کسب و کار

منبع استرس اضافی در کار

کارکنانی که صرفا برای فیش حقوقی پایان ماه کار می‌کنند، برای مدیر و اعضای تیم کاری، منبع تولید استرس اضافه هستند. نتایج یک مطالعه درباره آثار مخرب کارمندان بدون انگیزه بر راندمان تیم‌های کاری مشخص می‌کند، فشار نارضایتی همکاران از نحوه کار نیروی فاقد انگیزه و بهانه‌گیر می‌تواند دستیابی به هدف نهایی تیم را غیرممکن کند.

کمبود روحیه کارمندان و عدم انگیزه در آنها منجر به کاهش بهره‌وری، ناتوانی در غلبه بر چالش‌ها، بی‌علاقگی و ارائه خدمات ضعیف به مشتریان خواهد شد. وقتی کارمندان انگیزه‌ای نداشته باشند، حداقل تلاش خود را می‌کنند تا بتوانند یک روز کاری را پشت سر بگذارند. این افراد راضی هستند که دیگران کار بیشتری انجام دهند، در حالی که خودشان به راحتی مشغول فعالیت‌های غیرکاری مانند صحبت کردن با تلفن یا گشت و گذار در اینترنت می‌شوند. یکی از موضوعات اصلی مدیرانی که چنین کارمندانی دارند، استرس اضافی است که به سایر اعضای تیم وارد می‌کنند.

به عهده گرفتن مسوولیت اضافی در شرایطی که کسی بیمار باشد یا به سایر دلایل موجه قادر به انجام وظیفه خود نباشد، یک موضوع جداگانه است. اما کارمندان اغلب از کسی که به سادگی از انجام کار خود امتناع می‌ورزد، کینه دارند. در نهایت، یک نفر می‌تواند بر بهره‌وری کل تیم تاثیر منفی بگذارد، زیرا سایر اعضای تیم تحت فشار اضافی کار خود یا تحت فشار ناشی از نارضایتی از همکار خود قرار گرفته‌اند. از طرف دیگر، یک کارمند بی‌انگیزه قادر به غلبه بر چالش‌ها نیست. هنگامی که با چالشی روبه‌رو می‌شود، ممکن است واکنشی نشان دهد که ناشی از نشانه‌ای است که به او می‌گوید دست از کاری که می‌کند بردارد و یک فنجان قهوه در سالن استراحت بخورد. در صورتی که یک کارمند موثر، انگیزه را یک ارزش ذاتی می‌داند و قبول یک چالش او را هیجان‌زده می‌کند. کارمندان با انگیزه چالش‌ها را می‌پذیرند و تا زمان یافتن راه‌حل، با مشکل کنار می‌آیند. کارکنانی که انگیزه ندارند، انرژی و اشتیاق زیادی برای امتحان راه‌حل‌های مختلف ندارند که این کار برای شرکت منطقی نیست. برای یک کارمند بی‌انگیزه، مهم نیست چه شغلی دارد. این کارمند به دلیل تاخیر عذرخواهی نمی‌کند و به نظر نمی‌رسد با هر سطحی از مثبت‌گرایی، وارد کار شود. او برای فیش حقوقی پایان ماه کار می‌کند و انتظار دارد که فیش حقوقی وی در زمان سررسید و به میزان دقیق واریز شود، اما حاضر نیست مسوولیت اضافه‌ای را به عهده بگیرد و اگر بر عهده بگیرد، اغلب از داشتن «کار بیشتر» شکایت دارد. بی‌تفاوتی و شکایات می‌توانند بر کل تیم تاثیر بگذارند. همکاری با کسی که تمایلی ندارد هر از گاهی کمی بیشتر کمک کند، دشوار است و به معضلی بزرگ در شرکت تبدیل می‌شود. خدمت به مشتریان هم وقتی کارمندان شرکت، انگیزه‌ای نداشته باشند، دشوار است. اگر برای کارمندان، حضور در محل کار اهمیتی نداشته باشد، قطعا چشم‌انداز یا موفقیت شرکت هم برایشان مهم نیست. این فرد قصد ندارد فعالیت اضافه‌ای را برای کمک به مشتریان انجام دهد. این امر به راحتی به مشتری انتقال داده می‌شود و مشتری این پدیده مضر را متوجه خواهد شد.

در خدمت‌رسانی به مشتریان اگر انجام کاری به زمان یا تلاش بیشتری نیاز داشته باشد، کارمندان بی‌انگیزه تمایلی به آن نخواهند داشت.

انگیزه و روحیه خوب کارکنان، اثرات مثبتی در پی دارد که عبارتند از:

روحیه مثبت، تیمی متشکل از کارکنان با روحیه مثبت، بیشتر از تیمی که اعضای آن روحیه پایین دارند، می‌تواند در موفقیت شرکت سهیم باشد. عوامل مختلفی می‌توانند بر روحیه تاثیر بگذارند، اما غالبا روحیه محصول مدیریت و روابط کارمندان است. شرکتی که بر روابط کارمندان تاکید می‌کند و حقوق و مزایای کافی را در اختیار قرار می‌دهد، معمولا از نیروی کاری که روحیه بالایی دارد، برخوردار خواهد شد. شرکتی که از کارمندان انتقاد منفی می‌کند، زمینه رشد آنان را در شرکت فراهم نمی‌کند، حقوق و مزایای کمی دارد، معمولا محل کار مناسبی را برای کارمندان بی‌روحیه فراهم خواهد کرد. روحیه پایین کارکنان و عدم انگیزه آنان همیشه برای یک شرکت مضر است و هرگز نتیجه مثبتی ندارد.

بهره‌وری. یک کارمند با انگیزه و خوشحال که احساس ارزش زیادی در شغل خود دارد، تقریبا همیشه از کارمندی که از کار خود راضی نیست، بهتر خواهد بود. بهره‌وری کمتر به دلیل روحیه ضعیف، غالبا به صورت غیبت در کار، تاخیر و عدم انگیزه ناشی از احساس گیر افتادن در بن‌بست اتفاق می‌افتد: بدون اینکه احتمال حرکت در مسیر رشد وجود داشته باشد.

نگرش. در اغلب موارد، نگرش با سطح روحیه کارکنان ارتباط دارد. طبیعتا یک کارمند وقتی سطح روحیه پایینی دارد، احتمالا نگرش منفی نشان می‌دهد. نگرش‌های منفی می‌تواند باعث ایجاد مشکلاتی در محیط کار شود، از عدم رعایت قانون تا عدم کار گروهی. در صورت عدم کنترل این پدیده، نگرش‌های منفی در بین کارمندان گسترش می‌یابد، دیگران را آلوده کرده و حتی باعث از هم گسیختگی محل کار می‌شود.

خدمات مشتریان. بسیاری از مشاغل، روزانه با مشتری در تعامل هستند. تعامل بین مشتری و کارمند باید همیشه مثبت باشد. مشتری باید احساس خوشایندی از شرکت داشته باشد و کارمند باید همیشه اطمینان حاصل کند که مشتری راضی است. روحیه پایین بر تعاملات مشتری تاثیر منفی می‌گذارد. کارکنانی که روحیه پایینی دارند، کمتر با نگرش مثبت از مشتریان استقبال می‌کنند. اگر کارمند از کار خود راضی نباشد و انگیزه‌ای برای کار نداشته باشد، این امر به راحتی به مشتری انتقال داده می‌شود و مشتری این پدیده مضر را متوجه خواهد شد.

در استخدام افراد دقت کنید. سایمون سینک (Simon sinek)، نویسنده و سخنران انگیزشی، در این باره می‌گوید: «اگر افرادی را استخدام کنید تنها به دلیل اینکه آنها می‌توانند کاری را در شرکت انجام دهند، آنها فقط برای پول شما کار می‌کنند. اما اگر افرادی را استخدام کنید که آنچه را باور دارید باور دارند، آنها با خون و عرق و اشک برای شما کار می‌کنند. بدترین محیط کاری، محیطی است که «بی‌انگیزگی سمی کارمندان» همراه با «قصد بالا برای ماندن» در شرکت وجود دارد. اساسا، کارمندان کاملا روحیه خود را از دست داده‌اند اما قصد ندارند از شرکت خارج شوند: آنها قصد دارند تا آنجا که می‌توانند در شرکت بمانند. تاثیر منفی این وضعیت بر عملکرد شرکت روشن است.»

عواملی که منجر به ایجاد انگیزه در کارمندان می‌شوند مستقل از عواملی هستند که از نارضایتی شغلی جلوگیری می‌کنند. اگر صرفا به حذف عوامل عدم رضایت شغلی بپردازید، ممکن است یک محیط کار مسالمت‌آمیز ایجاد کنید اما لزوما عملکرد شرکت را ارتقا نمی‌دهد. اگر می‌خواهید به تیم خود انگیزه دهید و عملکرد کلی را بهبود ببخشید، باید بر عوامل اصلی انگیزش کارکنان تمرکز کنید. یکی از این عوامل مهم، احساس موفقیت در انجام امور است. این احساس، افتخارآمیز است. زمانی که کاری دشوار و ارزشمند را انجام داده‌اید، حس موفقیت از طریق اتمام کار به شما منتقل می‌شود. با اجازه دادن به کارمندان برای دیدن نتایج کار خود، با دادن فرصت به آنها برای حل مشکلات، با ارائه فرصت‌هایی برای درخشش آنان، می‌توانیم اطمینان حاصل کنیم که کارکنان این حس موفقیت را به دست می‌آورند. تقریبا هر نیروی کاری می‌خواهد احساس کند که شرکت به او احتیاج دارد.

خرد کردن اهداف بزرگ در پروژه‌های کوچک همراه با جشن‌های کوچک، کارمندان شرکت را در مسیر احساس موفقیت حفظ می‌کند.

تالیف: دکتر رحمان عابدین‌زاده نیاسر
r.abedinzade@yahoo.com



سرپرست منطقه ۹ کرج:

عملیات تراش و روکش آسفالت محله چهارصد دستگاه انجام شد

سرپرست منطقه ۹ شهرداری کرج از اجرای عملیات لکه‌گیری و روکش آسفالت در معابر این منطقه طی ماه جاری خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، مهدی رشیدی اظهار کرد: با هدف رفع مشکلات و ساماندهی معابر سطح منطقه، عملیات جدول‌گذاری و روکش آسفالت در کوچه میشمی در منطقه ۹ انجام شد.

رشیدی عنوان کرد: بر این اساس باهمت حوزه عمران منطقه، عملیات روکش آسفالت خیابان قائم کوچه میشمی واقع در محله چهارصد دستگاه با تناژ ۷۰ تن و عملیات جدول‌گذاری به متراژ ۲۰۰ مترمربع انجام شد.

این مسئول گفت: تمام مراحل عملیات روکش آسفالت در معابر همراه با نظارت دقیق جهت حسن اجرای کار صورت گرفته است تا این عملیات باکیفیت و سرعت بیشتری به اجرا درآید و موجبات رضایتمندی شهروندان را فراهم کند.

وی با اشاره به این‌که 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.

سرپرست منطقه ۹ شهرداری کرج در پایان خاطرنشان کرد: آسفالت و بهسازی معابر اصلی و فرعی به‌عنوان یک اولویت مهم در دستور کار این منطقه قرار دارد و برای عمران و نوسازی معابر و محلات، برنامه‌های مختلفی بر مبنای دستورالعمل‌ها تعیین‌شده‌است.

سرپرست منطقه ۶ شهرداری:

اصلاح هندسی تقاطع بلوار «شبنم» انجام شد



سرپرست منطقه ۶ شهرداری کرج از اجرای عملیات پروژه اصلاح هندسی تقاطع بلوار شبنم و شبنم ۷ خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، علی فروغی اظهار کرد: اجرای این طرح باهدف روان‌سازی ترافیک منطقه و کاهش حجم سنگین ورودی خودروها در این مسیر انجام شده است.

وی بابیان اینکه طراحی و اصلاح هندسی صحیح تقاطع‌ها و معابر شهری علاوه بر رفع گره‌های ترافیکی، کاهش بار ترافیکی را به همراه دارد، گفت: در همین راستا اصلاح هندسی تقاطع بلوار شبنم و شبنم ۷ در اولویت برنامه‌های ترافیکی این منطقه قرار گرفت.

سرپرست منطقه ۶ شهرداری کرج گفت: بدون شک ایمن‌سازی و روان‌سازی جریان ترافیک شهر، رضایت شهروندان را در پی دارد.

فروغی اظهار داشت: با شناسایی معابر حادثه‌خیز و پرخطر شهر و اجرای عملیات اصلاح هندسی می‌توان به‌صورت قابل‌ملاحظه‌ای شاهد بازگشایی گره‌های ترافیکی، دسترسی بهتر و افزایش ایمنی عابران پیاده و رانندگان وسایط نقلیه باشیم.

این مسئول در پایان از همراهی مردم فهیم که با صبوری خود در جهت اجرای پروژه‌های شهری با شهرداری همکاری می‌کنند تشکر کرد.



سرپرست منطقه ۸ شهرداری کرج خبر داد؛

توزیع آسفالت در محلات کم برخوردار

سرپرست منطقه ۸ شهرداری کرج گفت: با هدف بهبود وضعیت معابر اصلی و فرعی منطقه، عملیات آسفالت معابر پرتردد به‌ویژه در محله‌های کم برخوردار در حال انجام است.

به گزارش پیام آشنا، غلامرضا رضوانی، بهسازی و آسفالت معابر را از مطالبات به‌حق شهروندان دانست و گفت: مدیریت شهری کرج تمام تلاش خود را در جهت کسب رضایت شهروندان به کار می‌گیرد.

رضوانی از آغاز عملیات پیاده‌روسازی به طول ۱۳۷ متر و اجرای عملیات جدول‌گذاری به طول ۵۲۰ متر به‌صورت دوطرفه کانیو، در انتهای خیابان بوعلی یک الی هفت حسن‌آباد خبر داد و گفت: هدف از این اقدامات، اصلاح معابر و سهولت در عبور و مرور وسایل نقلیه و کنترل ترافیک معابر است.

سرپرست منطقه ۸ شهرداری کرج همچنین از آغاز عملیات زیرسازی و روکش آسفالت مکانیزه خیابان استانداری واقع در این منطقه با صرف ۸۰ تن آسفالت خبر داد و گفت: معاونت عمران و ترافیک منطقه عملیات بهسازی معابر، ترمیم و بازسازی پیاده‌روها و تعویض جداول مستهلک خیابان‌ها و کوچه‌هایی که عمر بالایی دارند و همچنین جدول‌گذاری کوچه‌های فاقد جدول را به‌منظور ایمن‌سازی معابر و افزایش رفاه شهروندان در دستور کار قرار داده است.

مرکز پژوهش‌های مجلس نسخه لاک‌پشتی برای «آلودگی هوا» تجویز کرد

«مازوت صفر» شاید از ۱۴۰۶

دنیای اقتصاد: «اختیار وزارت نفت در توزیع مازوت به صنایع و نیروگاه‌ها» قرار است با نسخه سیاستی ارائه‌شده به نمایندگان مجلس، یکبار برای همیشه سلب شود. اما این نسخه، «ممنوعیت مازوت‌سوزی» را برای سال ۱۴۰۶ تعیین کرده است. مرکز پژوهش‌های مجلس طراح این نسخه است و در قالب آن، ۶ تکلیف ضد آلودگی هوا برای شهرداری، خودروساز و متولی تامین سوخت کشور پیشنهاد کرده است.



به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، تهران وارد دومین هفته «بسیار آلوده» شده اما سیاستگذار شهری و مسئولان دولتی مرتبط با «تصمیمات ترافیکی و زیست محیطی پایتخت»، نه تنها هیچ حرکت درخور یا حداقل رو به جلو برای «احیای هوای قابل تنفس برای تهرانی‌ها» انجام نداده‌اند که با «مدیریت وارونه» در شنبه‌ای که گذشت، «اثر مخرب وارونگی هوا» را هم تشدید کردند. در این میان، مرکز پژوهش‌های مجلس پیشنهادی به نمایندگان برای جبران «خلأ ابزارهای مهار آلودگی» ارائه کرده که محتوای آن به دلیل «فرجه ۵ ساله به بانیان مسموم‌سازی هوای کلان‌شهرها»، اشکال اساسی دارد و خود پیشنهاد، به نوعی حاوی آلودگی است.

عصر جمعه مصوب شد مدارس در روز شنبه با هدف «مهار شدت آلودگی» به شکل مجازی برگزار شود اما هیچ مصوبه‌ای درباره «تعلیق فروش طرح ترافیک روزانه» (مثل هفته قبل)، اعلام نشد. بنابراین تهرانی‌ها صبح شنبه به روال همیشه با خودروهای شخصی به محدوده مرکزی آمدند تا در طول روز برای خرید طرح ترافیک اقدام کنند اما سایت فروش روزانه طرح ترافیک در ساعات اولیه صبح، مسدود بود و امکان فروش وجود نداشت به‌طوری که حوالی ظهر در نهایت اعلام شد «فروش طرح ترافیک به خاطر آلودگی هوا انجام نمی‌شود». به این ترتیب، این مدل مدیریت (وارونه) عملا هیچ تاثیر واقعی بر «کاهش تردد خودرو در سطح مرکز تهران» نداشت و فقط «بودجه شهر تهران از منابع مالی ناشی از فروش طرح ترافیک روزانه محروم ماند» و «آلودگی خودرویی نیز به خاطر ورود خودروها به مرکز کماکان برقرار بود».

حالا در شرایطی که سیاستگذار عملا بلد نیست «تهرانی‌ها را از شر آلوده‌سازهای شهر و همچنین از تبعات جانی هوای سمی نجات دهد»، انتظار می‌رفت لااقل مرکز پژوهش‌های مجلس وقتی می‌خواهد نسخه سیاستی برای تصویب و اجرا ارائه کند، «حاد بودن اوضاع» را به خوبی تشخیص و متناسب با «ابربحران آلودگی هوا»، تکالیفی را روی دوش دولت بگذارد که در کمترین زمان ممکن و از «همین حالا» قابل اجرا باشد تا حداقل «زمستان کم‌آلوده» برای شهروندان تضمین شود.

اما آنچه مرکز پژوهش‌های مجلس در نسخه سیاستی ارائه کرده است، با وجود «یکسری تکالیف جدید و مهم که اجرای آنها، می‌تواند امیدوارکننده باشد»، تقریبا کل نسخه به اجرا از «پایان ۵ سال آینده» حواله داده شده است. مفهوم این مدل پیشنهاد سیاستی برای تصویب «قانون احتمالی مقابله واقعی (موثر) با آلودگی هوا» آن است که شهروندان ساکن تهران و دیگر کلان‌شهرهای کشور به احتمال خیلی زیاد باید تا سال ۱۴۰۶، «هوای سمی و غیرقابل تنفس» را تحمل کنند.

در حال حاضر نه تنها «رنگ آسمان، عمق دید و ظاهر شهر تهران» کاملا بحران آلودگی را به همگان (به‌ویژه برای دولتمردان و مدیران شهری) نمایش می‌دهد که «داده‌های شرکت کنترل کیفیت هوا» نیز از «آلودگی تاریخی مرکب از ذرات معلق و گاز سمی ناشی از مازوت‌سوزی» حکایت دارد. شاخص نمایشگر غلظت گاز دی‌اکسید گوگرد در پنج‌شنبه گذشته عدد بالای ۱۰۰ را نشان داد که بیانگر «مصرف سوخت غیراستاندارد گازوئیل یا مازوت یا هر دو» در صنایع و نیروگاه‌ها است. خودروها عمدتا عامل انتشار ذرات معلق با قطر کمتر از ۲/۵ میکرون هستند. به‌طوری‌که تا همین دو سال گذشته، «آلودگی هوا» در تهران از محل افزایش شاخص غلظت این ذرات رخ می‌داد.

اما هم پاییز و زمستان پارسال و هم پاییز امسال، «آلودگی هوا» با آلاینده دیگری تحت عنوان گاز دی اکسید گوگرد، دوپینگ کرده است.

یافته‌های مرکز پژوهش‌های مجلس در نسخه‌ای که برای تصویب یکسری سیاست ضدآلودگی ارائه کرده است از «بی‌قانونی برای ممنوعیت مصرف سوخت غیراستاندارد در صنایع و نیروگاه‌ها» خبر می‌دهد.

در این نسخه آمده است: «با توجه به اینکه میزان آلایندگی صنایع و نیروگاه‌ها غالبا به کیفیت سوخت مصرفی آنها مربوط می‌شود، باید چشم‌انداز مناسبی برای این مهم در برنامه‌های کاهش آلودگی هوا در نظر گرفته شود. به همین خاطر پیشنهاد می‌شود وزارت نفت مکلف شود برای تامین سوخت مصرفی کشور به گونه‌ای برنامه‌ریزی کند که تا سال ۱۴۰۵ تا شعاع ۲۰۰ کیلومتری کلان‌شهرها هیچ نیروگاه یا صنایعی از سوخت مازوت یا سایر سوخت‌های غیراستاندارد استفاده نکند و تولید انواع سوخت‌های مصرفی کشور براساس استاندارد ملی مصوب، انجام شود.»

محتوای این بخش از نسخه مرکز پژوهش‌ها بیانگر «آزادی عمل عاملان توزیع سوخت نیروگاه‌ها و صنایع برای ارائه مازوت» طی حال حاضر است. به همین خاطر است که طی سال‌های اخیر در فصل سرد سال به محض افزایش مصرف گاز خانگی، بدون اعلام رسمی، داده‌های آلودگی هوا خبر از مصرف سوخت غیراستاندارد در صنایع و برخی نیروگاه‌ها می‌دهد.

گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس به صراحت تاکید می‌کند، «به غیر از منابع متحرک (خودروها) به عنوان عامل اصلی آلودگی هوا، باید اقداماتی نیز برای رفع موانع اجرای راهکارهای کاهش آلایندگی منابع ساکن از جمله صنایع و نیروگاه‌ها در نظر گرفته شود.»

هر چند چنین تاکیدی در متن نسخه سیاستی مرکز آمده است اما «گام‌های لاک‌پشتی» در این نسخه برای «تغییر معادله ترافیکی و مصرف سوخت در کشور از ریل آلوده به مسیر پاک» جلوی پای دولت گذاشته شده است که کاملا «خطرناک برای زندگی در کلان‌شهرها طی چهار تا پنج سال آینده» است.

نسخه ضدآلودگی مرکز پژوهش‌های مجلس، ۶ سیاست (راهکار) برای مهار روند تولید ذرات آلاینده هوا پیشنهاد کرده است تا نمایندگان مجلس آن را به قانون تبدیل کنند.

البته این فرصت برای نمایندگان مجلس هست که در جریان بررسی این نسخه، «اشکال بزرگ» نسخه را که همان «گام‌های لاک‌پشتی» است به «کمترین زمان برای اعمال» اصلاح کنند.

نخستین سیاست پیشنهادی مرکز همان «ممنوعیت توزیع مازوت و گازوئیل به صنایع و نیروگاه‌ها» است.

سیاست دوم، «دولت الکترونیک» را هدف قرار می‌دهد؛ موضوعی که طی این سال‌ها آن‌طور که باید در تهران دیده نشد و شهروندان مجبور هستند برای خدمات مختلف شهری یا اداری، حتما یک یا چند بار به دستگاه‌های مختلف مراجعه فیزیکی داشته باشند. در قالب این سیاست، دستگاه‌ها باید به گونه‌ای خدمات‌دهی خود را اصلاح کنند که تا پایان برنامه هفتم توسعه (یعنی حداقل ۵ سال دیگر)، سرانه سفرهای درون‌شهری در تهران ۳۰ درصد کاهش پیدا کند. البته هنوز برنامه هفتم حتی ارائه هم نشده است چه برسد به تصویب. این، همان «فرصت‌سازی برای آلوده‌تر شدن هوا» است.

سومین سیاست نیز به نوبه خود، مهم و اثرگذار است البته اجرای این هم، به ۴ سال دیگر موکول شده است.

در قالب این سیاست، خودروسازان باید تا سال ۱۴۰۵، نیمی از خودروهای تولیدی را به شکل «برقی» و نه «بنزینی» روانه بازار مصرف کنند. سیاست چهارم متوجه خودروهای حمل و نقل عمومی و کامیون‌ها (دیزلی‌ها) است که براساس آن باید این خودروها به فیلتر دوده مجهز شوند.

پنجمین سیاست ضدآلودگی هوا در نسخه مرکز پژوهش‌های مجلس به «سنجش آلایندگی خودروها» مربوط است. بر این اساس، شرکت کنترل کیفیت هوا موظف می‌شود سامانه «سنجش از راه دور به مدت ۲۴ ساعته برای تشخیص میزان آلایندگی خودروها» راه‌اندازی کند. امکانی که در شهرهای مدرن و بزرگ اروپا برقرار است اما در تهران، نه تنها نیست که دستگاه‌های ثابت سنجش آلودگی، به لحاظ تعداد و پراکندگی جغرافیایی در سطح شهر، به اندازه کافی و مناسب جانمایی نشده‌اند. اجرای این سیاست نیز مثل بقیه، به ۵ سال آینده (از زمان تصویب قانون) موکول شده است.

و اما سیاست آخر، تکلیف خودروسازان به رعایت استانداردهای روز اروپا در حوزه سوخت و موتور است. بررسی‌های «دنیای اقتصاد» درباره نسخه حاکی است، گذشته از اشکال بزرگ مرتبط با زمان اجرای سیاست‌ها، یک خلأ اساسی نیز در این نسخه‌ها خودنمایی می‌کند و آن، «معافیت شهرداری از اجرای برنامه زمانی جبران کسری ناوگان مترو» است.

طی این سال‌ها، اولویت‌های غلط تخصیص بودجه شهر از یک سو و عدم همکاری دولت در تامین مالی بودجه پایتخت از سوی دیگر موجب شد «متروی تهران برای جبران کمبود ۱۵۰۰ واگنی مترو» با مشکل نبود اعتبار و منابع روبه‌رو شود. انتظار می‌رفت، مرکز پژوهش‌های مجلس، یکی از راه‌های اصلی «کاهش آلودگی هوا» را در «تعریض مسیر خدمات‌رسانی ناوگان حمل و نقل عمومی» ببیند و برای آن، سیاست‌های درخور برای دولت و شهرداری جهت تصویب در مجلس ارائه کند.

دیدگاه



فقط فلاکت دنیاست که باید خودش را در ذهن هنرمند و در یک فرم هنری عیان کند

گئورگ بازلیتس

فقط فلاکت دنیاست که باید خودش را در ذهن هنرمند و در یک فرم هنری عیان کند. چیزهای خوب، هیچ‌گاه باعث نخواهد شد کسی نگاه کند.

محیط زیست

تشکیل ۵۰۰۰ پرونده «قاچاق چوب» در سال جاری

فرمانده یگان حفاظت منابع طبیعی کشور با ارائه گزارشی از اقدامات انجام شده در خصوص کنترل قاچاق چوب از ابتدای سال جاری تا کنو، اظهار کرد: میزان قاچاق‌های انجام شده ۱۰ درصد بیش از آمار کشفیات است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، سرهنگ رضا اکبری، درباره پدیده قاچاق چوب و مقابله با آن اظهار کرد: قاچاق یک پدیده پیچیده و چندوجهی است که مقابله با آن نیازمند نگاه ملی، حاکمیتی، برنامه عملیاتی و راهبردی است.

وی در ادامه در واکنش به انتقاد برخی از کارشناسان از طرح نشانه‌گذاری و برداشت درختان، مغایرت آن با طرح تنفس جنگل‌ها و هموار کردن بهره‌برداری غیرقانونی از جنگل تاکید کرد: این موضوع مربوط به زمان بهره‌برداری بود که پس از اعلام طرح تنفس در جنگل‌های هیرکانی دیگر قطع و حملی به غیر از درختانی که در مستثنیات واقع است، صورت نمی‌گیرد که آن هم بر اساس فرایند تعریف شده از سوی سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری به‌صورت بسیار محدود انجام می‌شود.

اکبری با تاکید بر اینکه به هیچ وجه مجوز قطع و حمل درختان در جنگل‌ها، اراضی ملی و عرصه‌های منابع طبیعی صادر نمی‌شود، گفت: دو دسته اقدامات ایجابی و سلبی در زمینه کنترل قاچاق چوب توسط سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری انجام می‌شود که از جمله اقدامات ایجابی می‌توان به راه‌اندازی سامانه مدیریت حمل و بهره‌برداری چوب اشاره کرد.

به گفته فرمانده یگان حفاظت منابع طبیعی کشور بسیاری از تخلفات در راستای جعل مجوزهای کاغذی حمل صورت می‌گیرد که با ایجاد و بهره برداری از این سامانه، تمام مجوزهای حمل چوب به‌صورت هوشمند و سامانه ای صادر می‌شوند و دیگر مجوز کاغذی صادر نمی‌کنیم. ماموران و نیروهای حفاظتی نیز که در ایستگاه‌های بازرسی مستقر هستند، صرفا از طریق سامانه حمل و بهره‌برداری چوب استعلام مجوز را می‌گیرند.

وی ادامه داد: خودروهای حامل چوب در صورت داشتن مجوز به مسیر خود ادامه می‌دهند. در غیر این صورت به عنوان کالای قاچاق شناخته، مجرمان دستگیر و خودروی آن‌ها نیز به پارکینگ انتقال می‌شوند تا پرونده قضایی جهت سیر مراحل قانونی تشکیل شود.

اکبری با بیان اینکه یکی دیگر از اقدامات ایجابی، زراعت چوب جهت تامین بخشی از نیاز چوب در کشور است، افزود: نیاز چوبی کشور حدود ۱۴ تا ۱۶ میلیون متر مکعب برآورد شده است که حدود ۵ میلیون متر مکعب از چوب‌های باغی و نیم میلیون متر مکعب از زراعت چوب و نیم میلیون متر مکعب نیز از واردات محدود تامین می‌شود که در مجموع ۶ میلیون متر مکعب از نیاز کشور تامین می‌شود.

به گفته فرمانده یگان حفاظت منابع طبیعی کشور از جمله اقدامات ایجابی دیگر، راه‌اندازی تلفن‌های ۱۳۹ ملی و ۱۵۰۴ استانی است که به‌صورت ۲۴ ساعته پاسخگو هستند و در صورت دریافت گزارش قاچاق چوب از سوی مردم، بررسی‌های لازم را انجام می‌دهند.

وی افزود: در سامانه پیامکی و در اپلیکیشن استعلام چوب نیز با ثبت شماره خودرو، وضعیت قاچاق چوب مشخص می‌شود که در صورت داشتن مجوز قانونی، این افراد به مسیر خود ادامه می‌دهند و در غیر این صورت به‌عنوان قاچاق چوب برخورد قانونی می‌شود.

اکبری درباره اقدامات سلبی نیز گفت: از جمله دیگر اقدامات سلبی، گسترش و ایجاد ایستگاه‌های بازرسی است و تلاش می‌کنیم طی چندماه باقی مانده از سال جاری، طبق برنامه‌های پیش‌بینی شده، ایستگاه‌های بازرسی سیار که به‌صورت کانکس‌های چرخدار هستند، طراحی و در مسیرهای مواصلاتی که بیشترین میزان قاچاق در آن‌ها صورت می‌گیرد، مستقر شوند که در صورت تغییر مسیر قاچاق امکان تغییر مکان استقرار کانکس مقدور باشد. این اقدام تاثیر چشمگیری بر کاهش میزان قاچاق خواهد داشت.

وی افزود: در راستای مقابله با قاچاق چوب در جنگل‌های هیرکانی و سایر استان‌ها، رزمایش‌هایی با همکاری نیروهای بسیج و سپاه از ابتدای سال برگزار شده که تاثیر زیادی در مقابله با قاچاق چوب، دستگیری قاچاقچیان همچنین کشف محمولات قاچاق چوب داشته است.

به گفته فرمانده یگان حفاظت منابع طبیعی کشور ادامه داد: اولویت ما اقدامات پیشگیرانه است که حتی یک درخت هم قطع نشود و اگر هم درختی قطع شد، اجازه قاچاق چوب را ندهیم.