کسب و کار

چطور با نیروهای استخدامی جوان برخورد کنم؟

مشاور عزیز،
سال‌ها بود که در شرکت ما، نرخ استعفا و استخدام خیلی پایین بود. تا اینکه طی چند ماه اخیر، یکسری تغییرات در تیم‌مان ایجاد شد. این تغییرات لزوما بد نیستند. شرکت به خیلی از نیروها ترفیع داده، هرچند که چند نفر از همکارها فرصت‌های شغلی بهتر پیدا کرده و شرکت را ترک کرده‌اند. این استعفاها تیم را تکان داده. من ۲۹ سالم است و در حال حاضر در تیم‌مان، من بیشترین سابقه کار در شرکت را دارم (دو سال). دلیلش این است که چند نفر از همکارها که بالای پنج سال سابقه کار در اینجا دارند طی یک هفته ارتقاهای درست و حسابی گرفتند و رفتند. ضمنا ما به صورت دورکاری یا حضوری کار می‌کنیم. نصف روزها در شرکت هستیم و نیم دیگر را در خانه. و مخصوصا تیم ما به دلیل مسائل مربوط به ساختار سلسله‌مراتبی، منزوی و جدا افتاده از بقیه سازمان است.
حالا چند وقتی است که داریم جایگاه‌های شغلی خالی را پر می‌کنیم و نیروهای جدیدی که آمده‌اند، عمدتا فارغ‌التحصیلان دانشگاه هستند و زیر ۲۴ سال سن دارند. بیشترشان یا سابقه کار شرکتی یا فعالیت در محیط حرفه‌ای را ندارند یا اگر دارند، خیلی کم است. و این کاملا از رفتارشان پیداست. چون در شرکت ما، روش هات‌دسکینگ رایج است. بعضی از این نیروها از این روش سوءاستفاده می‌کنند و چند بار در روز، میزشان را عوض می‌کنند. یک جلسه دو روزه آموزشی برایشان گذاشتیم اما بعضی از آنها حتی هیچ یادداشتی برنداشتند و حالا که چند ماه از استخدامشان گذشته، هنوز دارند سوالاتی می‌پرسند که قاعدتا باید جوابش را بدانند. گاهی بدون هماهنگی سر کار نمی‌آیند و بهانه‌های این شکلی می‌آورند: «امروز حس و حال شرکت را ندارم».
من وقتی اینجا استخدام شدم، چند سال سابقه کار داشتم. شغلم رده‌پایین است که در دوران کرونا و به دلیل این که مستاصل بودم، انتخابش کردم. دلیل اینکه اینجا ماندم این است که فرهنگ شرکت را دوست دارم و توازنی که میان کار و زندگی‌ام ایجاد شده، بی‌نظیر است. به علاوه، بیمه خدمات درمانی‌اش فوق‌العاده است. اما گاهی حس می‌کنم تمام زمانم دارد صرف مهار یکسری بچه مهدکودکی می‌شود. گاهی باید به آنها تذکر دهم که در شرکت از فاصله دور با داد و فریاد با هم حرف نزنند یا توضیح دهم که شلوار جین پاره پوره، لباس غیررسمی و کژوال محسوب نمی‌شود و برای اثبات حرفم، ایمیل سیاست‌های شرکت را نشان‌شان دهم. حس می‌کنم دارم چیزهایی را یادشان می‌دهم که خودشان باید بدانند.
به دلیل برنامه کار ترکیبی، رئیس‌مان هم فقط زمانی در شرکت است که ما حضور داریم، یعنی حدودا یک یا دو بار در هفته. او بعضی از این مسائل را شاهد بوده و می‌داند چه کسانی مقصر هستند اما فکر می‌کنم درک نمی‌کند که این رفتارها چقدر حواس دیگران را پرت می‌کند و تمرکز بقیه همکارها را می‌گیرد. چند نفر دیگر از اعضای تیم هم مثل من به ستوه آمده‌اند و چون حالا من عضو ارشد هستم، حس می‌کنم وظیفه من است که موضوع را به رئیس انتقال دهم. آیا این دلیل قانع‌کننده‌ای هست که رزومه‌ام را آپدیت کنم؟ یا فقط باید موضوع را با رئیس مطرح کنم و اجازه دهم او به مساله رسیدگی کند؟
پاسخ: دوست عزیز، باید موضوع را به شکلی بهتر به رئیس انتقال دهی اما همزمان باید در ذهنت، میان چیزهایی که باید به آنها اهمیت دهی و چیزهایی که مربوط به تو نیست، مرز مشخص کنی. مثلا داد زدن همکارها در اداره یا پرسیدن سوالاتی که باید جوابش را بدانند، طبیعی است که در کارت اختلال ایجاد کند و کاملا حق داری درباره این رفتارها با رئیس و خودشان صحبت کنی. اما بعضی از چیزهایی که گفتی، اصلا وظیفه تو نیست که مدیریت کنی یا واکنشی به آنها نشان دهی.
اگر همکارهای رده‌پایین‌تر از تو با شلوار جین پاره سر کار می‌آیند یا بدون هماهنگی، خانه می‌مانند، رسیدگی به این‌ها وظیفه تو نیست، بلکه چیزی است که مدیریت باید در صورت لزوم، به آنها رسیدگی کند. اگر دائم میزشان را عوض می‌کنند، می‌فهمم که کارشان روی اعصاب است اما این هم چیزی نیست که تو بخواهی خودت را دخالت دهی. اجازه بده از این میز به آن میز بروند. این‌ها شاید روی اعصاب باشد و شاید حق داری که فکر می‌کنی باید راهنمایی‌شان کنی، اما رسیدگی به این مسائل، در محدوده وظایف تو نیستند چون تو مدیرشان نیستی (ظاهرا در جایگاه مدیریتی‌ای هم نیستی که از تو انتظار برود ورود کنی).
اگر چیزی تمرکزت را به هم می‌زند یا روی کارت تاثیر می‌گذارد، پس در محدوده چیزهایی است که حق داری و باید به آن رسیدگی کنی. در غیراین صورت، وظیفه تو نیست که سیاست‌های مدیر یا تیم یا سازمان را به همکارهایت گوشزد کنی. اگر به این چیزها اهمیت ندهی، زندگی‌ات آسان‌تر می‌شود چون این‌ها مشکل تو نیستند.
فکر کنم تو نسبت به همکارهای جوانت، احساس مسئولیت می‌کنی و فکر می‌کنی با یاد دادن نکات حرفه‌ای، داری به آنها لطف می‌کنی. البته حتما این‌طور می‌بود، اگر گوششان به حرف‌هایت بدهکار بود. اما وقتی مجبورت می‌کنند ایمیل سیاست‌های شرکت را نشان‌شان دهی، به نظر می‌رسد که به اظهارنظر تو اهمیت نمی‌دهند. البته کاری که می‌کنند زرنگی نیست. نیروهای جدید باید به دنبال آموزش باشند نه اینکه آن را دائم پس بزنند. اما وقتی می‌بینی مشتاق نیستند، چرا باید تلاش کنی که چیزی یادشان دهی؟ این مسائل را رها کن. مدیریت اگر بخواهد به آنها رسیدگی می‌کند و اگر تا حالا اقدامی نکرده، این یعنی اهمیت نمی‌دهد که البته تصمیم با اوست.
اما منطقی است که درباره چیزهایی که تاثیر مستقیم روی کارت دارد مثل داد زدن‌ها، با رئیس صحبت کنی به‌خصوص که ظاهرا قبلا درباره این چیزها با خود همکارها صحبت کرده‌ای اما نتیجه‌ای نگرفتی و رئیس هم که اکثر اوقات آنجا نیست که این چیزها را ببیند. به او توضیح بده که همکارها سر و صدا می‌کنند و تمرکزت را به هم می‌زنند و در برابر درخواست‌های تو مقاومت کرده‌اند. از او بخواهد اگر می‌تواند، ورود کند.
اگر رئیس حرف‌هایت را شنید اما تلاشی برای بهبود شرایط نکرد، باید تصمیم بگیری که آیا محیط شرکت، آنقدری آزاردهنده است که بخواهی استعفا دهی یا نه. اما اگر مرز میان مسائلی که باید به آنها اهمیت دهی و مسائلی که به تو مربوط نیستند را مشخص کنی، احتمالا شرایط برایت بسیار قابل تحمل‌تر خواهد شد. همکاران جوان‌ترت بالاخره می‌فهمند که چطور کارها را مدیریت کنند (شاید هم نفهمند) اما بدان که تو مسئول سر به راه کردن آنها نیستی.

نویسنده: Alison Green
مترجم: مریم مرادخانی
منبع: The Cut

اسدیان خبر داد؛

بهره برداری آزمایشیِ خط دو قطار شهری در هفته دولت

رئیس مرکز پژوهش و مطالعات راهبردی شورای اسلامی شهر کرج گفت: سال ۸۵ راه اندازی هر کیلومتر از قطار شهری حدود ۱۱۰ میلیارد تومان هزینه داشت ولی امروز این هزینه به ۱۲۰۰ تا ۱۵۰۰ میلیارد تومان رسیده است.



به گزارش پیام آشنا، محمد اسدیان با اشاره به آخرین وضعیت خط دو قطار شهری کرج گفت: بنا شده ایستگاه f تا k (۴۵ متری گلشهر و چهارراه طالقانی) در هفته دولت به صورت آزمایشی افتتاح شود.
وی با اشاره به گام‌های مورد نیاز برای بهره برداری قطعی از این دو ایستگاه توضیح داد: تست سرد، تست گرم، راه اندازی آزمایشی و بهره برداری آزمایشی مراحلی است که قبل از بهره برداری قطعی از این ایستگاه‌ها باید طی شود.
وی اضافه کرد: با راه اندازی آزمایشی که شهریور ماه انجام می‌شود، طبق پروتکل‌های بین المللی سیر و حرکت قطار شهری، حدود سه ساعت در روز مسافر در ایستگاه‌ها جابه جا می‌شود.
وی توضیح داد: در بهره برداری قطعی هم ایستگاه‌ها حدود ۱۲ ساعت در روز پذیرای مسافران خواهند بود.
اسدیان در ادامه از بازنگری اساسنامه قطار شهری کرج با همکاری معاونت برنامه ریزی شهرداری خبر داد و گفت: این اتفاق جایگاه سازمان قطار شهری کرج را به جایگاه اصلی خود بازمی گرداند.
وی با اشاره به اینکه ورود به مرحله تست سرد قطار شهری با جدیت در حال پیگیری است، افزود: برای انجام تست گرم هم با سازمان قطار شهری تهران مذاکراتی در حال انجام است تا بخشی از تجهیزاتی پیشرفته‌ای که برای متروی تهران خریداری شده به کرج انتقال داده شود.
عضو شورای شهر کرج با بیان اینکه برای راه اندازی آزمایشی قطار به سیگنالینگ نیازی نیست، توضیح داد: در راه اندازی قطعی به دلیل اینکه تعداد تردد مسافران زیاد می‌شود راه اندازی سیستم هوشمند سیگنالینگ برای افزایش امنیت مسافران و قطار ضروری خواهد بود.
اسدیان تاکید کرد: با مذاکره با شهرداری تهران بنا شده یک رام سه واگنه برای تست گرم و راه اندازی آزمایشی در اختیار کرج قرار گیرد.

اشتباه استراتژیک در راه اندازی متروی کرج

وی با تاکید بر اینکه هم استاندار البرز و هم مجموعه مدیریت شهری به صورت جدی پیگیر راه اندازی خط دو هستند، گفت: این حق شهروندان کرجی است که بعد از چند دهه انتظار بتوانند برای تردد از قطار شهری استفاده کنند.
رئیس مرکز پژوهش و مطالعات راهبردی شورای اسلامی شهر کرج در پاسخ به اینکه چرا بهره برداری از قطار شهری کرج تا این اندازه با تاخیر مواجه شده، گفت: این مشکل به یک خطای استراتژیک در بحث راه اندازی قطار شهری در سال ۸۵ و ابتدای آغاز این پروژه بازمی گردد.
وی اضافه کرد: تجربه شهرهای دیگر در راه اندازی خطوط مختلف قطار شهری نشان می‌دهد که بهترین روش راه اندازی سه ایستگاه سه ایستگاه است تا مردم بتوانند در بازه زمانی معقولی از شیرینی جابجایی با قطار شهری بهره مند شوند. وی گفت: خطای فاحش در پروژه قطار شهری کرج این بود که از همان ابتدا ۱۲ کیلومتر از تونل این پروژه حفاری شد و این مساله هزینه زیادی برد.
این مسئول تاکید کرد: طبق مطالعات صورت گرفته، در هر ساعت از اوج ترافیک، قطار شهری باید ۳۳ هزار نفر را جابه جا کند ولی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج اعلام کرده این خط در شلوغ ترین ساعات روز نهایتا ۲۳ هزار نفر را جابه جا خواهد کرد.
وی افزود: طبق استانداردهای جهانی اگر جابه جایی مسافر در ساعات اوج ترافیک کمتر از ۱۸ هزار نفر باشد، راه اندازی قطار شهری به صرفه نیست و اگر این جابه جایی کمتر از ۱۰ هزار نفر باشد هم باید به سمت راه اندازی BRT حرکت کرد.
اسدیان ابراز کرد: اگر بخواهیم منطقی نگاه کنیم راه اندازی خط دو قطار شهری کرج از ابتدا علمی و منطقی نبود ولی با توجه به اینکه برای این پروژه اعتبار زیادی هزینه شده و شهروندان بیش از یک دهه است که در انتظار بهره برداری از آن هستند نمی توان از راه آمده بازگشت.
عضو شورای شهر کرج توضیح داد: در حال حاضر تمام تمرکز مدیریت شهری کرج بر راه اندازی ایستگاه ۴۵ متری گلشهر و چهارراه طالقانی معطوف شده است.
وی با بیان اینکه بعد از راه اندازی این ایستگاه‌ها به سمت راه اندازی سایر ایستگاه‌های این خط پیش میرویم، گفت: خاکبرداری ایستگاه شهید سلطانی از دی ماه سال گذشته آغاز شده است.
رئیس مرکز پژوهش و مطالعات راهبردی شورای اسلامی شهر کرج با تاکید بر افزایش هزینه راه اندازی قطار شهری ابراز کرد: سال ۸۵ راه اندازی هر کیلومتر از قطار شهری حدود ۱۱۰ میلیارد تومان هزینه داشت ولی امروز این هزینه به ۱۲۰۰ تا ۱۵۰۰ میلیارد تومان رسیده است.
وی ادامه داد: اگر از سال ۸۵ تا کنون مبنا را بر راه اندازی سه ایستگاه سه ایستگاه قطار شهری قرار می‌دادیم، تا کنون بخش عمده ای از این پروژه به تمام رسیده بود و این میزان اعتبار صرف حفر تونل نمی‌شد.
اسدیان تاکید کرد: بیشترین اعتبار قطار شهری به خرید و نصب تجهیزات مربوط است به طوری که طی بیش از ۱۵ سال گذشته به واسطه افزایش تورم، بالا رفتن قیمت دلار و اعمال تحریم، به بیش از ۱۰ برابر رسیده این در صورتی است که هزینه حفر تونل تا این حد رشد نداشته است.
وی توضیح داد: مهندسی ارزش بر این تاکید دارد که انصراف از ادامه تکمیل این خط به صرفه نیست و باید با همت مسئولان استانی و حمایت دولت این پروژه به سرانجام برسد.

تجربه خوب

فروش محصولات کارآفرینان در بوستان بنفشه تهران

جشنواره فروش محصولات کارآفرینان در بوستان بنفشه منطقه ۱۵ برگزار می‌شود.



به گزارش پیام آشنا به نقل از همشهری آنلاین، کارشناس خانه خدمات اجتماعی محله مشیریه دراین‌باره گفت: «جشنواره فروش محصولات کارآفرینان محله مشیریه با هدف حمایت از بانوان کارآفرین و هنرمند آغاز به کار کرده است.»
«مهناز غفوری» ادامه داد: «در این جشنواره انواع محصولات از جمله صنایع دستی، عروسک‌های روسی، جعبه‌های مخملی، زیورآلات، پوشاک و محصولات ارگانیک با قیمت مناسب به فروش می‌رسد.»
او افزود: «این جشنواره دوشنبه هر هفته از ساعت ۱۱ تا ۱۳ در سرای محله مشیریه برگزار می‌شود و علاقه‌مندان می‌توانند از این رویداد بازدید داشته باشند.»
بوستان بنفشه در محله مشیریه، انتهای خیابان سازمان آب قرار دارد.

عکس محله

شور زندگی در خیابان های کلاک



عکس: پیام آشنا

گزارش شهری

فروریزش یا فرونشست؟ مسئله این است!



براساس گفته رئیس سازمان مدیریت بحران شهر تهران، اسکن تمام تهران در مورد فرونشست زمان‌بر و هزینه‌بر است و حتی ممکن است که ما شهر را اسکن کنیم و دوباره در نقطه‌ای فروریزش داشته باشیم.

به گزارش پیام آشنا به نقل از همشهری، از سال ۱۳۷۴ تا ۱۳۸۲ دشت‌های جنوب غرب تهران نزدیک به ۱۷۱ سانتی‌متر فرونشست داشته که به‌طور میانگین سالیانه ۲۱ سانتی‌متر دشت‌های تهران پایین رفته‌اند. محدوده‌ای که در تهران و تقریبا از سال ۱۳۷۴ به این سو با افت ارتفاع و فرونشست مواجه بوده، دقیقا همان جایی است که اکنون پس از ۲۷ سال به شکل جدی فاجعه آفرین شده است.
جدیدترین فرونشست، پس از ۲۷ سال به طور دقیق بار دیگر در جنوب‌غرب تهران رخ داده است. فرونشست زمین در بزرگراه آزادگان یکی از اتفاقات مهمی است که در اواخر فروردین سال جاری بار دیگر رخ داد. باید بدانیم، این مناطق دقیقا بر روی آبرفت‌های حاصل از فرسایش شدید کوه‌های البرز بوده که توسط سه رودخانه بزرگ تهران، یعنی رود «کرج»، «کن» و «جاجرود» در جنوب تهران ایجاد شده‌اند.
البته رئیس سازمان مدیریت بحران شهر تهران معتقد است که نباید بگوییم فرونشست بلکه این فروریزش است و با فرونشست متفاوت است.

بخشی از صحبت‌های رئیس سازمان مدیریت بحران شهر تهران را بخوانید:

«بهتر است به جای فرونشست بگوییم فروریزش؛ فرونشست‌های مستمر در بیابان‌ها رخ می‌دهد ما در شهر تهران فروریزش داریم که یکباره چاله ایجاد می‌شود. وقتی می‌گویند فرونشست یعنی چند ده هکتاری نه یک میدان. فرونشست در بیابان است نه در جای آسفالت؛ ما فروریزش داریم.
■ بحث‌هایی وجود دارد که تهران باید اسکن شود برخی می‌گویند با ماهواره باید این اسکن صورت گیرد نظرات متفاوت است؛ باید در جلسات بروزرسانی صورت گیرد. تهران یک متر و دو متر نیست. انجام این اقدامات در کلانشهر تهران نیازمند هزینه‌های سنگینی است. اگر تمام شهر اسکن شود زمان‌بر و هزینه‌بر است اما ممکن است ما اسکن کنیم و دوباره در نقطه‌ای فروریزش داشته باشیم
■ منشأ فروریزش قنوات، ترکیدگی لوله آب و گاز می‌تواند باشد، حتی می‌تواند فعالیت‌های مترو هم باعث فروریزش باشد. منشأ فروریزش‌ها عمدتا انسانی است. قنوات، آب و تأسیسات شهری و بافت غیرمتراکم می‌تواند تأثیرگذار باشد اگر تمام شهر اسکن شود زمان‌بر و هزینه‌بر است اما ممکن است ما اسکن کنیم و دوباره در نقطه‌ای فروریزش داشته باشیم. باید کمیته‌های تخصصی در این زمینه نظر دهند.

تصویب بخشی از طرح‌های ساماندهی اراضی حاشیه بزرگراه شمالی (شهیدسلیمانی)

معاون شهرسازی و معماری از ساماندهی اراضی حاشیه بزرگراه شمالی (شهید سلیمانی) خبر داد.



به گزارش پیام آشنا، عباس سعیدی کیا در جلسه ساماندهی اراضی بزرگراه شمالی گفت: با توجه به لزوم تأمین مالی پروژه بزرگراه، معاونت شهرسازی و معماری شهرداری کرج با هماهنگی اداره کل راه و شهرسازی همچنین با اخذ نظر مشاورین ذیصلاح که مشاورین تهیه‌کننده آتی شهر کرج نیز هستند، در فاز اول تعداد چهار پروژه دارای اولویت با رویکرد ساماندهی و تأمین مالی پروژه به مراجع ذیصلاح (کمیسیون ماده پنج و کارگروه زیربنایی) ارسال و کلیات طرح مذکور در مراجع مربوطه به تصویب رسید.

برگزاریِ دوره آموزشی رفتارشناسی حریق برای آتش نشانان کرجی

رئیس سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری کرج گفت: دوره آموزشی رفتارشناسی حریق برای آتش نشانان کرجی تا اوایل شهریور ماه ادامه دارد.



به گزارش پیام آشنا، محمد جمشیدی گفت: این دوره از ششم تیر ماه به صورت تئوری و عملی، با هدف آشنایی هرچه بیشتر با عواملی که در رفتار حریق تاثیر دارد آغاز شده و تا دوم شهریور ادامه دارد.
این مسئول توضیح داد: برای جلوگیری از بروز حوادث احتمالی برای آتش نشانان لزوم برگزاری دوره‌های آموزشی بسیار حائز اهمیت است از این رو این سازمان مبحث آموزش آتش نشانان را همواره در دستور کار خود دارد.

شهرداری کرج ۱۰۰ راننده پایه یک می‌خواهد

با مصوبه شورای شهر بنا شده ۱۰۰ راننده پایه یک جذب سازمان حمل و نقل بار و مسافر شهرداری کرج شود.



به گزارش پیام آشنا، محسن امیدوار حسینی گفت: با مصوبه شورای شهر بنا شده ۱۰۰ راننده پایه یک جذب سازمان حمل و نقل بار و مسافر شهرداری کرج شود. رئیس سازمان حمل و نقل بار و مسافر شهری شهرداری کرج افزود: با توجه به اینکه برای هر اتوبوس حداقل دو راننده لازم است، با جذب آنها تا پایان سال ۵۰ اتوبوس تازه نفس وارد خطوط می‌شود. او در پایان تاکید کرد: بنا شده از طریق گشت‌های دوره‌ای با رانندگانی که نسبت به استفاده از ماسک بی توجه هستند برخورد شود و نظارت‌ها در این حوزه با شدت بیشتری ادامه پیدا کند.

دیدگاه



مسئله نژاد در پیدایش جهان مدرن و معماری مدرن عمیقاً ریشه دوانده است

میبل ویلسن

من واقعاً فکر می‌کنم پیدایش معماری به مثابه یک رشته مدرن خودش از مسئله نژاد قابل تفکیک نیست. و در اینجا منظورم معماریِ متمایز از ساختمان است؛ بالاخره مردم در سرتاسر دنیا همیشه ساختمان می‌ساختند. من به تصور اومانیستی غربی، تصوری بسیار خاص از معمار اشاره می‌کنم یعنی کسی که فکر می‌کند، طراحی می‌کند، می‌کشد اما نمی‌سازد. او یک روشنفکر است و به عبارت دیگر بسیار انتزاعی و با فکرش کار می‌کند و از عمل یدی ساخت و ساز فاصله دارد.
{...} آنچه برای من جالب است که این است که این دوری معماری از کار یدی بخشی از معرفت‌شناسی بسیار کلان‌تر اوایل دوران مدرن است؛ یک جهان‌بینی کاملاً جدید که هستی‌شناسی خودش را نیز تولید کرد که بنا به تعریف جهان‌شمول بود: تولد سوژه اومانیست. اما مسلماً این سوژه یعنی انسان مدرن جهانی نیست؛ منحصراً اروپایی است و دقیقاً در همان زمان که استعمارگری اروپا در حال آغاز شدن بود اختراع شد. و بنابراین نژاد عمیقاً در پیدایش جهان مدرن و پیدایش معماری مدرن -که تا حدی {به ابزاری} برای حفظ سلسله‌مراتب نژادی تبدیل می‌شود- ریشه دوانده است.
مثلاً اگر به معماری استعماری {یا کلونیال} نگاه کنید {خواهید دید که این معماری} درباره سفید {یا اروپایی} بودن است. این معماری به معنای واقعی کلمه سفید بودن را ایجاد و از طریق بنا روایتی راجع به تاریخ فرهنگ خلق می‌کند که جهان‌بینی اروپایی را استحکام می‌بخشد. و امریکا نتیجه این روند استعمار، غلبه بر جمعیت بومی و تجارت برده است.
(در گفت‌وگو با Julian Rose، منتشر شده در مجله ARTFORUM، دوره ۵۵، شماره ۱۰، سال ۲۰۱۷)

منبع: گفتار

محیط زیست

انگلیسی‌ها سالانه ۱۰۰ میلیارد قطعه بسته‌بندی پلاستیکی دور می‌ریزند

بر اساس یک مطالعه، مردم انگلیس سالانه نزدیک به ۱۰۰ میلیارد قطعه بسته بندی پلاستیکی را دور می ریزند.



به گزارش پیام آشنا، طبق بررسی سازمان صلح سبز (Greenpeace)، خانواده‌های انگلیسی سالانه نزدیک به ۱۰۰ میلیارد تکه بسته‌بندی پلاستیکی دور می‌اندازند.
نتایج یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های تحقیقاتی داوطلبانه در مورد حجم و بزرگی زباله‌های پلاستیکی نشان می‌دهد که تنها ۱۲ درصد از بسته بندی‌های یکبار مصرف خانوارهای انگلیسی برای بازیافت به مراکز مربوطه ارسال می‌شود.
در این بررسی از خانوارها درخواست شد تا زباله‌های پلاستیکی خود را در مدت یک هفته در ماه مه محاسبه کنند. نزدیک به ۲۵۰ هزار نفر از اعضای حدود ۱۰۰ هزار خانوار شرکت کردند و نتایج بدست آمده را برای این سازمان ارسال کردند. بیشترین نسبت زباله های پلاستیکی یعنی ۸۳ درصد مربوط به بسته بندی مواد غذایی و نوشیدنی است و رایج ترین آن‌ها بسته بندی میوه و سبزیجات است.
به گزارش روزنامه گاردین، در حالیکه دولت انگلیس داده‌هایی را درباره وزن زباله‌های پلاستیکی جمع‌آوری شده از خانواده‌ها منتشر کرده، هیچ آمار رسمی در مورد تعداد اقلام پلاستیکی دور ریخته شده، وجود ندارد. بنابراین، این تحقیق اطلاعات قابل توجهی در مورد مقیاس زباله‌های بسته بندی پلاستیکی ارائه می دهد.