کسب و کار

چرا این همه بسته به مقصد نمی‌رسند؟

من مشکلی را مورد مطالعه قرار دادم که همه ما با آن آشناییم و هر چه می‌گذرد بیشتر بخرباش می‌کنیم، محصولاتی که به‌صورت آنلاین سفارش داده‌ایم به‌موقع به دستمان نمی‌رسند تا ۲۰ درصد از بسته‌های خرید اینترنتی در اولین اقدام به مقصد نمی‌رسند. این تحویل‌های ناموفق نه‌تنها سالانه میلیاردها دلار برای شرکت‌ها هزینه دربردارند، بلکه بر میزان رضایت مشتریان هم تاثیر می‌گذارند و به حسن شهرت خردهفروش‌ها آسیب می‌زنند با توجه به اینکه فروش آنلاین به حدود ۶ تریلیون دلار در سال رسیده که تقریبا یک‌پنجم از خردهفروشی جهانی است، تحویل به‌موقع و موفقیت‌آمیز بسته‌ها تبدیل به یکی از اولویت‌های اصلی شده است. من و همکارانم تصمیم گرفتیم با جستجو به دنبال راه‌هایی برای افزایش کارآمدی و مطلوبیت فرآیند تحویل بسته به این چالش بپردازیم.

ما در این پژوهش، داده‌های معاملاتی و تحویل یک شرکت خردهفروشی اینترنتی را در یکی از شهرهای بزرگ آمریکای جنوبی بررسی و تحلیل کردیم که طی یک سال شامل حدود ۷ هزار سفارش از ۱۲ هزار مصرف‌کننده بود. شرکت اطلاعات دقیق معاملات و تحویل همچون کد پستی، تاریخ ثبت‌سفارش و تاریخ تحویل، نتایج اقدامات تحویل کالا و تعداد تقلدها در هر مسیر را در اختیارمان گذاشت. بعد ما این داده‌ها را از طریق مصاحبه با مدیران انبارها و رانندها تکمیل کردیم تا بتوانیم تجزیه‌وتحلیل دقیقی از مشکلات مرتبط با تحویل کالا در یک کلان‌شهر گسترده و پررونق داشته باشیم در کام بعدی رأی‌حل‌های احتمالی را روی یک شرکت تحویل کالا در سنگاپور آزمایش کردیم که با یافته‌هایمان را در یافت شهری که از نظر شلوغی و جنبش مشابه شهر مورد نظر ماست، راستی‌آزمایی کنیم. ما موفق شدیم با اعمال چند تغییر ساده در فرآیند تحویل کالا، کارآیی را به‌طور قابل‌توجهی ارتقا دهیم. ویکرد ما در انتخاب مسیر و بسته نقلیه، سهم تحویل‌های ناموفق را ۱۰ درصد و هزینه روزانه تحویل را به ازای هر مسیر ۱۳ دلار کاهش می‌دهد. اگر این ارقام را در مقیاس جهانی حساب کنید، این رویکرد می‌تواند میلیاردها دلار به نفع شرکت‌ها عمل کند. انتشار گازهای گلخانه‌ای را کاهش دهد و مصرف کنندگان را از ساعت‌ها کلافگی و اعصاب خردی نجات دهد.

افراد معمولی در شهرهایی زندگی می‌کنند که برنامه‌ریزی شهری منفعلی دارند و نوپدری در آنها آسان است. بسیاری از ما در کلان‌شهرهایی زندگی می‌کنیم که ترافیک روان بیشتر برایمان شبیه خواب و رویاست. جمعیت در کشورهای همچون هند، اندونزی، نیجریه و برزیل که برنامه‌ریزی شهری ضعیف و نامناسبی دارند و نمایندهٔ قسمت عظیم و به رشدی از بازار جهانی خردهفروشی آنلاین هستند، همچنان در حال افزایش است.

حتی در کشورهایی که توسعه‌یافته هم ممکن است اعلام به‌سرعتی نقشه‌رداری و شماره‌گذاری نشده باشند و همین موضوع باعث می‌شود رانندگان مجبور شوند دور شمسی و قمری بزنند تا در یک خانه را پیدا کنند. همچنین، ممکن است رانندگان در مناطق شلوغ و پرازدحام نتوانند جای پارک پیدا کنند یا در جاده‌هایی که در وضعیت آسفالتی قرار دارند به‌راحتی مسیریابی کنند. از طرف دیگر انبارهای مرکزی عظیم معمولا از مناطق تحویل رانندگان بسیار دور هستند و همین باعث می‌شود مسافت‌های طولانی برای رسیدن به مناطق نائل‌شده‌نمی‌شود.

شرکت‌ها برای کاهش هزینه‌هایشان اغلب تلاش می‌کنند با بر کردن ماشین‌های ارسال کالا و انتخاب مسیرهایی که بیشترین نقاط تحویل را داشته باشد حداکثر میزان تحویل کالا را به رانندگان تحمیل کنند که باعث شرایط کاری استرس‌زا و آشفته‌ای برای رانندگان می‌شود. علاوه بر این، با روند رو به رشدی شاهد هستیم که بسیاری از تحویل‌ها توسط کارکنان مستقلی انجام می‌شود که بر اساس تعداد بسته‌های تحویلی حقوق دریافت می‌کنند و همین نشوشدنان می‌کند با شتاب بیشتری مسیرشان را طی کنند در شرکت تحویل کالایی که ما در سنگاپور مورد مطالعه قرار دادیم، فقط ۵ درصد از تحویل بسته‌ها توسط کارمندان تمام‌وقت شرکت انجام می‌شد. نتیجه ناخواسته تمام این اقدامات تحویل کالای ضعیف است. امنیت هم یکی از دغدغه‌های کلیدی است. رانندگان در مناطق به‌خصوصی نگران امنیت بسته‌ها، وسایل نقلیه و حتی خودشان می‌شوند. در چنین شرایطی سرعت از اهمیت بالایی برخوردار است و وقتی عجله دارید اشتباه به‌ساقی رخ می‌دهد. در شرایطی که بسیه درمانی ندارید، وسیله نقلیه شما متعلق به شرکت است - یا نه! دارایی ارزشمند شماست - و کالاهایی به ارزش هزاران دلار را حمل می‌کنید، ترس از مورد سرقت قرار گرفتن یک دغدغه واقعی است.

شاید تصور این باشد که هرچه به انتهای زنجیره نزدیک‌تر می‌شویم رانندگان خسته‌تر می‌شوند و دقشان پایین‌تر می‌آید. اما داده‌های ما عکس این مطلب را نشان می‌دهد. تحویل‌های انتهای مسیر رانندگان موفق‌ا‌مزترند.

فاتح از اینکه طی آن مسیر در چه ساعتی از روز باشد، رانندگان نمونه مورد ما، علائم نظیر «طیب هش» را از خود بروز می‌دهند؛ به این معنا که بازتدریک‌تر شدن به پایان روز کاری‌شان بیشتر تلاش می‌کنند. این الگوی به‌ظاهر اندازه که می‌تواند منشأ روانی داشته باشد، ممکن است ناشی از نگرانی‌های عملی هم باشد. عموما رانندگان ملزم هستند که تحویل‌های ناموفق در طول مسیرشان را ثبت و بررزش کنند و ممکن است میل به خلاص شدن از کافغذبازی‌های انتهای روز ترغیبشان کند که دقت بیشتری به خرج دهند. چون مطمئنا دلشان نمی‌خواهد بعد از پایان شیفت کاری‌شان بنشینند و با اینکه حقوقی برای این کار نمی‌گیرند تحویل‌های ناموفق را ثبت کنند.

راه‌حل‌های ساده‌برای تحویل موفق

بعضی از عواملی که مانع از فرآیند تحویل موفق و بدون مشکل می‌شوند، خارج از محدوده کنترل شرکت‌ها هستند. ما نمی‌توانیم با یک چوب جادو برنامه‌ریزی شهری زیرساخت‌ها یا نمبی عمومی را بهبود بخشیم. راه‌حل‌های دیگر هزینه‌بر هستند و پیاده‌سازی‌شان پیچیده است. شاید کارهایی همچون ردیابی و اطلاع‌رسانی، بازه زمانی تحویل کوتاه‌تر و اتصال‌طرف مشتریان در برنامه‌ریزی تحویل بار موفقیت تحویل و رضایت مشتری را بالا ببرند. اما اینها مستلزم سرمایه‌گذاری‌های کلان مالی در حوزه سیستم‌ها و راه‌حل‌های تکنولوژیک هستند. راه‌حل‌های دیگری همچون مشخص کردن صندوق‌های تحویل بالینکه مالا مشارشان، از اثر فرسایشگاهی نزدیک‌تری تحویل بگیرند هم بار را روی دوش مشتری می‌اندازد و چالش‌ها و هزینه‌های زیرساخت جدیدی به وجود می‌آورد. پژوهش ما سه تغییر ساده و کم‌هزینه را در فرآیند تحویل شناسایی کرد که می‌تواند نرخ تحویل ناموفق را به شکل قابل‌توجهی کاهش دهند.

توالی تحویل را با دقت برنامه‌ریزی کنید

الگوریتمی که ما در این پژوهش ارائه دادیم و تکمیل کردیم می‌توانست پیش‌بینی کند که چه بسته‌هایی احتمالا در اولین تلاش تحویل به مقصد نمی‌رسند. برنامه‌ریزی مجدد برای گنجاندن این بسته‌ها در نقطه‌ای از مسیر که احتمال تحویلشان بیشتر باشد می‌تواند بدون تحمیل هزینه اضافه‌ای به نرخ موفقیت تحویل بالاتری منجر شود. ما در نمونه مورد‌ی خود مشاهده کردیم که اگر تحویل بسته‌های حساس و با ریسک بالا را در ساعات انتهایی روز قرار دهیم، شانس موفقیتشان بالا می‌رود و نرخ شکست کلی در تمام بسته‌ها کاهش می‌یابد. دلیلش هم این است که همان‌طور که ذکر شد، رانندگان در ساعات پایانی شیفتشان دقت بیشتری به خرج می‌دهند. احتمالا توالی تحویل بهینه مکان تا مکان متفاوت است؛ پس مهم است که شرکت‌ها رویکرد ایدآل خود را تعیین کنند.

گرچه ایده اینکه ماشین را تا خرخره پر بزنید جذاب و وسوسه‌کننده است، اما تعیین بار کاری مناسب برای رانندگان، تحویل‌های ناموفق را کاهش می‌دهد و در درازمدت به بازدهی بیشتری منجر می‌شود. وقتی ماشین‌ها تا صدرصد ظرفیتشان پر نمی‌شوند، رانندگان راحت‌تر می‌توانند بسته‌ها را تکمیل کنند یافت می‌شود و بعد وقوع کمتری داشته باشند و در تحویل بسته موفق‌تر عمل کنند. البته شرکت‌ها باید دقت کنند که مزایای عملکردی حاصل از کاهش بار رانندگان به هزینه‌ها غلبه کند. اما تحقیقات مستمر من نشان می‌دهد که ممکن است بار کاری بهینه کمتر از آن چیزی باشد که شرکت‌ها فکر می‌کنند. من و همکارانم در پژوهشی که نتایج آن هنوز منتشر نشده، دریافتیم که بار کاری ایدآل برای حداقل کردن نرخ شکست تحویل، بعظیم متوسط ۳۷ تکه در مسیر روزانه هر راننده بود که خیلی کمتر از ظرفیت ۳۰۰ تکه‌ای اتومبیل‌های حمل بار است.

نویسنده: Stanley Frederick W.T. Lim
مترجم: مناختیاری/منبع: HBR

ملاقات مردمی اعضای شورای شهر بوندان در منطقه ۵ کرج

اعضای شورای اسلامی شهر کرج به همراه سرپرست منطقه ۵ با حضور درمسجد امام حسن عسگری(ع) با شهروندان دیدار و گفتگو کردند.

به گزارش پیام آشنا، علیرضا رحیمی عضو و نایب رئیس کمیسیون تلفیق شورای شهر، عمار ایزدیار سخنگوی شورای اسلامی شهر کرج، حجت الاسلام والمسلمین علیرضا سعیدی رئیس کمیسیون فرهنگی اجتماعی و ورزشی شورای اسلامی شهر مریم قهرمانی نائب رئیس کمیسیون حقوقی و نظارت شورای اسلامی شهر کرج با حضور در منطقه ۵ با شهروندان دیدار کردند.

در این دیدار صمیمی موضوعاتی از قبیل جمع‌آوری زباله، کم بودن روشنایی بعضی از معابر، آسفالت و لکه‌گیری و بهسازی معابر، محصور نمودن زمین‌های خالی، ساماندهی دستفروشان و ... مطرح و نسبت به آن رسیدگی شده است.

عمار ایزد پار سخنگوی شورای اسلامی شهر کرج با یادآوری اینکه روز پنج شنبه استان البرز میزبان رئیس محترم دولت سیزدهم جناب آقای آیت الله رئیسی خواهد بود، عنوان کرد: با توجه به بهره‌برداری قطعه میانی بزرگراه شمالی حدفاصل بلوار آیت الله طالقانی تا بلوار انقلاب اسلامی شاهد راه‌اندازی این فاز خواهیم بود.

وی افزود: فاز بعدی این پروژه در سال آینده اجرا و با اتصال اتوبان شهید همت به کرج و همینطور ادامه این مسیر تا اتصال آن به اتوبان کرج و دهکده توریستی تفریحی پاعستان انجام خواهد شد.

ایزدیار ادامه داد: موانع و مشکلات متعددی پیش روی این پروژه بود که به دست خدمت‌گزاران شما در مجموعه مدیریت شهری یک به یک از میانه راه برداشته شد و الان شاهد بهره‌برداری از قطعه میانی هستیم.

وی از آغاز اجرای عملیات خط اتوبوس تندرو از میدان حصارک کرج خبر و ادامه داد: فاز اول این پروژه تا چهارراه طالقانی خواهد بود و در فاز دوم تا میدان کرج، اتوبوس تندرو اولین تجربه شهر کرج است که درحال انجام بوده و تجهیز کارگاه آن آغاز گردیده و تعداد ۴۰ دستگاه اتوبوس تندرو دراین مسیر ارائه خدمات خواهند نمود، کرج به عنوان اولین شهر ایران این اتوبوس‌ها را خریداری نموده و سال آینده مسیر ذکر شده بطور کامل مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت.

سخنگوی شورا در ادامه از اجرای پروژه‌های متعددی در سطح شهر خبر داد و گفت: بلوار جمهوری اسلامی و بلوار مؤذن به جهت اتصال به بزرگراه شمالی به رینگ میانی شهر و همین طور تقاطع غیر هم سطح فلکه اول رجایی شهر آغاز شده و ۶ تقاطع غیر هم سطح در سطح کرج بزودی اجرا خواهد شد.

وی به کمبود سرانه‌های خدماتی در این منطقه اشاره کرد و گفت: یکی ازدلایل کمبود سرانه‌های خدماتی در منطقه ۵ محدودیت زمین است و بخش دیگر به دلیل محدودیت منابع مالی است که با وجود پیش‌بینی در بودجه سال ۱۴۰۳ سرانه‌های خدماتی منطقه ۵ ارتقاء خواهد یافت. سخنگوی شورا در ادامه از اختصاص اراضی شمال بلوار شمس و شهید بهشتی به موضوعات فرهنگی خبر داد و افزود: این اراضی با کاربری در حوزه فرهنگی در پاسخ به مطالبات شهروندان صورت گرفته است.

وی از دستاوردهای تشویقی در پاقعه‌های فرسوده که با پیگیری‌های مجدانه اعضای شورا صورت گرفته و در یافت فرسوده در حال اجرا است یاد کرد و افزود: مالکین املاک واقع دریافت‌های فرسوده دارای اسناد غیر رسمی و قولنامه‌ای می‌توانند به صورت رایگان یا مشمول طبقه مازاد و با هزینه رایگان سرانه ۲۵٪ را با ۵٪ پرداخت کنند که این از سیاست‌های دیگر در مورد توسعه محلات هدف یافت‌های فرسوده است.

عاقبلی خبر داد

بهره‌برداری از ۱۰ پروژه اولویت دار فضای سبز کرج

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج گفت: روند پیشرفت فیزیکی پروژه‌های اولویت‌دار فضای سبز تسریع خواهد شد.

به گزارش پیام آشنا، علیرضا عاقلی در جلسه بررسی و پایش پروژه‌های اولویت دار، به تسریع در روند پیشرفت فیزیکی پروژه‌های اولویت دار فضای سبز تأکید کرد و گفت: این پروژه‌ها در راستای خدمات‌رسانی بیشتر به شهروندان است بنابراین باید این پروژه‌ها در زمان و موعد مقرر به اتمام و بهره‌برداری برسند.

وی افزود: فاز دوم پروژه پاکورد با اتصال به میدان تاریخی کرج باید تا پایان سال تکمیل و به بهره‌برداری برسد.

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج گفت: پروژه‌ها می‌بایست مطابق با جدول زمان‌بندی اعلام شده تکمیل شود و مدیران چنانچه نسبت به برنامه زمانی عقب هستند با تعریف شیفت‌های کاری مختلف در جهت دستیابی به نتایج مطلوب برنامه‌ریزی داشته باشند.

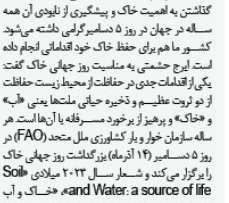
عاقلی با بیان اینکه ۱۰ پروژه اولویت دار و مهم فضای سبز کرج تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسد، اضافه کرد: پروژه احداث تصفیه‌خانه محلی کرج در خط چهار حصار با ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی در آستانه بهره‌برداری قرار دارد و تنها عملیات لوله‌گذاری و نصب تأسیسات مکانیکی و برقی آن باید انجام شود.

وی با بیان اینکه پارک ولیعصر (عج) در محله آق تپه تا ۲۲ بهمن در مدار خدمت‌رسانی شهروندان قرار خواهد گرفت، گفت: احداث پارک مادر و کودک و کوهرنج ۳ در پاعستان، پارک نیوت، پارک سالمندان و باغ محمد شهر از دیگر پروژه‌های اولویت دار سازمان است که تا پایان سال افتتاح خواهند شد.

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج تصریح کرد: پروژه‌های تحولات مرتبط با فضای سبز باید منجر به کسب رضایت‌مندی حداکثری شهروندان شود و به شکل ملموسی در سطح مناطق ۱۰ گانه دیده شود.

عاقلی در پایان با بیان اینکه مسئولین باید عملکرد تمامی پروژه‌های زیر مجموعه خود را به صورت مستمر رصد و ارزیابی کنند، گفت: با توجه به گستره وسیع و مختلف خدمات سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج به شهر و شهروندان و ارتباط مستمر و مستقیم با آنان، باید تلاش کنیم تا پایان سال تحولات خوبی را در سطح شهر کرج رقم بزنیم.

اجرای طرح اصلاح هندسی تقاطع کمربندی مهر شهر بررسی شد



معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج با اشاره به اینکه اهتمام جدی برای اجرای مصوبات شورای ترافیک شهر کرج وجود دارد، گفت: اجرای هر اقدام ترافیکی به صورت دقیق و کارشناسی مورد بررسی و ارزیابی قرار می‌گیرد

قربانی؛ پیام آشنا- فرزین فرشاد در دهمین جلسه شورای ترافیک شهر کرج، با تأکید بر اینکه خوشبختانه شاهد اقدامات ترافیکی خوبی در سطح شهر هستیم که این مهم به همت مجموعه مدیریت شهری و پلیس راهور در حال انجام است، گفت: تمامی این اقدامات نتها با هدف افزایش رضایت شهروندان، تسهیل در جریان آمد و شد وسایل نقلیه و افزایش سطح ایمنی تردد عابرین صورت می‌پذیرد.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج تأکید کرد: بدون شک اجرای هر اقدام ترافیکی و عمرانی با نظرات موافق و مخالفی همراه است که تمام این موارد باید به صورت دقیق و کارشناسی مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرد و در ادامه اجرای طرح اصلاح هندسی تقاطع کمربندی مهرشهر - شهید پاکدل شامل اصلاح جزیره‌های راستگرد و تأمین حرکت‌های گردشی با چراغ فرمانده‌دی همچنین انجام حرکت جنوب به شمال به صورت پیوسته را از مصوبات این جلسه عنوان کرد.

فرشاد افزود: پس از بحث و تبادل نظر اعضای شورای ترافیک شهر کرج کلیات طرح انحراف ترافیک تقاطع غیر همسطح میدان جمهوری(فاز نخست) مورد تصویب قرار گرفت و مقرر شد جزییات اجرای این طرح به صورت می‌ماهی و بر اساس نظر پلیس راهور اجرا شود.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج بررسی طرح انحراف ترافیک فاز دو تقاطع غیر همسطح فلکه اول رجایی شهر و اجرای طرح اصلاح هندسی دوربرگردان بلوار علامه جعفری محدوده بازار روز لاله(نصب دروازه آهنی دروبرگردان جنوب به جنوب) را از دیگر مصوبات دهمین جلسه شورای ترافیک شهر کرج مطرح کرد.

فرشاد تصریح کرد: پیرو جلسات قبل شورای ترافیک شهر کرج در خصوص طرح پیشنهادی دوربرگردان شمال به شمال مقابل سازمان آتشنشانی مبنی بر کنترل قوس‌های طرح مذکور جهت تردد وسایل نقلیه سنگین، طرح پیشنهادی اداره کل تقاطعات معاونت فنی و عمرانی و اداره کل مطالعات و بررسی‌های ترافیک شهری مورد تأیید قرار گرفت. شایان ذکر است بررسی و تصمیم‌گیری در خصوص اصلاح هندسی تقاطع بلوار مسیح پاکدل با بلوار شهرداری همچنین اصلاح هندسی تقاطع بلوار شهید بهشتی با بلوار شمس از دیگر موارد مطرح شده در این نشست به شمار می‌رود.

تخریب یک‌سوم خاک‌های جهان

معاون محیط زیست انسانی با اشاره به اهمیت خاک در امنیت غذایی و تاثیر آلودگی خاک بر محیط زیست گفت: خاک و آب پایه و اساس تولید غذا و خدمات اکوسیستمی هستند و رفاه انسان را فراهم می‌کنند و با شناخت نقش ارزشمند آن‌ها می‌توانیم اقدامات پیشگیرانه‌ای را برای محافظت از این منابع برای نسل‌های آینده انجام دهیم

به گزارش پیام آشنا، روز جهانی خاک برای ارزش گذاشتن به اهمیت خاک و پیشگیری از نابودی آن همه ساله در جهان در روز ۵ دسامبر گرامی داشته می‌شود. کشور ما هم برای حفظ خاک خود اقداماتی انجام داده است. ایرج حشمتی به منلیت روز جهانی خاک گفت: یکی از اقدامات جدی در حفاظت از محیط زیست حفاظت از دو ثروت عظیم و ذخیره حیاتی ملت‌ها یعنی «آب» و «خاک» و پرهیز از برخود مسرفانه با آن‌ها است. هر ساله سازمان خواروبار و یار کشاورزی ملل متحد (FAO) در روز ۵ دسامبر (۱۴ آذرماه) بزرگداشت روز جهانی خاک را برگزار می‌کند و شعار سال ۲۰۲۳ میلادی «Soil and Water: a source of life» «خاک و آب منشاء زندگی» است. در همین خصوص پیام‌های کلیدی از طرف سازمان خواروبار کشاورزی ملل متحد (FAO) برای تبیین اهمیت حفاظت و مدیریت یکپارچه منابع آب و خاک با لحاظ موضوعات تغییر اقلیم، اهمیت حفاظت تنوع زیستی خاک و جلوگیری از تخریب، فرسایش و آلودگی آن ارائه شده است.

وی ادامه داد: از جمله پیام‌های کلیدی روز جهانی خاک این است که خاک و آب منابع ضروری برای حفظ حیات روی زمین و منابع به هم پیوسته‌ای هستند که نیاز به مدیریت یکپارچه دارند. شیوه‌های نامناسب مدیریت خاک و آب بر فرسایش خاک، تنوع زیستی خاک، حاصلخیزی خاک و کیفیت و کمیت آب تأثیر می‌گذارد و حفاظت از خاک و آب به کاهش و سازگاری با تغییرات اقلیم کمک می‌کند.

حشمتی افزود: به این منظور مقرر شده است در کشور ما، وزارت جهاد کشاورزی و سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری تمامی دستگاه‌های ذی‌ربط بزرگداشت روز جهانی خاک را در ۱۴ آذر سال جاری در وزارت جهاد کشاورزی برگزاری کنند و با تأسی از اندیشه‌های محیط زیستی مقام معظم رهبری، جهت فرهنگ‌سازی حفظ منابع آب و خاک کشور، هفته خاک را گرامی داشته و برگزار می‌کنند.

وی تأکید کرد: از مهمترین اهداف این رویداد فرهنگ‌سازی و مشارکت مردمی در جهت حفاظت از خاک و آب به عنوان منبع تامین‌کننده امنیت غذایی و سلامت جامعه است. به همین دلیل قرار است مسابقه هنری شامل عکاسی، فیلم کوتاه ۱۰۰ ثانیه‌ای، طراحی و نقاشی، اشاویژه سنین ۱۳ تا ۱۷ سال و صنایع دستی نیز برگزار شود.

معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه گفت: خاک و آب پایه و اساس تولید غذا و خدمات اکوسیستمی و رفاه انسان هستند و با شناخت نقش ارزشمند آن‌ها، ما می‌توانیم اقدامات پیشگیرانه‌ای را برای محافظت از این منابع برای نسل‌های آینده انجام دهیم. سیستم‌های کشاورزی دیم ۷۰ درصد از آب شیرین جهان را برداشت می‌کنند و ۸۰ درصد از زمین‌های زراعی را تشکیل می‌دهند و در ۶۰ درصد تولید جهانی غذا نقش دارند. این سیستم‌ها به‌شدت به شیوه‌های موثر مدیریت رطوبت خاک متکی هستند.

وی در خصوص اهمیت خاک ادامه داد: خاک دارای خدمات اکوسیستمی متنوع نظیر تأمین غذا، غیرسوخت، حمایت از میراث فرهنگی، تامین مصالح ساختمانی، منبع دارویی و منابع ژنتیک زیستگاه موجودات زنده جایگاه چرخه عناصر غذایی تنظیم سیلابها، تنظیم آب و هوا، ترسیب کربن، تصفیه آب و کاهش آلاینده‌های خاک است. خاک بیش از ۲۵ درصد کل تنوع زیستی زمین را در خود جای داده است و از زندگی در خشکی و کل زمین پشتیبانی می‌کند. بیش از ۹۰ درصد موجودات زنده در خاک زندگی و یا بخشی از زندگی خود را در خاک سپری می‌کنند. حشمتی افزود: حفاظت از خاک با افزایش ذخایر کربن موجود در خاک و میارزه با تغییرات آب و هوایی نقش مهمی دارد علاوه بر برگ و ساقه، ریشه‌های زیرزمین نیز کربنی را که توسط گیاهان هنگام فتوسنتز تثبیت می‌مانند ذخیره می‌کنند. هنگامی که گیاه می‌میرد کربن موجود در ریشه به خاک اضافه می‌شود و می‌تواند قرن‌ها در آن جا بماند. مقدار کربن در هر سال افزایش می‌یابد اما بدون پوشش گیاهی ذخیره کربن خاک کاهش می‌یابد زیرا مقداری از آن به‌تدریج تجزیه و باعث انتشار دی‌اکسید کربن در جو می‌شود.

وی در ادامه گفت: طبق یک مطالعات انجام شده، خاک‌ها بیشترهای سطحی برگ‌ها و شاخه‌های مرده نیوی می‌توانند دو یاسه برابر کربن را ذخیره کنند. علاوه بر نقش و خدمات اکوسیستمی خاک، توجه به آمارهای جهانی، اهمیت حفاظت از خاک دو چندان مشخص می‌شود. تاکنون یک سوم از خاک‌های جهان تخریب شده‌اند و چنانچه این روند تا سال ۲۰۵۰ ادامه یابد، سرانه جهانی زمین قابل کشت و زراعت تا یک چهارم میزان آن در سال ۱۹۶۰ تقلیل خواهد یافت. معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست اضافه کرد: تا سال ۲۰۵۰ جمعیت جهان به بیش از ۹ میلیارد خواهد رسید و این میزان به معنای دو میلیارد افزایش جمعیت بیش از جمعیت فعلی جهان است. در این صورت لازم است تولید مواد غذایی به میزان ۶۰ درصد افزایش یابد تا بتواند پاسخ‌گوی جمعیتی باشد که خواستار تغذیه‌ای به مراتب بهتر از امروز هستند. حشمتی افزود: حفاظت و مدیریت یکپارچه خاک و آب، ظرفیت زمین را برای مقاومت در برابر حوادث شدید آب و هوایی مانند خشکسالی، سیل و طوفان‌های شن و گرد و غبار ارتقا می‌دهد. شیوه‌های مدیریت یکپارچه خاک و آب خدمات ضروری اکوسیستم، حمایت از حیات روی زمین و افزایش انعطاف‌پذیری اکوسیستم را ارائه می‌دهد که در همین خصوص دولت سیزدهم خط‌مشی‌های مدیریت حفاظت و بهره‌برداری پایدار از خاک کشور را با رویکرد مدیریت یکپارچه آب و خاک ابلاغ کرد.

آگهی مزایده عمومی شماره یک (شماره مزایده مرجع) ۱

اداره کل انتقال خون استان البرز در نظر دارد یک دستگاه خودروی سواری پژو ۴۰۵ دوگانه سوز مدل ۱۳۹۰ با جزئیات مندرج در اسناد مزایده و با بهره گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی ستاد ایران با شماره مزایده ۱۰۰۲۰۰۳۵۶۱۰۰۰۰۰۳ به صورت الکترونیکی به فروش برساند.
www.setadiran.ir سامانه تدارکات الکترونیکی
زمان انتشار در سایت ۱۴۰۲/۰۹/۱۲ ساعت ۱۴:۰۰ تا ۱۴۰۲/۱۰/۰۲ ساعت ۱۴:۰۰
مهلت دریافت اسناد ۱۴۰۲/۰۹/۲۲ ساعت ۱۲:۰۰
تاریخ بازدید از ۱۴۰۲/۰۹/۱۴ تا ۱۴۰۲/۰۹/۲۱ از ساعت ۹:۰۰ تا ۱۳:۰۰
آخرین مهلت ارسال پیشنهاد قیمت از ۱۴۰۲/۱۰/۱۲ ساعت ۸:۰۰ تا ۱۴۰۲/۱۰/۰۲ ساعت ۱۴:۰۰
زمان بازگشایی: ۱۴۰۲/۱۰/۰۳ ساعت ۱۰:۰۰ زمان اعلام برنده: ۱۴۰۲/۱۰/۰۴ ساعت ۱۰:۰۰
شناسه آگهی: ۱۶۱۷۱۶۶

دیدگاه

شهر را نمی‌شود طراحی کرد، فقط می‌توان آن را واگذاشت تا خودش توسعه پیدا کند

فرای اتو

بسیاری از معماران توسط آموزشی که {در دانشکده‌های معماری} دیده‌اند نشان‌دار شده‌اند. استادان آنها بهشان گفته‌اند: «شما معمار هستید، پس بنشینید چیزی طراحی کنید و آن را بسازید». اما من می‌گویم: «بیایید هیچ‌چیز نکشیم. بیایید فقط به دنبال ناشناخته‌ها بگردیم». برخی همچون {راب} کریر دوست دارند که خیال آنها سرانجام راه به جایی ببرد و به طراحی چیزی منجر شود. کریر انسانی بسیار پراحساس است. سخنرانی‌های او همچون صحنه‌ای از نمایش، انفجاری از انرژی، است. من به او گفتم که یک شهر را نمی‌شود طراحی کرد. فقط می‌توان شهر را واگذاشت تا خودش توسعه پیدا کند. او طور دیگری احساس می‌کرد و گفت که شهر باید در وضعیتی قرار گیرد که بتوان آن را طراحی کرد. {...}

من دوست ندارم خانه‌ها را طوری طراحی کنم که گویی مجسمه‌ساز هستم، بلکه ترجیح می‌دهم کشف کنم که خانه‌ها چه شکلی باید باشند و چگونه می‌توانند خود را به وجود آورند. (در گفتگو با Juan Maria Songel در سال ۱۹۹۷، منتشر شده کتاب «A Conversation with Frei Otto»)

منبع: گفتار

محیط زیست

لزوم تعیین حدود مجاز آلایندگی در تهران

معاینه فنی سابقه‌ای حدودا ۵۰ ساله در شهر تهران دارد که در طول سالیان مختلف فراز و نشیب هایی داشته؛ اما حالا به نظر می‌رسد با توجه به حجم آلایندگی وسایل نقلیه و آلودگی هوا نیازمند اصلاحاتی است و مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران نیز از ارائه پیشنهاداتی همچون کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها و اتخاذ روشهای سخت گیرانه در معاینه فنی به مسئولان مربوطه خبر داده و بر لزوم تعیین حدود مجاز آلایندگی در کلان شهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی تأکید می‌کند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، برایر سیاهه انتشار سال ۱۳۹۶ که شهرداری تهران منتشر کرده، بابت سهم منابع مختلف در آلودگی هوا در کلان شهر تهران سهمی برای منابع متحرک قائل شدند که بر این اساس سهم تولید آلاینده های گازی نزدیک به ۸۰ درصد عنوان می شود که از بین این ۸۰ درصد، سهم خودروهای سبک ۳۷ درصد و سهم موتورسیکلت ها ۲۱ درصد است. پس موتورسیکلت و خودروهای شخصی سهم ۵۸ درصدی در تولید آلودگی هوای تهران دارند که تمرکز بر بهبود وضعیت آلایندگی آنها قطعا سبب رفع شدید آلودگی هوای تهران خواهد شد.

مسئولان معاینه فنی شهر تهران سالهاست که راه حل هایی همچون الزام اخذ معاینه فنی خودروهای تهران از مراکز شهر تهران را مطرح میکنند.

اما حالا با تشدید آلودگی هوای تهران مدیران پیشنهادات اصلاحی دیگری را برای بهبود آلایندگی هوای تهران روی میز بررسی مدیران ارشد قرار دادند تا شاید این پیشنهادات بتواند تعداد روزهای آلاینده کلانشهر تهران را کاهش دهد.

اصلاحاتی همچون کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها و همچنین اتخاذ روشهای سخت گیرانه در معاینه فنی خودروها، امیدهای جدید مدیران شهر تهران هستند، تا بلکه شاید بتوانند وضعیت فعلی آلایندگی هوای تهران را بهبود ببخشند.

شادی مالکی مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران در گفت وگو با ایسنا، در تشریح این پیشنهادات اصلاحی با تأکید بر لزوم انجام اصلاحاتی در قانون معاینه فنی، می گوید: معاینه فنی دچار یک سری گپ هایی در بحث ماده شش قانون هوای پاک است که بسیاری از متولیان امر در حال حاضر متفق القول به این نتیجه رسیدند که به بازنگری این ماده در قانون هوای پاک نیاز است و یکی از موضوعاتی که به صورت خیلی جدی امروزه مطرح است بحث حدود مجاز آلایندگی در کلان شهرها به نسبت سایر شهرها است.

وی در تشریح سخنان خود ادامه می دهد: در شهر تهران زمانی که می گوییم فقط سه روز هوای پاک در سال گذشته داشتیم، نشان می دهد که بحث آلودگی هوا یکی از موضوعات جدی در پایتخت بوده و جزو اولویت های نخستین مدیران شهری است. شاید این حجم از دغدغه مندی در بحث آلودگی هوا در بسیاری از شهرستان هم که تعداد تردد خودرو کمتر است یا این شرایط وجود نداشته باشد، لذا نحوه پایش خودروها در کلان شهر تهران و سایر کلان شهرها بایستی متفاوت از شهرهایی باشد که در موضوع آلودگی هوا دغدغه مندی چندانی ندارند.