت پایلوت و در مقیاس کوچک قابلیت اجرایی آن‌ها را بررسی کنیم و در صورت اجرایی شدن به سراغ نوشتن قانون برویم. اکنون ما مشکلی که در بسیاری از موارد در قانون هوای پاک داریم این است که ابتدا قانون و پس از گذشت سه تا شش ماه آیین‌نامه اجرایی آن نوشته شد. در صورتی که این کار اشتباه است. اول باید نحوه اجرای قانون مشخص شود سپس قانون نوشته شود. به عبارتی ما مسیر را برعکس طی کرده‌ایم. وقتی اجرای قانون مشخص نیست؛ تصویب قانون بی‌معنا است.

رشیدی تصریح کرد: ما در موضوع هوا غیر از آلودگی هوا، آلودگی قوانین را نیز داریم چراکه قوانین بسیاری وجود دارند اما نحوه عملیاتی کردن قوانین درست و شفاف نیست. با همه این تفاسیر به نظر می‌رسد می‌توان آلودگی هوای تهران را کاهش داد.

این کارشناس آلودگی هوا به دو راهکار اساسی و عمده برای اصلاح وضعیت هوای تهران اشاره کرد و گفت: صرفنظر از جلب حمایت مالی از صندوق ذخیره ارزی، صندوق توسعه یا... هر منبع دیگر ابتدا باید دریک بازه زمانی مشخص خطوط مترو را بسیار سریع و کارآمد تکمیل و مراکز جذب سفر را به ایستگاه‌ها نزدیک کنیم سپس لازم است توسعه دولت الکترونیک را در دستور کار قرار دهیم.

وی تاکید کرد: اگر این دو کار را انجام ندهیم هیچ وقت مشکل آلودگی هوا حل نخواهد شد. معضل آلودگی هوای تهران با استفاده از خودرو و موتورسیکلت برقی و موارد فلترزی از این دست حل نخواهد شد. واقعا توسعه حمل و نقل عمومی باید در اولویت اول قرار گیرد، به‌گونه‌ای که سفرهای ضروری را پابخدگو باشد. با این کار عدالت اجتماعی را رعایت می‌کنیم علاوه بر آن آلودگی هوا کنترل خواهد شد.

رشیدی اضافه کرد: اقدام بعدی توسعه دولت الکترونیک و دوری جستن از سفرهای زائد است. با این دو اقدام موفق به حذف آلودگی هوا خواهیم شد. بنابراین اقداماتمان باید مبتنی بر فکر، دانش و عقل باشد تا بتوانیم به نتیجه برسیم.

رنگ قهوه‌ای هوا نشانه چیست؟

درباره مشاهده رنگ قهوه‌ای هوا در برخی مناطق تهران در پی شدت گرفتن آلودگی هوا در هفته‌های گذشته گفت: در شرایط آلودگی هوا نمی‌توان از رنگ هوا به اطلاعات خاصی پی برد چون لزوما ممکن است به آلودگی هوا ربطی نداشته باشد. رنگ قهوه‌ای هوا احتمالا به علت بارتابش و تفرق نوریه ذرات معلق بوده که باعث شده رنگ مشاهده شده در آسمان متعارف نباشد.

افزایش آلاینده دی‌اکسیدگوگرد یا عدم مازوت‌سوزی در تهران تناقض دارد؟

رشیدی در پایخ به سوال ایسنا که آیا افزایش آلاینده دی‌اکسید گوگرد یا صحبت مسئولان مبنی بر خودداری مازوتسوزی در نیروگاهها تناقض ندارد، توضیح داد: این دو نکته تناقض ندارند چراکه امکان دارد سوختی که تحویل نیروگان حمل و نقل می‌شود، میزان گوگرد بالایی داشته باشد. امکان دارد مازوت یا ذغال سنگ در نیروگاه بسوزانیم اما یا کنترل خروجی‌ها دی‌اکسید گوگرد کمی داشته باشیم. در عین حال ممکن است محتوای گوگرد سوخت بنزین یا گازوئیل بالا باشد. در نتیجه باتوجه به افزایش تردد خودروها و کاهش ضریب تهویه هوا امکان دارد شاهد انباشت دی‌اکسیدگوگرد باشیم.

وی تاکید کرد: اگر این دو کار را انجام ندهیم هیچ وقت مشکل آلودگی هوا حل نخواهد شد. معضل آلودگی هوای تهران با استفاده از خودرو و موتورسیکلت برقی و موارد فلترزی از این دست حل نخواهد شد. واقعا توسعه حمل و نقل عمومی باید در اولویت اول قرار گیرد، به‌گونه‌ای که سفرهای ضروری را پابخدگو باشد. با این کار عدالت اجتماعی را رعایت می‌کنیم علاوه بر آن آلودگی هوا کنترل

دیدگاه

دوست دارم فضایی خلق کنم که به ساکنانش اجازه دهد آن‌طوری که می‌خواهند رفتار کنند

سوفوجیموتو

آنچه من دوست دارم خلق کنم فضاهایی است که به مردم اجازه می‌دهد هرطور که می‌خواهند رفتار کنند، معماری‌ای که به تنوع انتخاب‌های مردم احترام می‌گذارد، به جای این که [رفتارهایی خاص را] به آنها دیکته کند. هدف من طراحی یک فضای زیبا نیست، من دوست دارم فضایی بیافرینم که مردم در آن از فضا الهام بگیرند، همچنین از مردمی که در آن فضا در حال اثرگذاری بر و تأثیرپذیری از [فضا و یکدیگر] هستند. از همین طریق زندگی آنها تنوع بیشتری خواهد یافت. خلق گزینه‌ها یا خلق فضاهایی که مردم در آنها می‌توانند برای انجام کاری که دوستش دارند احساس آزادی و گشایش کنند هدف خوبی است. (در گفتوگو با Guy Horton، منتشر شده در وبسایت مجله Metropolis، سال ۲۰۱۸)

منبع: گفتار

محیط زیست

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست: تا پایان امسال اتفاقات خوبی برای «هوای پاک» خواهد افتاد

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست از سپردن تکالیف مهم به ۱۱ دستگاه اصلی در اجرای قانون هوای پاک تا پایان امسال خبر داد و گفت: تا پایان سه ماه باقی مانده از سال جاری اتفاقات خوبی در زمینه این قانون خواهد افتاد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، علی سلاجقه در حاشیه جلسه امروز هیات دولت در خصوص اجرای قانون هوای پاک گفت: این قانون سال ۱۳۹۶ تصویب شد. در سال جاری کارهای خیلی خوبی در زمینه این قانون انجام شده است به این معنا که دولت با رویکرد جامع خود به این قانون از همه دستگاه‌های مکلف خواست که وظایفشان را انجام دهند و خوشبختانه این اتفاق افتاده است.

وی با بیان اینکه دولت کارش را در زمینه قانون هوای پاک را انجام می‌دهد و ستاد هوای پاک کشور نیز به‌طور مرتب تشکیل می‌شود، ادامه داد: هفته قبل نیز ستاد هوای پاک تهران تشکیل شد.

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست خاطرنشان کرد: بر اساس آن قانون هوای پاک به ۱۱ دستگاه اصلی تکالیف مهمی سپرده شده است و تا پایان سه ماه باقی مانده از امسال یعنی تا پایان ۱۴۰۱ امیدواریم اتفاقات خوبی در این زمینه بیفتد.

سلاجقه در پایان در پاسخ به این سوال که کدام دستگاه‌ها در این خصوص همکاری نکرده‌اند؟ گفت: همه دستگاه‌ها به‌نوعی در حال همکاری هستند اما یک سری از دستگاه‌ها تاثیرشان در اجرای قانون هوای پاک بیشتر از همه است. از این رو اعتبارات بیشتری نیاز دارند به عنوان نمونه در زمینه سوخت، وزارت نفت و در حوزه صنعت، وزارت صمت دارای تکالیفی هستند.

خبر

پروژه سیگنالینگ قطار برقی گلشهر -هشتگرد به طول ۲۶ کیلومتر تکمیل شد

اجرای ۱۰۳ پروژه زیربنایی و روبنایی در شهرهای جدید، تکمیل پروژه سیگنالینگ قطار برقی (نوخطه) گلشهر به شهر جدید هشتگرد به طول ۲۶ کیلومتر، و اعطای تسهیلات کمپهره ساخت مسکن در محدوده‌های بازآفرینی شهری به تعداد ۲۳ هزار و ۲۸۴ واحد مسکونی بخشی از عملکرد وزارت راه و شهرسازی در ۸ ماهه دولت سیزدهم است.

به گزارش پیام آشنا، معاونت برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی در گزارشی عملکرد شرکت عمران شهرهای جدید و شرکت بازآفرینی شهری ایران را در ۸ ماهه دولت سیزدهم اعلام کرد.

بر اساس گزارش اعلام شده، اهم اقدامات شرکت عمران شهرهای جدید در ۸ ماهه دولت سیزدهم، در اجرای پروژه‌های روبنایی و خدماتی شامل اجرای ۱۰۳ پروژه زیربنایی و روبنایی در شهرهای جدید، تکمیل پروژه سیگنالینگ قطار برقی (نوخطه) گلشهر به شهر جدید هشتگرد به میزان ۲۶ کیلومتر، انعقاد قرارداد عملیات احداث قطار برقی کلاتشهر تهران به شهر جدید پردیس به میزان ۲۴ کیلومتر، ادامه عملیات زیربسازی و روسازی پروژه قطار برقی کلاتشهر مشهد به شهر جدید گلبهار-جنارات به طول ۴۶ کیلومتر و پروژه قطار برقی کلاتشهر اصفهان به شهر جدید بهارستان به طول ۱۵ کیلومتر است.

در این گزارش همچنین اهم اقدامات شرکت بازآفرینی شهری ایران نیز اعلام شده است. بر این اساس، اعطای تسهیلات کمپهره ساخت مسکن در محدوده‌های بازآفرینی شهری به تعداد ۲۳ هزار و ۲۸۴ واحد مسکونی پذیرش شده توسط بانک، برگزاری ۴۰۰ جلسه به منظور فعال‌سازی ستادهای استانی و شهرستانی بازآفرینی شهری پایدار، و رقومی‌سازی نقشه ۶ هزار محله از بافت‌های فرسوده تاریخی و سکونتگاه‌های غیررسمی بخشی از مهمترین اقدامات شرکت بازآفرینی شهری ایران در ۸ ماهه دولت سیزدهم است.