کسب و کار

تحول سبز شرکت میتسوبیشی

تاکهیکو کاتیوچی در سال ۱۹۷۹ به شرکت میتسوبیشی پیوست و امروز در ۶۶ سالگی مدیرعامل این شرکت واقع در توکیو است. کاتیوچی در سال ۲۰۱۶ به این سمت رسید؛ زمانی که میتسوبیشی اولین ضرر سالانه در تاریخ ۷۱ سالهاش را ثبت کرده بود. او همکاری و تعامل در تیم مدیریت ارشد را ارتقا داد، سهم کالاهایی را که در پرتفوی شرکت در معرض نوسانات قیمتی هستند محدود کرد، و سرمایه‌گذاری‌های شرکت در تکنولوژی دیجیتال و بازارهای مصرفی را افزایش داد. سود سالانه میتسوبیشی در سال مالی جاری ۴/۶ میلیارد دلار بود که از ۱۰ خط کسب و کار شامل انرژی، منابع معدنی، خودرو و صنایع غذایی حاصل شده است.

اما شاید بزرگ‌ترین آزمون کاتیوچی پیش رو باشد. تحول پایدار یک نیروگاه انرژی شرکت میتسوبیشی که به عنوان تولیدکننده و توزیع‌کننده انرژی در موفقیت اقتصاد ژاپن بعد از جنگ جهانی نقشی محوری داشته، یک نقشه راه جامع‌طبقه کربن‌زدایی برای متحول کردن کسب و کارهای مبتنی بر کربن خود تا سال ۲۰۳۰ طراحی کرده است. کاتیوچی که به زودی قرار است جای خود را به جانشین‌اش، کاتسویا ناکاتیشی بدهد، در مصاحبه‌ای با strategy+business دیدگاه‌های خود را در مورد این تحول سبز و نقش شرکتش در توازن ترکیب انرژی ژاپن مطرح کرده است.

میتسوبیشی قرار است تا سال ۲۰۳۰ انتشار گازهای گلخانه‌ای را تا ۵۰ درصد کاهش دهد و تا سال ۲۰۵۰ به انتشار صفر کربن برسد. با توجه به اینکه این شرکت در بخش‌های متکی به کربن مثل انرژی، معدن و حمل‌ونقل فعالیت دارد، چگونه قرار است به این تحول در کسب و کارتان برسید؟

در حال حاضر، کسب و کار انرژی اصلی ما، گاز طبیعی و گاز طبیعی مایع (LNG) را دربرمی‌گیرد. اخیرا اعلام کردیم که مسئولیت خودمان را برای عرضه ثابت LNG ادامه خواهیم داد و در عین حال، هدف نصف کردن انتشار گازهای گلخانه‌ای را تا ۲۰۳۰ محقق خواهیم کرد. همچنین سرمایه‌گذاری فعالی در انرژی‌های تجدیدپذیر خواهیم داشت. به عنوان مثال، انرژی بادی و خورشیدی تقریبا نیمی از ۱۷ میلیارد دلاری که برای تلاش‌های تحول انرژی متعهد شده‌ایم، به خود اختصاص می‌دهند. واقعیت ناخوشایند این است که انرژی تجدیدپذیر همیشگی نیست. ما اذعان داریم که LNG یک منبع محدود است. پرتفوی LNG ما کشورهایی مثل برونئی، مالزی، اندونزی، آمریکا و کانادا را شامل می‌شود و تولید از دهه ۶۰ میلادی همواره انجام شده است. اما این منابع در نهایت تمام می‌شوند. به هر حال، ما به‌عنوان بزرگ‌ترین تامین‌کننده شرکت‌های برق و گاز ژاپن، مسئولیت اجتماعی خودمان را در عرضه ثابت انرژی می‌دانیم و با اینکه از ذی‌نفعان مختلف انتقادهایی دریافت کرده‌ایم، اما نمی‌توانیم عرضه LNG یا سرمایه‌گذاری در آن را متوقف کنیم. کارمان را در زنجیره ارزش برق و گاز- شامل تولیدکننده‌ها، فروشنده‌ها، و مشتریان - ادامه خواهیم داد تا به هدف کربن صفر برسیم. واقعیت این است که باید عرضه را در طول این دوره تحول متوازن کنیم.

از نظر شما، کربن‌زدایی کل اقتصاد ژاپن چه شکلی است؟ این کشور چگونه تقاضای انرژی خود را محقق خواهد کرد و در عین حال زیرساخت‌های انرژی‌های جایگزین تجدیدپذیر را رتقا خواهد داد؟

ژاپن ظرف ۳۰ سال آینده بدون کربن خواهد شد. برای رسیدن به چنین تحولی، باید ترکیبی از منابع انرژی مختلف را داشته باشیم. طبق تحلیل ما، انتظار می‌رود ژاپن حدود ۴۰ درصد تقاضای انرژی خود را با انرژی‌های تجدیدپذیر پوشش دهد. ما معتقدیم گاز طبیعی برای تامین ۶۰ درصد باقی مانده مهم و حیاتی است و با اینکه سهم‌اش به یک اجماع در مورد مکانیزم‌های جبران‌کننده مشکل است. LNG با کربن صفر، می‌تواند یک راه‌حل بالقوه باشد. بخشی از این چالش، چگونگی مدیریت انتشار کربن را از تولید تا استفاده از LNG دربرمی‌گیرد. به عنوان مثال، هنوز نمی‌توان این سوال را که آیا راه‌حل‌های استفاده شده در تولید LNG مثل گرفتن و ذخیره‌سازی کربن (CCS) و گرفتن و بهره‌برداری از کربن (CCU) بدون نوآوری‌های بیشتر، مقرون به صرفه هستند یا نه، پاسخ داد.

از میان همه تکنولوژی‌های جدید، بیشترین تمرکز بر هیدروژن است. فعلا هزینه بالای انتقال هیدروژن از دریا این کار را غیرممکن کرده است. سوال کلیدی که سعی می‌کنیم پاسخ دهیم این است که آیا امکان دارد هیدروژن را به شکلی مقرون به صرفه منتقل یا آن را به صورت محلی در داخل ژاپن تولید کنیم. اینها چالش‌های کلیدی هستند که باید از طریق نوآوری به آنها بپردازیم. یک میان‌بر تکنولوژیک دیگر برای به صفر رساندن کربن، معرفی نیروگاه‌های هسته‌ای فشرده یا راکتورهای ماژولار کوچک (SMRs) است. شاید این اقتصادی‌ترین راه‌حل باشد و بتواند هیدروژن مورد نیاز برای تامین نیازهای سوخت و برق را تولید کند. در ژاپن، انرژی هسته‌ای منبع حقیقی انرژی پاک است، اما رویکردهای نوآورانه نسبت به نگرانی‌های مربوط به ایمنی، برای غلبه بر مخالفت‌های عمومی ضروری است.

شما در آستانه استعفا دادن از نقش مدیرعاملی هستید. به نظر شما شرکت میتسوبیشی چطور در نقش آینده خود در جامعه ژاپنی، تکامل خواهد یافت؟

فعالیت اقتصادی در ژاپن، متمرکز در توکیو است و از آنجا که توکیو همچنان در حال رشد است جمعیت شهرهای دیگر در حال کاهش است. شرکت میتسوبیشی یک گروه توسعه شهری دارد که خدمات برنامه‌ریزی برای تقویت جذابیت شهرهای کوچک ارائه می‌کند؛ از جمله احیای سایت‌های قدیمی و دیجیتال‌سازی زیرساخت‌های شهری. بخشی از این تحول، باید به معرفی هوش مصنوعی در زیرساخت‌های توزیع انرژی اختصاص یابد. ما معتقدیم این کار بهره‌وری انرژی را افزایش می‌دهد و بتانسیل ذخیره‌سازی انرژی را بهینه‌سازی می‌کند. به عنوان بخشی از یک تحول گسترده‌تر به سوی انرژی‌های تجدیدپذیر و تحول دیجیتال در شهرها و مناطق، متصل کردن باتری خودروهای برقی به شبکه برق، تامین برق را متوازن خواهد کرد و امکان تغییر به سوی کربن‌زدایی را فراهم می‌کند. یکی از اهداف کلیدی ما این است که ایجاد ارزش به شیوه‌هایی که به نفع جامعه است را ادامه دهیم. هنوز راهی طولانی در پیش داریم، اما اطمینان دارم که این حرکت ما را در مسیر درستی پیش خواهد برد.

مترجم: مریم رضایی
منبع: strategy+business

عمار ایزدیار:

کارخانه نوآوری البرز به بازوی تخصصی توسعه شرکت دانش‌بنیان تبدیل شود

کارخانه نوآوری و صنایع خلاق البرز می‌تواند به عنوان بازوی تخصصی و اجرایی شورای شهر و شهرداری کرج در استفاده از شرکت‌های دانش‌بنیان در رفع معضلات شهری و تلاش برای افزایش این شرکت‌ها باشد.

به گزارش پیام آشنا، عمار ایزدیار، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر کرج با اعلام این مطلب گفت: با توجه به نامگذاری امسال، حمایت از شرکت‌های دانش بنیان با هدف حل مشکلات شهری، باید مورد توجه مسئولین شهر و شهرداری کرج قرار بگیرد. هم اکنون حدود ۲۵۰ شرکت دانش‌بنیان در استان البرز ثبت شده‌اند که استفاده از توانمندی‌های این شرکت‌ها در حل معضلات شهری، اشتغال‌آفرینی هم در پی خواهد داشت.

وی افزود: افزایش شرکت‌های دانش‌بنیان در سطح شهر کرج و استان البرز نیز باید مورد توجه مدیران ارشد باشد، ظرفیت کارخانه نوآوری و صنایع خلاق البرز، برای استقرار و توسعه این شرکت‌ها بسیار مناسب بوده و این مجموعه می‌تواند به عنوان نهاد تخصصی و بازوی اجرایی شورای شهر و شهرداری کرج در ایجاد شرکت‌های جدید همچنین بهره‌برداری مناسب از توانایی‌های شرکت فعال دانش‌بنیان، نقش داشته باشد.

رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر کرج گفت: انتظار می‌رود که شهرداری لایحه مناسبی برای حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان در محورهای مورد نیاز و بانگاه به توسعه شهری و شهر هوشمند، تنظیم و به شورا ارائه دهد تا با تصویب آن در شورا، مراحل اجرایی آن با سرعت انجام شود.

مهاجری با اشاره به سیاست‌های تشویقی مصوب:

شهرداری به تنهایی از عهده نوسازی بافت‌های فرسوده بر نمی‌آید

رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر کرج گفت: به دلایلی از جمله معابر و کوچه‌های باریک ساخت و سازهای غیر استاندارد و... خدمات رسانی به شهروندانی که در بافت‌های فرسوده ساکن هستند با مشکلات زیادی مواجه است و همین باعث شده مدیریت شهری برای ساماندهی این فضاها دست به کار شود.

به گزارش پیام آشنا، حسین مهاجری با اشاره به اینکه طی سال‌های گذشته شاهد افزایش حاشیه نشینی در مناطقی از کرج هستیم، گفت: هرچند مناطق حاشیه‌ای از لحاظ استحکام بنا و ایمنی با مشکلاتی مواجه هستند ولی جزء بافت‌های فرسوده و قدیمی به شمار نمی‌آیند و اتفاقا حاشیه نشینی پدیده‌ای است که طی چند دهه گذشته گریبان کلانشهرها از جمله کرج را گرفته است.

وی ادامه داد: زمین‌های مناطق حاشیه‌ای اغلب، قولنامه‌ای و بدون سند رسمی هستند و همین باعث شده نظارت و بازرسی خاصی بر واحدهایی که در آنها ساخته می‌شود صورت نگیرد.

این مسئول در ادامه به وجود بافت فرسوده به عنوان دیگر معضل کرج اشاره کرد و گفت: بافت فرسوده ویژگی‌های خاصی دارد که از عدم استحکام، ریزدانه بودن و قدیمی بودن بنا، معابر تنگ و غیر استاندارد به عنوان بخشی از آنها می‌توان نام برد.

این مسئول با تاکید کرد به دلایلی از جمله معابر و کوچه‌های باریک ساخت و سازهای غیر استاندارد و... خدمات رسانی به شهروندانی که در بافت‌های فرسوده ساکن هستند با مشکلات زیادی مواجه است و همین باعث شده مدیریت شهری برای ساماندهی این فضاها دست به کار شود.

مهاجری با بیان بخشی از اقدامات صورت گرفته برای ساماندهی بافت‌های فرسوده ابراز کرد: شهرداری از چند سال گذشته سیاست‌های تشویقی خاصی برای ترغیب مالکان این واحدها لحاظ کرده که تخفیف ۹۰ درصدی هزینه پروانه ساخت یکی از این امتیازات است.

رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر کرج افزود: علاوه بر این، اگر چند مالک واحدهای کوچک خود را تجمیع کنند، در شرایط مشخصی می‌توانند طبقه اضافی احداث کنند.

وی گفت: در این بین، ارائه امتیازات ویژه به سازندگان هم نقش به سزایی در ترغیب و تشویق آنها برای ورود به ساخت و ساز در بافت‌های فرسوده دارد.

این مسئول با بیان اینکه شهرداری هم می‌تواند با اجرای طرح تجمیعی واحدهای ریزدانه در بافت‌های فرسوده به ساماندهی این فضاها کمک کند، گفت: البته این طرح هنوز به طور کامل رنگ و بوی اجرایی به خود نگرفته است. مهاجری با تاکید بر اینکه صحبت‌های اولیه با متخصصان امر برای بلوک بندی واحدهای موجود در بافت های فرسوده صورت گرفته، توضیح داد: بعد از بلوک بندی، شهرداری می‌تواند به عنوان واسط بین مالکان این واحدها و سازندگان قرار بگیرد تا از این طریق شاهد تبدیل ساختمانهای قدیمی به مجتمع های مدرن و استاندارد باشیم.

وی ابراز کرد: شهرداری در منطقه اختر آباد مهرشهر ملکی داشت که ساخت ۱۴۷ واحد مسکونی در آن طراحی شده و در صورت مهیا بودن شرایط حقوقی و قانونی، امکان معاوضه آنها با تعدادی از واحدهای بافت‌های فرسوده شهر وجود دارد. با این کار شهرداری می‌تواند ملک‌های واگذار شده در بافت‌های فرسوده را تجمیع و نسبت به ساخت اصولی آنها اقدام کند.

به گفته مهاجری، اولویت اول شهرداری برای معاوضه، واحدهای مسکونی تهیه مراد آباد است و در حال بررسی همه جانبه این طرح هستیم. ساماندهی بافت‌های فرسوده به تنهایی از عهده شهرداری بر نمی‌آید و به همکاری مالکان و سازندگان هم نیاز دارد.

علی قاسم پور:

از نیازهای اساسی شهر همچون زیباسازی شهری و رفع خرابی آسفالت معابر غافل نشویم

سخنگو و رئیس کمیسیون تلفیق شورای اسلامی شهر کرج گفت: گرچه کارهای کلان و زیرساختی لازم و قابل دفاع است لکن نباید از نیازهای اساسی و مطالبات مهم شهروندان همچون زیباسازی شهری و رفع خرابی آسفالت کوچه ها و خیابانها غافل شد.

به گزارش پیام آشنا، علی قاسم پور گفت: وجود معابری در شهر که ساماندهی وضعیتِ آسفالت و جدول آنها به مطالبه چندین و چند ساله ساکنین تبدیل شده یا سایر مواردی که در طول زمان رسیدگی نشده اند، نیازمند توجه بیشتر همکاران محترم در مجموعه شهرداری است و ضرورت دارد اولویت بندی و اقدامات هم‌سویی بیشتری با مطالباتِ شهروندان و نیازهای محلات داشته باشند.

وی افزود: با توجه به سیاستِ «محله محوری» که احداث پارکهای محله ای، بازار روزهای موقت، زمین و سالن های چندمنظوره ورزشی و سرای محلات در شهرک های کم برخوردار و پُرجمعیت بخشی از این راهبرد تا افق ۱۴۰۴ است، انتظار داریم شهروندان گرامی به اکناتاتی همچون اتوبوس و تاکسی نو، مسیرهای پیاده روی و دوچرخه سواری و معابر خالی از زباله و نخاله دسترسی داشته باشند.

از این مسئول ادامه داد: ما به شهروندان وعده کرده ایم که کرج را به شهری زیست پذیر، باشاط و پاسخگو در برابر نیازهای ساکنین تبدیل نماییم که البته اقداماتی در این راستا صورت پذیرفته اما باید توجه داشته باشیم که برای شهروندان بعضاً دسترسی به کوچه های با روشنایی و نظافتِ مناسب مهمتر از ساختِ پل و بزرگراه است. گاهی جمع آوری متکدیان و برگزاری برنامه های فرهنگی در جامعه به نسبت کارهای کلان امید و نشاط بیشتری ایجاد می نماید.

عضو هیئت رئیسه پارلمان محلی کرج گفت: مدیران شهری تحت هر شرایطی از توجه به مطالباتِ شهروندان غافل نشوند. تقاضاهایی که گرچه برخی از آنها در حد نصب سرعتگیر، سطل زباله و جمع آوری سگ های بلاصاحب می باشد لکن همین فعالیت ها به تقویت همدلی مردم و حاکمیت منجر می شود و اگر بین اقدامات شهرداری و مطلوب از نگاهِ شهروندان فاصله زیادی بیفتد، مشارکت شهروندی و اعتماد به مدیریت شهری تضعیف می شود.

قاسم پور خاطرنشان کرد: امیدواریم بتوانیم خدمتگزارِ خوبی برای شهروندان محترم باشیم و در جهت تحقق مطالبات و دغدغه های عزیزان گام برداریم که برنامه ریزی ها و اولویت های کنونی مدیریت شهری نیز در همین راستا است.

به همت معاونت خدمات شهری و محیط زیست؛

همایش «محیط زیست، پسماند و توسعه پایدار دانش بنیان» ویژه پرسنل شهرداری کرج برگزار شد

معاون خدمات شهری و محیط زیست شهرداری کرج از برگزاری همایش «محیط زیست، پسماند و توسعه پایدار دانش بنیان» ویژه کارشناسان و کارکنان این نهاد خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، غلامرضا رضوانی الوار با اعلام این خبر گفت: روزانه در حدود ۷۰۰ الی ۹۰۰ تن زباله در کلانشهر کرج تولید می شود که حداقل آسیب سوء آن بر محیط زیست تولید ۲۵۰ مترمکعب شیرابه زباله در هر شبانه روز است که در طول زمان آثار بسیار مخربی بر محیط زیست و منابع آبی و خاکی به جا می گذارد.

وی با بیان اینکه در راستای نامگذاری عالمانه شعارِ ملی سال می توان از ظرفیت شرکت های دانش بنیان در جهت توسعه پایدار بهره گرفت و به واسطهِ آن برخی چالش های عدیده همچون پسماندها را مدیریت نمود، گفت: محیط زیست سرمایه و امانتی متعلق به آیندگان است که نباید اجازه تخریب آن به واسطه رشد فعالیت های صنعتی و توسعه بی ضابطه شهر را دهیم.

معاون شهردار کرج با اشاره به اهتمامِ این معاونت در راستای تحقق جمع آوری یک روز در میان پسماندها از درب منازل طی امسال و ۱۴۰۲ به عنوان یک تحول بزرگ زیست محیطی، عنوان کرد: چنانچه با ربل گذاری و تبیین نقشه راه این مهم عملیاتی شود، برای اولین بار در تاریخ مدیریت شهری شاهد اتفاقی تازه در حوزه پسماندها هستیم که به سلامت محیط زیست و صرفه جویی در منابع مالی و انسانی و حرکت به سمت توسعه پایدار و داشتن شهری زیباتر و شاداب تر کمک می نماید.

به گفته رضوانی، تحول در حوزه مدیریت پسماند با استفاده از دانشِ روز و ظرفیت های علمی و تحقیقاتی شرکت های دانش بنیان در درجه نخست نیاز به تغییرِ زاویه نگاه کارشناسان شهرداری کرج دارد که در همین راستا این همایش برگزار و نکات ارزنده ای توسط سخنرانان و مدعوین مطرح شد که قطعاً در سرعت بخشی به اقدامات جاری معاونت خدمات شهری موثر و مفید خواهد بود.

وی در پایان اظهار امیدواری کرد که شهرداری کرج در راستای صیانت از محیط زیست و عمل به مسئولیت های اجتماعی خود، علاوه بر فرهنگسازی و آموزش های شهروندی، بتواند با استفاده از زبان هنر و رسانه و بهره گیری از ظرفیت شبکه های اجتماعی و فضای مجازی در جهتِ دعوت شهروندان به تولیدِ کمتر زباله گام های موثری بردارد.

گزارش شهری

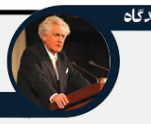
اولین خیابان آسفالته تهران کجاست؟

سارا جعفرزاده- اگر گذرتان به میدان توخبانه، خیابان‌های ولیعصر (عج) و جمهوری افتاده باشد، متوجه می‌شوید بخش‌هایی از این خیابان‌ها همچنان سنگفرش هستند که شنیدن ماجرای آنها خالی از لطف نیست.

براساس گفته تهران‌شناسان اولین خیابانی که در ایران آسفالت شده در پایتخت قرار دارد طبق کتاب «این اتوالی که من میگم» به قلم «عباس حسینی» میدان امام خمینی (ره) (توپخانه) در زمان رضاشاه به مناسبت ورود «ملک فیصل» پادشاه کشور عراق به تهران از سر در المامیه (ساختمان دارایی فعلی) و انتهای خیابان باب همایون تا میدان توپخانه و اطراف آن آسفالت شد.

کار آسفالت میدان امام خمینی (ره) ظرف مدت ۳ روز انجام و قرار شد چند خیابان دیگر هم آسفالت شود اما به علت لیز خوردن اسب‌های درشکه‌ها و گاری‌های پاسبان‌های سواره اداره نظام، نظمیه، تصمیم گرفته شد خیابان‌ها به جای آسفالت سنگفرش شوند. از همین رو این طرح در خیابان از جمله محدوده میدان توپخانه تا میدان حر، خیابان ولیعصر (عج) حدفاصل خیابان امام خمینی (ره) تا خیابان انقلاب و جمهوری به ثمر رسید.

دیدگاه



مدرنیسم یک ایدئولوژی تمامیت‌خواه است که، همچون همه دیدگاه‌های جزم‌اندیشانه، بر مفروضات غیر قابل اثبات متکی است

لئون کریر

مدرنیسم یک ایدئولوژی تمامیت‌خواه است که، همچون همه دیدگاه‌های جزم‌اندیشانه، بر مفروضات غیر قابل اثبات متکی است. مدرنیسم حتی قادر به مدارا با مخالفت، مقابله یا سریچی نیست، چه رسد به پذیرش آنها! اگر شما چنان مفروضات موهومی را بپذیرید، به ناچار توانایی‌های شناختی خویش را از دست می‌دهید و به رغم تناقضات بیرونی و درونی {این ایدئولوژی} خود را در برابر شواهد مقاومت‌ناپذیر کور می‌کنید.

اعلان جنگ مدرنیسم در برابر سنت نه فقط به معنای طرد سنت‌های منسوخ‌شده، بلکه اعلان جنگ با همه دانش‌ها و مهارت‌هایی بود که با دیدگاه تقلیل‌دهنده {مدرنیسم به} بشریت، تاریخ، فن‌آوری، سیاست و اقتصاد تناسب نداشت. این ایدئولوژی تجاوزی سیستماتیک به ساختار روانشناختی و فیزیولوژیک انسان بود. بنابراین سه نسل طول کشید تا آدمیان از این تجاوز ذهنی مخالف تجربه انسان و مخالف هوش و غریزه و حساسیت تراکم‌یافته و خود را بازیابند.

(در گفت‌وگو با Nikos Salingaros، منتشر شده در وب‌گاه PLANetizen، سال ۲۰۰۱، به نقل از وب‌سایت پردیس سانتیاگو دانشگاه نگارش)

منبع: گفتار

تغییر کاربری زیستگاه بلای جان وزغ تالشی

از ۲۲ گونه دوزیستان ایران، دو گونه (۹ درصد) در آستانه انقراض و سه گونه (۱۴ درصد) در رده گونه‌های آسیب‌پذیر قرار دارند و بیشترین تنوع گونه‌ای دوزیستان ایران مربوط به دو ناحیه جنگل‌های زاگرس و خزری-هیرکانی با ۱۸ گونه است. در این میان «وزغ تالشی»، یو ممزاد جنگل‌های هیرکانی و تنها گونه از خانواده قورباغه‌ها و وزغ‌ها است که جمعیت آن در حال کاهش است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا تغییر کاربری پهنه‌های جنگلی استان‌های گلستان و گیلان به زمین کشاورزی و باغات و متعاقب آن آلودگی منابع آبی با سرازیر شدن سموم، آفت‌کش‌ها و علف‌کش‌های شیمیایی، ساخت سدها و آب بندهای غیرمستولانه، توسعه مراکز گردشگری در دریاچه‌های مرتفع جنگلی همچنین تلفات جاده‌ای فراوان در فصل تولید مثل و زادآوری از مهم‌ترین تهدیدات این گونه محسوب می‌شوند.

گزارشی از عملکرد و اقدام‌های انجام شده در شناسایی زیستگاه‌ها و بررسی وضعیت وزغ تالشی توسط گروه تخصصی دوزیستان دفتر حفاظت و مدیریت حیات وحش سازمان حفاظت محیط زیست و روسای ادارات نظارت بر حیات وحش استان های گلستان، مازندران و گیلان ارائه شد.

گروه تخصصی دوزیستان دفتر حفاظت و مدیریت حیات وحش در هم اندیشی با روسای ادارات نظارت بر حیات وحش استان های گلستان، مازندران و گیلان پس از بررسی تهدیدات در زیستگاه‌های وزغ تالشی به بررسی راهکارهای عملیاتی در کاهش مخاطرات پرداخت و برنامه‌های حفاظتی در سه بخش آموزش کارشناسان و ارتقای دانش بومی و محلی، اطلاع‌رسانی و هشدار و برنامه‌های مطالعاتی و عملیاتی با برنامه‌های مجزا در دستور کار قرار گرفت.

برگزاری کارگاه‌های آموزشی و توانمند سازی جوامع بومی و محلی در حفاظت از زیستگاه‌ها همچنین بهره‌مندی از سمن‌ها و جوامع بومی و محلی برای اجرای برنامه جمع‌آوری زباله‌ها در پیرامون دریاچه‌ها و آبگیرهای محل تخم‌گذاری وزغ تالشی و فرهنگ‌سازی در میان مسافران و گردشگران در بهداشت محیط و به‌کارگیری از توان مراکز تفرجگاهی محل زیست وزغ تالشی در تولید محتوای آموزشی و نصب تابلوهای راهنما و اطلاع رسانی در افزایش دانش گردشگران در حفاظت از دوزیستان و همکاری در اجرای جشنواره های زمستان از دیگر مصوبات این جلسه بود.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی سازمان حفاظت محیط زیست برای کاهش تلفات جاده‌ای، اجرای طرح مقید سازی و انتقال وزغ‌ها در فصل مهاجرت تولیدمثلی به سمت دریاچه و برکه‌های محل تخمگذاری در زیستگاه‌های حساس دریاچه عباس آباد بهشهر و دریاچه سوسان لاهیجان با احداث حصارهای پلاستیکی محافظ متحرک و موقت در موازات جاده به مدت تقریبی هشت هفته و انتقال وزغ‌های به دام افتاده در پشت حصارها به پیرامون دریاچه برای جفت‌یابی و تولید مثل در دستور کار قرار گرفت که این مهم با کمک و همکاری سمن‌ها و نیروهای داوطلب می تواند درصد موفقیت را افزایش دهد.