کسب و کار

مواجهه با ریسک از اتاق مدیریت

هیأت مدیره شرکت‌ها مجبور به توجه روزافزونی به ریسک‌های سازمانی ووظایف مدیریتی خود می‌شوند. با این حال، آیا می‌توان از دفتر جلسات یا اتاق مدیریت با ریسک مواجه شد؟ آیا ریسکی که در سطوح پایین عملیاتی سازمان‌ها درک می‌شود همان ریسکی است که مدیران ارآن و احتمالاً طی گزارش‌های کارکنان باخبر می‌شوند؟

عقل سلیم می‌گوید تعاملی درک از ریسک بلکه شیوه مواجهه با آن نیز از اتاق مدیریت با شیوه مدیریت آن توسط کارکنان عملیاتی با سرپرستان تفاوت دارد.

در این صورت، این سؤال منطقی به ذهن می‌رسد که چه تفاوتی در رویکرد به ریسک از اتاق مدیریت وجود دارد؟

این مقاله از دیدگاهی کل‌نگر به این سؤال می‌پردازد و فقط جنبه‌هایی از آن را بررسی می‌کند که به اعضای هیات‌مدیره ارتباط دارد.

بررسی ریسک از دیدگاه اعضای هیات‌مدیره (که اغلب مشکل از مدیران ارشد شرکت‌هاست و هر کدام از آنها حوزه خاصی از فعالیت‌های شرکت را مدیریت می‌کنند) نیازمند توجه به مفهوم اداره شرکت- حاکمیت شرکتی (corporate governance) و کارگردهای آن است. در شرکت‌های سهامی می‌توان سهامداران را مالکان و رویای اصلی شرکت دانست تیم مدیریت (اعضای هیات‌مدیره) نمایندگان آنها برای اجرای استراتژی‌های خواسته شده هستند و وظیفه دارند به طور روزمره به نظارت وهدایت کسب و کار بپردازند.

اما این نمایندگی همواره روشن و خالی از تنش نیست. گاهی تضادها و اختلافهایی بین سهامداران و نمایندگان آنها (تیم مدیریت) پیش می‌آید که آن را معضل نمایندگی (agency problem) می‌نامند.

این معضل به چند دلیل محتمل است که از این جمله‌اند:

۱) کوتاهی کردن یا قصور در انجام وظایف از طرف مدیران اجرایی؛ ۲) خودخدمتی که به معنای استفاده از منابع و دارایی‌های شرکت در جهت منافع شخصی است؛ ۳) بادصری که به معنای غرور و استفاده نامشروع و غیرقانونی مدیران از پست ومقامشان است؛ ۴) سنگریندی مدیرتی و ۵) به‌اصطلاح ساختن امپراتوری است.

چنین مواردی باعث می‌شود که عملکرد نمایندگان (یعنی مدیران) در راستای منافع روسای اصلی‌شان (یعنی سهامداران) نباشد. راهکار رایج برای حل و پیشگیری از این مشکلات متداول انتخاب اعضای هیات‌مدیره توسط خود سهامداران مالکان است تا افراد انتخابی به نظارت ومراقبت از منافع سهامداران بپردازند.

در هر صورت، فارغ از هیات‌مدیره مستقر شده، تقاضای روزافزونی برای توجه به ریسک‌های سازمانی از اتاق هیات‌مدیره و انجام مسئولیت‌های مرتبط با آن دیده می‌شود. البته بسیاری از اعضای هیات‌مدیره به دلیل وظایف و مسئولیت‌های سنگین محول شده به خود، علاقه کمتری نسبت به گذشته برای این ایفای نقش دارند. در هر صورت، «ریسک» از جایگاه ونگاه آنها چه معنایی دارد؟

کسب و کار وفعالیت اقتصادی آمیخته با ریسک‌پذیری است. چیزی به نام کسب و کار خالی از ریسک وجود ندارد.

شرکت‌ها ریسک می‌کنند و استراتژی‌هایی می‌سازند که خود سطوحی از ریسک پدید می‌آورد؛ ریسک‌هایی که باید از همان ابتدا به‌خوبی درک شوند.

در حقیقت، موتور محرک کسب و کارهای اقتصادی این باور است که «هر قدر ریسک بیشتر باشد، بازده مورد انتظار بزرگ‌ترند و بالعکس.» اما گاهی میزان ریسک به یک سطح آستانه‌ای می‌رسد که دیگر چنین گزاره‌ای درست نخواهد بود. به این دلیل است که برخی از یک سطح بهینه (sweet spot) برای ریسک‌پذیری صحبت می‌کنند؛ جایی که میزان ریسک به حداکثر شدن بازده مورد انتظار از استراتژی می‌انجامد. اما آستانه ریسک را نمی‌توان به صورت فردی، به‌عنوان یک تیم و نه عنوان کل سازمان ارزیابی کرد.

هیأت مدیره باید نگاه خوبی به تهدیدهای مادی شرکت و توانایی ارائه یک استراتژی مقابله‌ای داشته باشد. تعیین و استفاده از سطحی از ریسک که منجر به بهترین تصمیم‌های سرمایه‌گذاری وعملیات اجرایی شرکت می‌شود، از مسئولیت‌های هیات‌مدیره است. بسیاری از اعضای هیات‌مدیره هر روز درگیر فعالیت‌های شرکت نیستند یا این حال، باید مکانیزم‌های هشداردهنده‌ای داشته باشند تا به سرعت خطاها و انحرافات حیاتی را شناسایی کنند.

در حالی که هر شرکت با توجه به حوزه فعالیت و ویژگی‌های خود به مدیریت ریسک می‌پردازد، استفاده از ایزو ۳۱۰۰۰ اصول، چارچوب و فرآیند مفیدی برای مدیریت ریسک پیشنهادمی‌کند.

به اعضای هیات‌مدیره پیشنهاد می‌شود که این اصول را مطالعه کرده و از آنها به عنوان راهکارهایی استفاده و نمونه‌ای بهتر ببرند.

ریسک به معنای بروز ابهام است و ابهام را می‌توان (و باید) مدل‌سازی کرد. انتظار نمی‌رود که مدیران ارشد متخصص آمار باشند.

اما نیاز است درکی کلی از اصول احتمال ومهارت‌های کمی برای تفسیر گزارش‌های ریسک داشته باشند.

آنها نیاز دارند سؤالات درست بپرسند و از پیش‌فرض‌های مشکل‌آفرین در مدل‌های کیفی فعالیت شرکت آگاه باشند. مفاهیم ارزش در معرض ریسک (value at risk)، بازده در معرض ریسک (earnings at risk)، شبیه‌سازی مونت‌کارلو (Montecarlo simulations)، یا بازده لگاریتمی (log returns) نباید مانند اصطلاحاتی پوچی برای مدیران ارشد غیرقابل درک باشد؛ حتی اگر یک مدیرکل امور مالی و یک مدیرکل ریسک به بررسی ماهرانه و گزارش وضعیت کسب و کار می‌پردازد.

دوم، وضوعی که هنگام بررسی ریسک و تصمیم‌گیری باید به اثرات آنها توجه کرد، سوگیری ذهنی و شخصیت فرد است.

سوگیری‌های ذهنی فراوان ومتنوع هستند کارشناسان حدود ۲۰۰ نوع سوگیری و پیش‌داوری‌های نادرست ذهنی را فهرست کرده‌اند.

با این حال، برخی از آنها متداول‌تر از بقیه هستند ۷ مورد زیر در مدیران ارشد بیشتر دیده می‌شود:

اطمینان بیش از حد: دست‌کم گرفتن یک یا هر دو عامل احتمال وقوع و اثرات یک رویداد

توهم کنترل: گرایش به دست بالا

گرفتن توانایی وظرفیت خود برای کنترل رویدادهای غیرمنتظره

تفکر گروهی: جسارت نداشتن برای برخورداری از دیدگاهی متفاوت با رئیس

تناقض لیبلس (Abilene paradox): مانند تفکر گروهی اما در ارتباط با هماهنگی است. در این سوگیری ممکن است افراد به طور جمعی به تصمیمی برسند که نه تک‌تک آنها با آن مخالفند!

سوگیری تایید: گرایش به اطلاعاتی که دیدگاههای کنونی را تایید می‌کند و نادیده گرفتن اطلاعات چالشی.

سوگیری شفافیت: با دسترسی، گرایش به مهیزتر دانستن اطلاعات جدید سقطه برنامه‌ریزی: احساس اطمینان نادرستی که از برنامه‌ریزی به دست می‌آید.

اعضای هیات‌مدیره و تمام مدیران اجرایی برای غلبه بر سوگیری‌های ذکر شده و سوگیری‌های فراوان دیگر می‌توانند پیش‌فرض‌های ذهنی خود و دیگر اعضای تیم مدیریت را زیر سؤال ببرند.

آنها باید با طرح سؤالات مناسب به بررسی پیش‌فرض‌های ذهنی بروند؛ با اینکه چنین کاری دشوار است.

شخصیت، دیگر موضوع مهم در ارتباط با ریسک و تصمیم‌گیری است. دلیل آن است که افراد گرایش‌های متفاوتی نسبت به ریسک دارند در غیر این صورت، بازار سهام وجود نداشت). شخصیت «مجموع شیوه‌های کنش و واکنش فرد به دیگران است.» شخصیت هر فرد با توجه به عادتی، عادت‌ها، تمایل‌ها و احساساتش منحصر به خود اوست.

شخصیت به طور عمیقی بر شیوه و عملکرد فرد در مواجهه با ریسک اثر می‌گذارد. درک شخصیت خود و شخصیت دیگر اعضای هیات‌مدیره کمک زیادی به تصمیم‌گیری مناسب در محیط‌های مبهم وناشناخته می‌کند. اتخاذ مدیرعاملی ریسک‌پذیر برای شرکتی با ثقافه ریسک محدود، می‌تواند به فاجعه بینجامد (اگر آن مدیرعامل در اوقات خوش، اخراج نشود). فارغ از سوگیری‌ها و تبعیدهای شخصیتی اثرگذار بر درک و مدیریت ریسک اعضای هیات‌مدیره وظیفه رسیدگی و مراقبت از منافع شرکت را بر عهده دارند. آنها باید تصمیم بگیرند که به هر کدام از ریسک‌های شناسایی شده چگونه واکنش نشان دهند؛ به هر حال، هر کدام از ریسک‌ها اثری بر آینده سازمان تحت مسئولیت آنها خواهد داشت.

مترجم: مهدی نیکویی
منبع: european business review

وعده‌ای که سرانجام محقق خواهد شد؛

افتتاح متروی کرج در ۲۲ بهمن امسال

رئیس کمیسیون حمل ونقل شورای شهر کرج اعلام کرد: فاز ۱ خط ۲ متروی کرج از ۴۵ متری گلشهر تا چهاراه طالقانی ۲۲ بهمن افتتاح می‌شود.

به گزارش پیام آشنا، رئیس کمیسیون عمران وحمل ونقل شورای اسلامی شهر کرج با بیان اینکه فاز ۱ خط ۲ متروی کرج از ۴۵ متری گلشهر تا چهاراه طالقانی ۲۲ بهمن افتتاح می‌شود، گفت: با گذشته یک سال و چهارماه از فعالیت شورای ششم، امروز به نقطه‌ای رسیدیم که می‌توان گفت این پروژه ۲۲ بهمن ماه به بهره‌برداری می‌رسد.

او افزود: در بازدیدی که از ایستگاه f تا k (۴۵ متری گلشهر تا چهاراه طالقانی) صورت گرفت مشخص شد همه اقدامات لازم برای بهره برداری از این پروژه صورت گرفته و با ورود رام هفت واگن به ریل انتظار شهروندان برای بهره برداری از این پروژه به پایان می‌رسد.

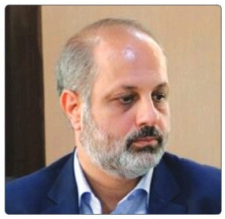
رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر کرج گفت: البته بعد از ورود رام به ریل بین ۴۸ ساعت تا ۲۰ روز زمان لازم است که با حرکت قطار در ریل ایرادات احتمالی رفع شود وبعد از آن دیگر مسأله‌ای باقی نمی‌ماند.

رحیمی افزود: در فاز دوم، وری بهره برداری از ایستگاه چهارراه طالقانی تا شهید سلطانی و پایانه خط ۵ تهران مترکز شده است. این مسیر حدود ۴۵ درصد پیشرفت داشته و در صورت تأمین اعتبار، تا پایان دوره ششم می‌توانیم ایستگاه k تا q (شهید سلطانی) را هم تحویل دهیم تا خط حداقل ۱۵ کیلومتری را در کرج راه اندازی کرده باشیم. این افق بلند شورای ششم در این خصوص است.

عضو شورای شهر کرج در بلخ به اینکه بهره برداری از ایستگاه f تا k اگرهمی از مشکل ترافیک کرج حل نمی‌کند، افزود: این ایستگاهها به نوعی به صورت نمادین هستند وقبول داریم که نقش به سزایی در کاهش ترافیک شهر ندارند ولی باید افتتاح می‌کردیم چون پروژه‌ای که شهروندان دو دهه منتظر بهره برداری از آن هستند را با این همه هزینه نمی‌توانستیم رها کنیم.

سرپرست منطقه ۶ شهرداری کرج خبر داد؛

توزیع بیش از ۱۵۰۰ تن آسفالت در معابر منطقه



متولّن منطقه‌ای و توسعهٔ شهری خواهد بود.

سرپرست منطقه ۶ شهرداری کرج با اشاره به عملکرد عمرانی این منطقه از اجرای پروژه‌های عمرانی گسترده جهت تأمین رفاه زندگی شهروندی وخدمات رسانی بیشتر به شهروندان این منطقه خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، علی فروغی با اشاره به اهمیت اجرای فعالیت عمرانی گفت: این اقدامات در راستای تسهیل در امر عبور و مرور وسایل نقلیه و عابرین پیاده و تأمین رفاه حال شهروندان صورت می‌گیرد.

فروغی گفت: در این راستا طی سه‌ماهه سوم سال جاری بیش از یک هزار و ۵۰۰ تن آسفالت صرف بهسازی بیش از ۱۵ هزار و ۷۰۰ مترمربع از معابر این منطقه شده است.

سرپرست منطقه ۶ شهرداری کرج در ادامه گفت: اجرای یک هزار و ۸۰۰ مترمربع جدول گذاری، ۷۳۰ مترمربع پیاده‌روسازی همچنین اجرای حدود دو هزار و ۳۰۰ مترمربع عملیات تراش وروکش آسفالت طی این مدت اجرایی شده است.

فروغی همچنین اجرای ۲۳۰ متر لوله‌گذاری در معابر این منطقه به‌منظور هدایت آب‌های سطحی را از قدامائی برشمرد که توسط منطقه اجرایی شده است.

وی با اشاره به این که اجرای عملیات عمرانی یکی از دغدغه‌های شهرداری در راستای رفاه حال شهروندان است، افزود: حوزه عمران منطقه در طول سال با جدیت تمام اقدام به عملیات روکش آسفالت، پیاده‌روسازی و جدول‌گذاری در تمام معابر این منطقه کرده است.

این مسئول در پایان خاطرنشان کرد: با اجرای پروژه‌های عمرانی و خدماتی تحولی بزرگ را در سطح منطقه شاهد هستیم و این جهش عمرانی در سطح منطقه موجب توسعه مؤثر خواهد بود.

قائم مقام شهردار کرج:

بوستان‌ها و پارک‌های سطح شهر به کنتور آب تجهیز می‌شوند

قائم مقام شهردار کرج گفت: تمام بوستان‌ها و پارک‌های سطح شهر به کنتور آب تجهیز می‌شوند.

به گزارش پیام آشنا، اقرلیاب شجاعی گفت: یکی از وظایف شهرداری‌ها توسعه، حفظ ونگهداری از فضای سبز است که در این راستا در سنوات اخیر، مدیریت شهری با احداث پارک‌های محله‌ای، منطقه‌ای و شهری در جهت افزایش سرانه‌های فضای سبز اقدام کرده تا شهروندان بتوانند اوقات فراغتشان را در فضایی امن و دلنشین سپری کنند.

وی اضافه کرد: طراحی منظر با استفاده از گونه‌های مقاوم در برابر کم آبی و عدم استفاده از گونه‌های گیاهی مهاجم، جایگزینی آبیاری قطره‌ای، کاهش کاشت چمن، استفاده از جانبازهای رطوبت، استفاده از آب‌های غیر شرب در آبیاری درختان واحداث تصفیه خانه‌های محلی به منظور استفاده از پساب در آبیاری فضای سبز شهری با رویکرد اقتصادی و زیست محیطی از اقدامات مدیریت شهری در سنوات اخیر بوده است.

قائم مقام شهرداری کرج ادامه داد: تأمین آب شرب جهت رفع نیازهای مراجعین به فضاهای تفریحی و بهره‌برداری احتمالی در شرایط اضطرار جهت نگهداری فضای سبن فری انکار نپذیر است لذا در جهت مصرف درست آب شرب و واقعی‌سازی میزان هزینه‌ها، به زودی تمامی پارکها و بوستان‌های سطح شهر کرج به کنتور آب تجهیز می‌شود که در کاهش مصرف آب و هزینه‌های شهرداری مؤثر خواهد بود.

برگزاری نمایشگاه هفته پژوهش سال ۱۴۰۱ از تاریخ ۱۵ تا ۱۹ آذرماه

نمایشگاه هفته پژوهش سال ۱۴۰۱ از تاریخ ۱۵ الی ۱۹ آذرماه برگزار شد.

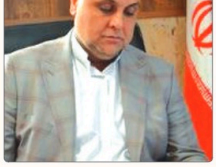
به گزارش پیام آشنا، در این نمایشگاه قائم مقام محترم رئیس و معاون آموزشی دانشگاه جامع علمی کاربردی کشور دکتر کشتکار، استاندار البرز؛ دکتر عبدالهی و هیئت همراه رئیس پارک علم و فناوری البرز؛ دکتر عباسی و رئیس دانشگاه آزاد اسلامی استان البرز؛ دکتر کلانتری حضور داشتند.

همچنین اعضای شورای شهر کرج؛ محمد لسدین و عمار ایزدیار ایزدیار از این نمایشگاه بازدید کردند.

آن‌ها از غرفه مرکز آموزش علمی کاربردی شهرداری کرج ابراز رضایتمندی کردند و طی درخواست دکتر عباسی مقرر شد ماکت ساختمان کارخانه نوآوری توسط گروه اساتید و دانشجویان این مرکز طراحی و ساخته‌شود.

یساولی خبر داد؛

آموزش آتش نشان داوطلب در سازمان آتش نشانی کرج



رئیس سازمان آتش‌نشانی وخدمات ایمنی شهرداری کرج از برگزاری دوره‌های آموزشی آتش نشان داوطلب در این سازمان کرج خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، محمد یساولی با اشاره به اعلام فراخوان و ثبت نام داوطلبان برای آموزش در زمینه آتش‌نشانی گفت: دوره آموزش مقدماتی آتش‌نشان در مرکز آموزش سازمان واقع در ایستگاه ۱۱۱ آتش نشانی کرج برگزار می‌شود.

وی افزود: این دوره‌های آموزشی با اهداف ترویج سطح ایمنی، آشنایی با انواع آتش‌سوزی و روش‌های اطفای حریق برای شهروندان به صورت مستمر برگزار می‌شود.

رئیس سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری کرج خاطرنشان کرد: دوره مقدماتی آتش‌نشان داوطلب نیز با اهداف فوق با حضور تعدادی از شهروندان به صورت نیمه‌وقت با سر فصل‌های تئوری حریق خاموش کننده‌های دستی، دربان‌های دستی اولوه‌کشی و آب‌رسانی، کار با پمپ‌های آتش‌نشانی، دستگاه تنفسی و سته‌های امداد و نجات هیدرولیک سنگین و نیمه سنگین زیر نظر اساتید و مربیان حوزه آموزش و تربیت بدنی سازمان به مدت ۳۶ ساعت با تعداد ۱۵ نفر و در مدت زمان ۹ روز با اهداء گواهی نامه معتبر برگزار شد.

وی گفت: با همت و تلاش سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری کرج، تاکنون آموزش‌های متعدد و مستمر دوره‌های آموزش مقدماتی، عمومی، نیمه‌تخصصی، تخصصی و حرفه‌ای برای شهروندان به عنوان آتش‌نشان داوطلب برگزار شده است.

یساولی با اشاره به اینکه در صورت نیاز و هنگام بحران می‌توان از آتش‌نشانان داوطلب در موضوع ایمنی و آتش‌نشانی کمک گرفت، عنوان کرد: شهروندان با آموزش و ارتقای سطح فرهنگ و ایمنی، در صورت بروز هرگونه حادثه با آتش‌سوزی با دانستن اطلاعات لازم در لحظات اولیه آتش‌سوزی اقدامات اولیه مؤثری را خواهند داشت و از بروز خسارات بیشتر نیز جلوگیری می‌شود.

یساولی در پایان گفت: علاقه‌مندان جهت کسب اطلاعات بیشتر و ثبت نام این دوره می‌توانند همه روزه به اداره آموزش و تربیت بدنی سازمان مراجعه و یا با شماره ۳۲۸۰۴۴۴۳ تماس حاصل نمایند.

درخواست پلیس برای بازگشت «سن فرسودگی» خودروها

رئیس پلیس راهور فراجا خواستار بازگشت سن فرسودگی به خودروها و جدی گرفته شدن موضوع سقاط خودروهای فرسوده شد.

به گزارش پیام آشنا، سردار سیدکمال هادیفر درباره وضعیت تردد خودروهای فرسوده در کشور گفت: موضوع لسقاط وسایل نقلیه امر مهمی است، اما متاسفانه در حال حاضر شرایطی وجود دارد که اعلام سن فرسودگی خودرو وجود ندارد. ببینید ما درگذشته سن فرسودگی وسایل نقلیه را داشتیم که براساس آن دارنده وسایل نقلیه می‌دانست که چه زمانی خودرویش در سن فرسودگی و لسقاط قرار خواهد گرفت. اما متاسفانه در حال حاضر سن فرسودگی وجود ندارد و برابر مقررات فردی که معاینه فنی را برای خودرویش دریافت کند می‌تواند از این خودرو استفاده کند. حالا اینکه این خودرو نبود زیانبار به امنیتکات ایمنی داشته باشد، دیگر سنگی به همان معاینه فنی دارد.

وی ادامه داد: به همین دلیل نیز ما تاکید داریم که سن فرسودگی درست شود، یعنی باید مشخص شود که سن فرسودگی یک خودرو چقدر است. بعد از آن هم لازم است که موضوع لسقاط به طور جدی پیگیری شود. شما نگاه کنید سالی نو میلیون وسیله نقلیه وارد چرخه ترافیک می‌شود اما از آن طرف خروجی نداریم. خب اگر اینطور باشد خیابان‌ها و جاده‌های ما از خودرو انباشع می‌شود. در این شرایط معلوم است که آلودگی هوا و ... هم چه خواهد شد. پس این‌ها جزو مواردی است که باید اصلاح شود.

رئیس پلیس راهور فراجا افزود: همچنین باید دولت محترم نیز تسهیلاتی را بر لسقاط خودروهای فرسوده ایجاد کند. افراد باید از دولت تسهیلاتی را دریافت کنند تا بتوانند تاکسی، خودرو و موتور خود را لسقاط کنند.

هادیفر با بیان اینکه تقریبا ۳۳ درصد از کل وسایل نقلیه کشور در سن فرسودگی و شرایط لسقاط قرار دارند، گفت: باشد همانطور که گفتم ما الان دیگر سن فرسودگی نداریم، اما اگر ما معیار سن فرسودگی موضوع را بررسی کنیم، ۳۳۰ درصد از کل وسایل نقلیه کشور در سن فرسودگی بوده و باید لسقاط شود. مثلا در همین بحث موتورسیکلت‌ها، از ۱۲.۵ میلیون دستگاه موتورسیکلت، حدود ۱۱ میلیون دستگاه آن با لزکتوری نیست یا فرسوده است.

وی با بیان اینکه مراکز معاینه فنی موتورسیکلت نیز نداریم، درباره کیفیت مراکز معاینه فنی نیز گفت: در کلانشهرها معاینه فنی کیفی است، اما در برخی از نقاط و به خصوص حاشیه شهرها معاینه فنی کیفی نیست. این موضوع کمکی به آلودگی هوا و سن فرسودگی و ... نخواهد کرد. رئیس پلیس راهور فراجا درباره اینکه چه کسی مسئول نظارت بر مراکز معاینه فنی است، گفت: این مراکز زیرنظر وزارت کشور و شهرداری‌ها است و پلیس نظارتی بر آنها ندارد.

هادیفر درباره اینکه گفته می‌شود در برخی از مراکز، گواهی معاینه فنی صوری صادر می‌شود، نیز گفت: من چیزی درباره معاینه فنی صوری نشنیده‌ام، چرا که شرط صدور معاینه فنی حضور وسیله نقلیه در مراکز است. اما البته همانطور که گفتم ما الان دیگر سن فرسودگی نداریم، اما اگر ما معیار سن فرسودگی موضوع را بررسی کنیم، ۳۳۰ درصد از کل وسایل نقلیه کشور در سن فرسودگی بوده و باید لسقاط شود. مثلا در همین بحث موتورسیکلت‌ها، از ۱۲.۵ میلیون دستگاه موتورسیکلت، حدود ۱۱ میلیون دستگاه آن با لزکتوری نیست یا

دیدگاه

معمار باید آینده را پیش‌بینی کند تا بنایی که خلق می‌کند بتواند با اوضاع تازه آینده سازگار شود

بوریس برناسکونی

مهم‌ترین آورده معماری تولایی آن در تغییر شکل آن {متناسب با اوضاع تازه} است. همین تغییر شکل است که امکان بقا و کارامدلدن اثر معماری را فراهم می‌کند. در حلت آرمانی، معماری تبدیل به یک وسط وبیژه می‌شود. در حالی که ممکن است نما، طرح داخلی و کارکرد آن بسته به نیازها و فن‌آوری‌های جدید تغییر کند. معماری باید به گونه‌ای باشد که اجازه دهد اهداف قدیمی {از ساخت آن} بنون درنمر تبدیل به اهدافی تازه شود. متأاًبه ساختمان‌های میدان تایمز بنگرید؛ این بناها از اساس چقدر تغییر کرده‌اند و به تغییر ادامه خواهند داد.

معمار باید تلاش کند تا آینده را پیش‌بینی کند و بنایی خلق کند که بتواند بدون دخالت طراحش {با اوضاع تازه آینده} سازگار شود. به عبارت دیگر، زمان به خودی خود جای معمار را به منزله طراح خواهد گرفت. فکر نمی‌کنم امکان داشته باشد که بنایی با طراحی خوب در گذر زمان تباه و از کار افتاده شود. بنای هایپرکیوب که من در اسکولکوو طراحی کردم‌ام چنین بنایی است. نمای این بنا را الگوریتم‌ها طراحی کرده‌اند، من آن را طراحی نکرده‌ام. این بنا نمونه‌ای از معماری الگوریتمی بر مبنای مدل‌سازی هوش مصنوعی و کلان‌داده است. برای مثال، هوش مصنوعی است که تصمیم می‌گیرد نمای چندرسانه‌ای را کدام طرف بنا قرار دهد؛ تصمیم او وابسته به ترافیک اطراف بنا است که بر اساس داده تحلیل می‌شود. تصمیماتی از این دست برای سایر اجزای بنا نیز گرفته خواهد شد. همه این تصمیمات متکی بر کارایی است، نه ترجیحات زیبایی‌شناسانه طراح. (در گفتگوی با Vladimir Belogolovsky، منتشر شده در وبسایت archdaily، سال ۲۰۱۹)

منبع: گفتار

محیط زیست

دوای درد آلودگی هوای تهران چیست؟

طی چند روز اخیر شاهد بارش برف وباران در تهران بوده‌ایم. درحالی مردم در این شرایط آب و هوایی انتظار هوای پاک رامی کشیدند که شاخص کیفیت هوا هم چنان در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس و همه گروه‌ها در نوسان بوده است.

به گزارش پیام آشنا، نقل از ایسنا، در دوماه اخیر ۲۶ روز شرایط وارونگی دما را تجربه کردیم که باعث آلودگی هوای تهران با شاخص آلاینده ذرات معلق کمتر از ۲۵ میکرون شده است این در حالیست که روزهای برفی وبارانی طی این مدت نیز نتوانستند هوای مطلوبی را برای تهرانی‌ها به ارمغان بیاورند. به عبارتی با وجود اینکه شاهد آسمانی صاف، پس از بارندگی هستیم اما شاخص کیفیت هوای برای گروه‌های حساس یا همه گروه‌ها آلوده است.

شاید این تصور در بین غالب مردم وجود داشته باشد که با بارش باران یا برف باید کیفیت هوا مناسب شود. اما اینگونه نیست. حسین شهیدزاده- مشاور معاون حمل ونقل ترافیک و مدیرعامل سابق شرکت کنترل کیفیت هوای تهران- در گفت وگو با ایسنا درباره همزمانی این بارش‌ها و آلودگی هوا اظهار می‌کند: بسیاری از انواع آلودگی قابل حل در باران و برف نیستند و در هوا باقی می‌مانند. برخی دیگر از آلاینده‌ها نیز تنها با باد یا از هوا خارج می‌شوند. به عبارتی بارندگی به‌تنهایی باعث کاهش آلودگی نمی‌شود و وزش باد بیش از بارندگی تاثیرگذار است.

شهیدزاده تاکید و خاطرنشان می‌کند: آلاینده شاخص این روزهای هوای تهران ذرات معلق است که در آب حل نمی‌شود و تنها وزش باد آن را از بین می‌برد.

به گفته دیگر کارشناسان نیز حتی بارش باران در شرایط آلودگی هوا به دلیل ترکیب باران با عناصر شیمیایی موجود در هوا بر کاهش آلودگی هوا موثر نخواهد بود چرا که باران تبدیل به باران اسیدی می‌شود.

محسن روشنی - مدیر واحد پایش شرکت کنترل کیفیت هوای تهران- می‌گوید: معمولا وزش باد با سرعت حداقل چهار یا پنج متر بر ثانیه می‌تواند «کیفیت هوا» را افزایش دهد اما باران باران اگر با تهویه مناسب همراه نشود، نمی‌تواند به بهترشدن کیفیت هوا کمک کند.

از سوی دیگر یکی از پدیده‌هایی که برخی مواقع در شرایط بارش باران رخ می‌دهد، کم شدن ارتفاع لایه اختلاط هواست، پدیده‌ای که سبب افزایش غلظت آلاینده‌هایی شود چراکه کاهش ارتفاع لایه اختلاط، باعث کوچک‌تر شدن فضای گردش آلاینده‌ها و در نتیجه افزایش غلظت آن‌ها می‌شود.

به گفته حسین شهیدزاده ذرات معلق کمتر از ۲۵ میکرون معمولا آسان ساخت هستند. بخش زیادی از این ذرات معلق از خودروهای گازوئیلی و موتورسیکلت‌های کاربراتوری تولید می‌شوند که هنوز در شهر تردد می‌کنند. اما اگر از خودروهای انژکتوری - که دارای تجهیزات کاهش آلاینده نیز هستند- استفاده کنیم، مسلما آلودگی کمتری را شاهد هستیم.

منابع انتشار ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون شامل انواع فعالیت‌های اختراقی مانند وسایل نقلیه موتوری، نیروگاهی، سوزاندن چوب، و - همچنین فرایندهای صنعتی خاص هستند. این ذرات هم به‌طور مستقیم ساطع می‌شوند و هم به شکل آلاینده ثانویه در جو شکل می‌گیرند. به‌طور کلی عمده‌ترین منابع انتشار ذرات معلق نیز احتراق سوخت مانند سوزاندن زغال سنگ و چوب، خودروهای دیزلی فاقد فیلتر دوده، فرایندهای صنعتی و کشاورزی و انتشار از خودروها است.