

تلفن همراه حین رانندگی که جریمه دارد) با این موارد برخورد کند، اما شواهد حاکی است تاکنون برخورد سازمان یافته و بازرنده‌ای صورت نگرفته است

خودروسازان داخلی نیز در قبال این مسئله مسئولیت قانونی و اخلاقی دارند. آیا نباید به‌روزرسانی نرم‌افزاری برای خودروهای مجهز به نمایشگر ارائه شود تا جلوی پخش ویدئو در حرکت را بگیرد؟ آیا نباید در نسخه‌های آتی محصولات، این قبیل حفره‌های ایمنی را ببندند؟ هنگامی که آمار تصادفات تا این حد بالاست و پلیس نیز بی‌توجهی به جلو را عامل نخست می‌داند، دیگر هیچ بهانه‌ای برای تعلل در این زمینه پذیرفتنی نیست. حتی اگر خود راننده نسبت به جان خود و دیگران بی‌مبالایی کند، وظیفه حاکمیت و صنایع مرتبط ایجاب می‌کند با وضع مقررات و اصلاحات فنی، احتمال بروز چنین رفتارهای پرخطری را به حداقل برسانند. جای خالی ورود جدی پلیس راهور در قالب ابلاغیه‌ها یا احضار به خودروسازان کاملاً احساس می‌شود. همان نهادی که تیترا آمار تلفات نوروز را اعلام می‌کند، باید در قبال کاهش این تلفات نیز پیش‌دستانه عمل کند

بازنگری در فناوری و فرهنگ رانندگی

نوروز ۱۴۰۴ با تمام شادی‌هایش برای صدها خانواده ایرانی رنگ ماتم گرفت. تحلیل علل تصادفات مرگبار این ایام آشکارا نشان می‌دهد که فناوری‌های نایم یا استفاده نادرست از فناوری نقش مؤثری در این حوادث داشته‌اند. از یک سو، نمایشگرهای وسوسه‌انگیز خودرو که بدون تدابیر کافی ایمنی عرضه شدند و از سوی دیگر، فرهنگ رانندگی ناصحیح که در آن سرگرمی و عادت‌های دیجیتال بر هوشیاری پشت فرمان غلبه کرده است، دست به دست هم دادند تا جاده‌های ما خطرناک‌تر شوند. برای جلوگیری از تکرار این تراژدی‌ها در سال‌ها و اعیاد آینده، باید بازنگری جدی در دو جبهه انجام شود نخست در جبهه فناوری: خودروسازان داخلی باید استانداردهای ایمنی فناوری را ارتقا دهند. دستگاه‌های مالتی مدیا باید به‌روزرسانی شوند تا در حالت حرکت، کارکردهای بالقوه خطرآفرین را قفل کنند. بهره‌گیری از تجارب جهانی مانند Android Auto و Automotive OS می‌تواند راهگشا باشد؛ این پلتفرم‌ها قبلاً چارچوب‌های لازم را فراهم کرده‌اند تا هم ارتباط دیجیتال برقرار

آپارات منتشر شده که نحوه فعال‌سازی ماینیتور دنا برای پخش ویدئو در حال حرکت را گام‌به‌گام نشان می‌دهد. در این ویدئوها و موارد مشابه، به رانندگان آموزش داده می‌شود که چگونه برخی قفل‌های ایمنی تعبیه‌شده (مانند حسگر ترمزدستی) را دور بزنند تا دستگاه پخش خودرو تصور کند ماشین در حالت پارک است و اجازه نمایش تصویر بدهد. یکی از روش‌های رایج، دست‌کاری سخت‌افزاری است؛ مثلاً پیدا کردن سیم مرتبط با ترمزدستی در دستگاه مالتی مدیا و اتصال آن به زمین (نصب یک کلید میانجی) که منجر به فعال ماندن نمایشگر حتی در حالت حرکت می‌شود! روش دیگر، ورود به منوهای مخفی یا تنظیمات توسعه‌دهنده سیستم‌عامل ماینیتور (معمولاً اندروید) و تغییر مقادیر پیش‌فرض است. گزارش شده که در برخی مدل‌های دنا پلاس و شاهین، با وارد کردن یک رمز چهاررقمی مخصوص، منوی تنظیمات کارخانه باز می‌شود و کاربر می‌تواند دکمه محدودیت ویدئو در حرکت را غیرفعال کند. به‌این‌ترتیب، خودرو عملاً به یک سینمای سیار - و بسیار خطرناک - بدل می‌شود

تأسف‌بارتر آنکه برخی فروشندگان لوازم جانبی خودرو نیز فعال‌سازی ویدئو در حرکت را به‌عنوان یک «سرویس» به مشتریان عرضه می‌کنند. در آگهی‌های غیررسمی دیده شده که با دریافت مبلغی ناچیز، این محدودیت ایمنی را برای صاحب خودرو برمی‌دارند. در شبکه‌های اجتماعی، فیلم‌هایی منتشر شده که نشان می‌دهد راننده در حال حرکت، سریال یا مسابقه فوتبال تماشا می‌کند و گاهی حتی خود او مشغول تغییر فایل پخش‌شونده است! روشن است چنین رانندگانی نه تنها زندگی خود و سرنشینانشان را به خطر می‌اندازند، بلکه برای سایر کاربران جاده نیز یک تهدید جدی محسوب می‌شوند. تائیه‌ای حواس‌پرتی آن‌ها ممکن است به بهای جان فرد یا افرادی بی‌گناه تمام شود. اینجاست که مسئولیت اجتماعی فرهنگ‌سازی پررنگ می‌شود. اگر میل به سرگرم‌شدن در پشت فرمان چنان فزونی‌یافته که برخی حاضرند قفل ایمنی خودرو را هم بشکنند، باید با آموزش و اطلاع‌رسانی، مخاطرات این عمل را برایشان آشکار کرد. همان‌طور که امروز دیگر کمتر کسی بدون بستن کمربند ایمنی از پارک خارج می‌شود، باید کاری کرد که تماشای

توسط برخی خودروسازان جهانی (ولوو، جنرال موتورز و غیره) به کار گرفته شده است. این سیستم‌عامل نیز از همان اصول ایمنی تبعیت می‌کند: رابط کاربری محدود و بهینه‌شده برای حداقل حواس‌پرتی و انسداد برخی امکانات در حین رانندگی از جمله ویژگی‌های اصلی آن است. به‌عنوان نمونه، Android Automotive تنها اجازه اجرای اپلیکیشن‌های خاصی مانند مرورگر وب، بازی یا ویدئو را در حالت پارک خودرو می‌دهد. به‌محض درگیر بودن خودرو در حرکت، هرگونه اپلیکیشن یا محتوایی که تمرکز راننده را منحرف کند غیرفعال می‌شود. این سخت‌گیری‌ها هرچند ممکن است از دید برخی کاربران محدودیت تلقی شود، اما در نهایت برای حفظ جان سرنشینان و سایر کاربران جاده ضروری است. خودروسازان بین‌المللی به‌خوبی دریافته‌اند که در قبال ایمنی مصرف‌کنندگان مسئول‌اند و نمی‌توانند صرفاً به بهانه سرگرمی، هر امکان مخاطره‌آمیزی را در اختیار راننده قرار دهند

خودروسازان داخلی و برداشت نادرست از «نمایشگر»

در سوی مقابل، خودروسازان داخلی ایران در سال‌های اخیر شروع به تجهیز محصولات خود به نمایشگرهای لمسی و دستگاه‌های چندرسانه‌ای کرده‌اند، اما به نظر می‌رسد درک درستی از تبعات فرهنگی و ایمنی این کار نداشته‌اند. تبلیغات رسمی و کاتالوگ‌های خودروهایی مانند دنا پلاس، تارا و شاهین مملو از اشاره به وجود «نمایشگر لمسی X اینچ» به‌عنوان آشنی جذاب است. استفاده از واژه «نمایشگر» (یا اصطلاح عامیانه‌تر آن «ماینیتور») در ذهن خریدار، انتظار یک وسیله پخش کامل چندرسانه‌ای را تداعی می‌کند؛ گویی یک تیلیت یا تلویزیون کوچک در خودرو دارد که می‌تواند انواع محتوا را به نمایش بگذارد. این در حالی است که کارکرد ایمن چنین نمایشگرهایی باید محدود به مواردی چون مسیریابی، تنظیمات خودرو و در نهایت پخش صوت (موسیقی، رادیو) باشد. خودروسازان ما اما بدون فرهنگ‌سازی مناسب، این تجهیزات را تحویل مشتری داده‌اند و حتی در دفترچه‌های راهنما یا آموزش‌های فروش نیز تأکید کافی بر محدودیت‌های ایمنی آن نکرده‌اند. نتیجه آن شده که بسیاری از رانندگان، تصور غلطی از قابلیت‌های ماینیتور خودرو پیدا کرده‌اند و می‌پندارند همان‌طور که در حالت پارک



عکس: اسپسایت.آرگ |

بررسی نقش نمایشگرهای لمسی در افزایش آمار تصادفات نوروز در جاده‌های نامن

نمایشگرهای مرگ

در پس آمار تکان‌دهنده سوانح نوروزی ۱۴۰۴ چه چیزی وجود دارد؟

چگونه فناوری‌های نوین خودرویی، به‌ویژه نمایشگرهای لمسی در خودروهای داخلی، در کنار فرهنگ نادرست استفاده، به عاملی تازه در حواس‌پرتی رانندگان بدل شده‌اند؟ افزایش تصادفات بدل شده‌اند؟

موج سفرهای نوروز ۱۴۰۴ با آمار تکان‌دهنده‌ای از سوانح جاده‌ای همراه بود. گزارش‌های رسمی نشان می‌دهد در فاصله تعطیلات نوروز اسماً نزدیک به صد هزار تصادف در جاده‌های کشور رخ داده که صدها خانواده را داغدار کرده است. فراتر از اعداد خام، کارشناسان بر نقشی که فناوری‌های خودرویی و فرهنگ استفاده از آن‌ها در این حوادث ایفا کرده‌اند تأکید می‌کنند. نمایشگرهای لمسی نصب‌شده در خودروهای داخلی - از دنا و دنا پلاس گرفته تا تارا و شاهین - همراه با نظارت‌های اشتباهی که درباره امکاناتشان شکل گرفته، به عاملی تازه در حواس‌پرتی رانندگان بدل شده‌اند. این گزارش‌ها تحلیل، نگاهی فناورانه به پشت‌صحنه این تصادفات دارد و نقدی جدی بر خودروسازان داخلی و نظارت ایمنی، در کنار ارائه هشدارها و راهکارهایی برای آینده‌ای امن‌تر در جاده‌ها.



جاوید مومنی |

کارشناس ارشد فناوری |



عکس: bimner-tech.net |

باشد و هم حواس راننده پرت نشود. اگر لازم است، حتی حذف کامل نمایشگر جلو در برخی تیپ‌ها و برگشت به رادیوپخش ساده نیز بهتر از وجود آشنی است که ایمنی را به خطر اندازد. همچنین سازمان ملی استاندارد و پلیس راهور باید مقررات صریحی برای این موضوع تدوین کنند. اعطای تأییدیه فنی به خودروها مشروط به آن باشد که آزمون عدم حواس‌پرتی را نیز پاس کنند. هرگونه تجهیز کارخانه‌ای که قابلیت نمایش ویدئو در رانندگی داشته باشد، باید مردود اعلام شود

دوم در جبهه فرهنگ: نیازمند آموزش گسترده و مستمر به رانندگان هستیم تا بدانند هر فناوری جذابی لزوماً در هر لحظه‌ای از رانندگی مجاز نیست. همان‌طور که نسل گذشته با بستن کمربند و نیستن آن در فرهنگ رانندگی درونی شد، نسل حاضر نیز باید بیاموزد که لمس گوشی یا خیره‌شدن به نمایشگر خودرو حین حرکت خط قرمزی جدی است. رسانه‌ها، پلیس، آموزشگاه‌های رانندگی و حتی خودروسازان باید این پیام را مکرراً منتقل کنند. برای رانندگان متخلف در این زمینه، جریمه‌ها و برخوردها می‌بایست شدیدتر و علنی‌تر شود تا بازدارندگی کافی ایجاد کند. آمار نوروز ۱۴۰۴ زنگ خطری برای همه ماست: اگر امروز چاره‌ای نیندیشیم، فردا ممکن است یکی از همین قربانیان حواس‌پرتی دیجیتال خود ما یا عزیزانمان باشیم. پس لازم است با عزمی ملی و نگاه علمی، فناوری خودرو و فرهنگ استفاده از آن را هم‌سو با ایمنی و جان انسان‌ها اصلاح کنیم؛ چرا که هیچ ویدئو و پیامی ارزش از دست‌رفتن زندگی‌ها را ندارد

نمایشگر حین رانندگی نیز قبح فرهنگی پیدا کند و به‌عنوان رفتاری به‌شدت نکوهیده و خطرناک جا بیفتد

خلاء نظارتی و بررسی از استاندارد ایمنی

در این میان، نقش نهادهای ناظر و ضابطان قانون را نیز نباید نادیده گرفت. این پرسش جدی مطرح است که وقتی چنین کاستی‌های ایمنی در طراحی یا بهره‌برداری خودروهای داخلی وجود دارد، چگونه پلیس راهور و سازمان‌های مسئول، مجوزهای فنی و پلاک برای آن‌ها صادر کرده‌اند؟ انتظار می‌رود در ملی استاندارد و چه در مرحله شماره‌گذاری توسط راهور (تاجا)، مواردی از قبیل ایمنی دستگاه‌های مالتی مدیا نیز آزمون شوند. به بیان دیگر، همان‌گونه که ترمز و کیسه هوا و استحکام بدنه از ریزایی می‌شود، عدم ایجاد عوامل حواس‌پرتی نیز باید جزو بازبینی‌های ایمنی باشد. اگر خودرویی به‌صورت پیش‌فرض امکان پخش فیلم در حین حرکت دارد یا به‌راحتی و بدون تغییر سخت‌افزاری می‌توان این امکان را فعال کرد، نقص ایمنی مهمی محسوب می‌شود. در بسیاری از کشورها، قوانین روشنی در این خصوص وجود دارد؛ از جمله ممنوعیت داشتن صفحه‌نمایش فعال در جلوی خودرو مگر برای اطلاعات حیاتی رانندگی. حتی نصب جداگانه تیلیت یا گوشی روی داشبورد برای نمایش فیلم در برخی جاها جریمه‌های سنگین دارد. در ایران نیز پلیس راهنمایی‌وراندگی می‌تواند با استناد به ماده‌های کلی‌تر (مثل استفاده از

می‌توانند فیلمی پخش کنند، در حال حرکت نیز این امکان باید مهیا باشد

این سو‌برداشت تا جایی پیش رفته که برخی خریداران، عدم امکان پخش ویدئو در حرکت را نوعی نقص یا کم‌کاری شرکت سازنده تلقی می‌کنند! برای مثال، دیده برخی مالکان دنا پلاس یا تارا در فضای مجازی گلایه کرده‌اند که «ماینیتور خودرویی فیلم پخش نمی‌کند مگر در حالت توقف». حال آنکه این دقیقاً ویژگی مطلوبی از نظر ایمنی است، نه کاستی فنی. اشتباه خودروساز داخلی در اینجا دوگانه است: از یک سو با برجسته‌کردن نمایشگر به‌عنوان ابزار سرگرمی، انتظار نادرست ایجاد کرده و از سوی دیگر، در اعمال محدودیت‌های نرم‌افزاری به سخت‌گیری هم‌تایان جهانی خود عمل نکرده است. اگر سامانه چندرسانه‌ای خودروهای داخلی از ابتدا به‌گونه‌ای طراحی یا تنظیم می‌شد که اساساً امکان نمایش ویدئو حین حرکت نداشت (مانند Android Auto)، شاید امروز شاهد این سطح از سوءاستفاده و حواس‌پرتی نبودیم. اما واقعیت آن است که در بسیاری از این خودروها راه‌های مختلفی - چه تعبیه‌شده چه مخفی - برای دورزدن محدودیت وجود دارد و کاربران ایرانی به‌سرعت به سراغ کشف و اشتراک این راه‌ها رفته‌اند

دورزدن محدودیت‌ها؛ از رمزهای مخفی تا دست‌کاری سخت‌افزاری

با جستجوی ساده در اینترنت، انبوهی از آموزش‌ها و ترفندها برای فعال‌سازی پخش ویدئو حین رانندگی در خودروهای داخلی به چشم می‌خورد. برای نمونه، ویدئویی در

و تغییر مسیر ناگهانی ۱۴٪ از علل تصادفات را به خود اختصاص داده‌اند. این آمار مهر تأییدی است بر اینکه حواس‌پرتی لحظه‌ای پشت فرمان می‌تواند عواقب جبران‌ناپذیری به دنبال داشته باشد. پلیس راهور بارها نسبت به خطرات استفاده از تلفن همراه و وسایل سرگرمی حین رانندگی هشدار داده و عنوان کرده است که تلفن همراه و سایر عوامل انحراف توجه، در زمره تخلفات حادثه‌ساز اصلی هستند. با این حال، شواهد میدانی نشان می‌دهد که بسیاری از رانندگان هنوز عمق این خطر را جدی نگرفته و حتی در اوج ترافیک سفرهای نوروزی نیز سرگرم صفحه‌نمایش‌ها و گوشی‌های خود بوده‌اند

حواس‌پرتی دیجیتال پشت فرمان

در عصر حاضر، خودروها دیگر صرفاً وسیله‌ای مکانیکی برای جابه‌جایی نیستند، بلکه به کاکبیت‌های دیجیتالی با انواع نمایشگرها و سامانه‌های سرگرمی تبدیل شده‌اند. این فناوری‌های نوین، اگرچه امکانات رفاهی و اطلاعاتی فراوانی در اختیار راننده می‌گذارند، اما در صورت استفاده نادرست به عاملی برای کاهش تمرکز و افزایش خطر بدل می‌شوند. دستگاه‌های GPS، دستگاه‌های چندرسانه‌ای، تلفن‌های متصل از طریق بلوتوث و نمایشگرهای لمسی همگی می‌توانند در لحظه‌هایی حیاتی، نگاه راننده را از جاده منحرف کنند. پژوهش‌ها در سطح جهانی نشان داده که حتی چند ثانیه برداشتن چشم از مسیر می‌تواند خطر تصادف را چندین برابر کند. برای مثال، رانندگی با سرعت ۹۰ کیلومتر

افزایش نگران‌کننده تصادفات نوروز ۱۴۰۴

آمارهای رسمی پلیس راهور حکایت از ابعاد کم‌سابقه‌ای در تلفات نوروز ۱۴۰۴ دارد. بنا بر اعلام سردار سپید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور قراچا، در بازه ۲۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۴ فروردین ۱۴۰۴ مجموعاً ۹۷،۱۴۴ تصادف جاده‌ای در کشور به ثبت رسید. از این تعداد، ۶۹۸ سانحه منجر به فوت بوده که متأسفانه ۸۳۸ نفر را به کام مرگ کشانده است. همچنین ۱۵،۱۷۶ تصادف جرحی در این مدت رخ داده که بیش از ۱۹ هزار مجروح بر جای گذاشته و ۸۱،۵۷۱ تصادف خسارتی نیز فقط خسارت مالی در پی داشته است. هرچند مسئولان از کاهش جزئی تلفات نسبت به سال قبل خبر می‌دهند، حجم بالای حوادث نوروز اسماً همچنان نگران‌کننده توصیف می‌شود. به‌ویژه آنکه سفرهای اسماً به دلیل هم‌زمانی با ماه رمضان در دو موج انجام شد و اوج ترافیک بازگشت در روزهای ۱۳ و ۱۴ فروردین مزید بر علت شد که جاده‌ها پرتراکم‌تر و حادثه‌خیزتر شوند

گاهی به علت‌های این تصادفات نشان می‌دهد عامل انسانی و به طور مشخص حواس‌پرتی رانندگان نقش پررنگی در این تلفات داشته است. به گفته رئیس پلیس راهور، عدم توجه به جلو بیش از هر عامل دیگری در بروز سوانح مرگبار نقش داشته و علت حدود ۴۴٪ از تصادفات فوتی نوروز ۱۴۰۴ بوده است. پس از آن، عدم توانایی در مهار وسیله نقلیه (مانند انحراف خودرو) حدود ۱۵٪



عکس: bimner-tech.net |

اکوتوریسم؛ چارچوبی برای حفاظت و بهره‌برداری پایدار در مناطق چهارگانه و تالاب‌ها

آیین‌نامه‌ها و قوانین فرصتی برای توسعه مسئولانه در طبیعت

طبیعت‌گردی مسئولانه بر رفتار طبیعت‌گردان و افراد فعال در صنعت طبیعت‌گردی در قبال محیط، جامعه و فرهنگ توجه دارد و بیشتر به آموزش و آگاهی طبیعت‌گردان می‌پردازد



| محمدرضا کتعمانی |

| کارشناس محیط‌زیست |

گردشگری، اولین واژه‌ای که در این بحث مطرح می‌شود. لغت گردشگری که معادل کلمه Tourism در زبان انگلیسی است، از کلمه Tour به‌معنای گشتن، که ریشه در لغت لاتین Turns به‌معنای دور زدن، رفت و برگشت بین مبدأ و مقصد و چرخش دارد، گرفته شده است. در فرهنگ وبستر گردشگری به سفری که در آن مسافرتی به مقصدی انجام می‌گیرد و سپس بازگشتی به محل سکونت را در بردارد، اطلاق می‌شود. براساس تعریف سازمان جهانی گردشگری، گردشگری عبارت است از فعالیت‌های افرادی که برای استراحت، کار و دلایل دیگر به خارج از محل سکونت معمول خویش سفر می‌کنند و حداکثر برای یک سال متوالی در آنجا مقیم می‌شوند.

گردشگری پایدار، مفهوم کامل‌تری نسبت به گردشگری و دربرگیرنده جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی، محیطی و به‌دنبال توازن میان نیازهای اقتصادی گردشگری و مسئولیت‌های اجتماعی و محیطی است. این شیوه می‌تواند در شهرها، روستاها، طبیعت و هر مکان دیگر انجام و تجربه‌ای

برای گردشگران فراهم کند که در عین حمایت از اقتصاد محلی، به حفظ فرهنگ و محیط‌زیست نیز منجر شود.

طبیعت‌گردی پایدار، نوعی از گردشگری پایدار و سفری است که در محیط‌های طبیعی با هدف لذت بردن از مناظر طبیعی و زیبایی‌های بکر انجام می‌شود و تمرکز اصلی بر تجربه طبیعت است و فعالیت‌های تفریحی نظیر پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، پیک‌نیک، کوهنوردی و ... را نیز شامل می‌شود، اما برخلاف تفرح که فعالیت‌های کوتاه‌مدت، معمولاً محلی و بدون نیاز به برنامه‌ریزی پیچیده است، به سفرهای هدفمند و بلندمدت و با تأکید بر جنبه اقتصادی، اجتماعی و محیطی اطلاق می‌شود و بر استفاده پایدار از منابع طبیعی، حفظ محیط‌زیست، اثرات مثبت بر اقتصاد محلی و تأثیرات مثبت آن بر محیط‌زیست و عدالت بین نسلی تأکید دارد. نکته مهم که باید به آن توجه شود، این است که طبیعت‌گردی می‌تواند پایدار باشد، اما لزوماً مسئولانه نباشد. طبیعت‌گردی مسئولانه بر رفتار طبیعت‌گردان و افراد فعال در صنعت

طبیعت‌گردی در قبال محیط، جامعه و فرهنگ توجه دارد و بیشتر به آموزش و آگاهی طبیعت‌گردان می‌پردازد.

اکوتوریسم، نوعی از طبیعت‌گردی پایدار است که به‌صورت مسئولانه و تخصصی در مناطق بکر و حساس طبیعی با هدف ایجاد تجربه‌های بی‌نظیر برای طبیعت‌گردان انجام می‌شود و ضمن تأکید ویژه بر آموزش ذی‌نفعان به‌دنبال حفاظت از اکوسیستم‌ها و تأثیرات مثبت اقتصادی و اجتماعی بر جوامع محلی است. سازمان جهانی گردشگری (UNWTO) اکوتوریسم را بخشی از گردشگری پایدار و سفری مسئولانه به مناطق طبیعی با هدف لذت بردن از طبیعت و فرهنگ، درک و قدرتی از آن، به‌گونه‌ای که از محیط‌زیست و رفاه جوامع محلی محافظت کند، تعریف کرده است و بیشتر بر ارتباط بین گردشگری و فرهنگ و اقتصاد محلی تأکید دارد. اتحادیه بین‌المللی حفاظت از طبیعت (IUCN) اکوتوریسم را به‌عنوان «گردشگری مسئولانه در محیط‌های طبیعی که به حفاظت از طبیعت کمک می‌کند، اثرات منفی حداقلی

مشارکت و توانمندسازی جوامع محلی مدنظر باشد، اکوتوریسم مفهومی جامع‌تر است که علاوه‌بر حفظ محیط‌زیست، یک رویکرد اخلاقی نسبت به جوامع محلی، الگویی فراتر از طبیعت‌گردی پایدار است.

ازاین‌رو، در مناطق چهارگانه و تالاب‌های تحت مدیریت سازمان حفاظت محیط‌زیست به‌دلیل ارزش حفاظتی بسیار بالای این مناطق، هرگونه فعالیت باید با اولویت حفظ محیط‌زیست و حداقل تأثیرگذاری انجام شود. در این راستا، ظرفیت برد اکولوژیک یک اصل کلیدی است و باعث می‌شود تعداد طبیعت‌گردها، فعالیت‌ها و زیرساخت‌ها به‌گونه‌ای تنظیم شود که کمترین آسیب به اکوسیستم وارد شود. با این توضیح اکوتوریسم نسبت به طبیعت‌گردی پایدار که گاهی با فعالیت‌های گسترده‌تر همراه است، روی کم‌ترین اثرگذاری بر محیط و بیشترین حفاظت تأکید و تعهد بیشتری نسبت به مشارکت و توانمندسازی جوامع محلی دارد. با این شیوه جوامع محلی نه‌تنها از منافع اقتصادی بهره‌مند می‌شوند بلکه نقش کلیدی در حفاظت، تصمیم‌گیری یا مدیریت منابع خواهند داشت. ازاین‌رو، در برنامه‌ریزی برای مناطق چهارگانه، اکوتوریسم به‌دلیل ماهیت حفاظت‌محور خود انتخاب مناسب‌تری است، زیرا بیشترین تأکید را بر حفاظت اکوسیستم‌ها و کمترین مداخله دارد.

📌 **اکوتوریسم و تعهد برای حفاظت**

باتوجه‌به ارزش حفاظتی منحصربه‌فرد مناطق چهارگانه و تالاب‌های تحت مدیریت سازمان حفاظت محیط‌زیست، هرگونه فعالیت در این مناطق باید با اولویت حفظ محیط‌زیست و کمترین تأثیرگذاری انجام شود. اکوتوریسم به‌عنوان یکی از رویکردهای گردشگری پایدار، سفری مسئولانه و تخصصی به مناطق بکر و حساس طبیعی است که با هدف تجربه بی‌نظیر طبیعت‌زدگان، حفاظت از اکوسیستم‌ها، آموزش ذی‌نفعان و ایجاد تأثیرات مثبت اقتصادی و اجتماعی بر جوامع محلی انجام می‌شود. این شیوه گردشگری پایدار با تأکید بر حفاظت از طبیعت و احترام به فرهنگ‌های محلی، ضمن تقویت ارزش‌های اجتماعی و اقتصادی، اثرات منفی اجتماعی و محیطی را به حداقل می‌رساند. درواقع، اکوتوریسم با تعهد بیشتر نسبت به محیط، آموزش و توانمندسازی جوامع محلی، نه‌تنها به بهره‌مندی اقتصادی آنها کمک می‌کند، بلکه نقش کلیدی در حفاظت، تصمیم‌گیری و مدیریت منابع طبیعی برای جوامع محلی قابل است. تحقق این رویکرد نیازمند بهره‌گیری از ظرفیت‌های قانونی موجود در اسناد بالادستی، قوانین و مقررات کشور است. در این یادداشت، سعی شده است ظرفیت‌های قانونی مرتبط با اکوتوریسم در مناطق چهارگانه و تالاب‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد تا راهکارهای اجرای طرح‌های اکوتوریسم به‌صورت پایدار و مسئولانه تبیین شود.

قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، به‌عنوان مهمترین سند بالادستی کشور، حفاظت از محیط‌زیست و بهره‌برداری پایدار از منابع طبیعی را از طریق تقویت مشارکت جوامع محلی و بهره‌برداری پایدار از منابع طبیعی در اسناد بالادستی، قوانین و مقررات کشور است. در این یادداشت، سعی شده است ظرفیت‌های قانونی مرتبط با اکوتوریسم در مناطق چهارگانه و تالاب‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد تا راهکارهای اجرای طرح‌های اکوتوریسم به‌صورت پایدار و مسئولانه تبیین شود.

📌 **گردشگری پایدار، توسعه پایدار**
با شرح فوق گردشگری پایدار کامل‌ترین مفهوم و بر اصول توسعه پایدار متمرکز دارد. اما در حوزه طبیعت، کامل‌ترین مفهوم از نظر دامنه و گستره فعالیت‌ها، طبیعت‌گردی پایدار است و شامل همه اشکال طبیعت‌گردی با پیش‌فرض رعایت اصول پایداری می‌شود. درصورتی‌که تعهد بیشتری نسبت به حفاظت محیط‌زیست، توسعه آموزش و آگاهی ذی‌نفعان و

مطرح شده است و هرگونه فعالیت اقتصادی یا غیر آن که به تخریب غیرقابل جبران یا آلودگی محیط‌زیست منجر شود، ممنوع اعلام شده است. اکوتوریسم با تأکید بر بهره‌برداری پایدار از منابع طبیعی و حفظ محیط‌زیست، به‌طور کامل با اصول حفاظت از محیط‌زیست همخوانی دارد.

📌 **دو** سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران، به‌عنوان یک برنامه کلان توسعه، اهداف اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی را به‌صورت جامع مدنظر قرار داده است. این سند بستر برای توسعه پایدار گردشگری طبیعی، از جمله اکوتوریسم، فراهم کرده و بر توسعه هماهنگ در تمامی‌بخش‌ها تأکید دارد. با استفاده از اهداف و استراتژی‌های این سند، می‌توان طرح‌های اکوتوریسم را در راستای توسعه مسئولانه و بهره‌برداری پایدار از مناطق طبیعی تنظیم و به اجرا درآورد.

📌 **سه** سیاست‌های کلی محیط‌زیست، به‌عنوان یک سند بالادستی، جهت‌گیری‌های کلان برای حفاظت از محیط‌زیست را تعیین کرده است و بر توسعه اقتصاد سبز، حمایت از سرمایه‌گذاری‌های سازگار با محیط‌زیست، بهره‌برداری متناسب با توان اکولوژیکی و مشارکت جوامع محلی تأکید دارند. این سیاست‌ها، چارچوب‌های کلان لازم برای توسعه گردشگری پایدار را ارائه می‌دهند و به‌عنوان بستر حمایتی، امکان ایجاد فعالیت‌های اکوتوریسم را در قالب اقتصاد سبز و مشارکت جوامع محلی فراهم می‌کنند.

📌 **چهار** سند توسعه راهبردی گردشگری، به‌عنوان مرجع کلان در حوزه گردشگری، اهداف و چارچوب‌های لازم برای توسعه گردشگری پایدار و مسئولانه را مشخص می‌کند. این سند با تأکید بر حفظ اکوسیستم‌ها، مشارکت جوامع محلی، تقویت زیرساخت‌ها و اقتصاد محلی، چارچوب جامعی برای اکوتوریسم فراهم می‌آورد. در این راستا سازمان حفاظت محیط‌زیست به‌عنوان نهاد اصلی در حوزه مدیریت اکوتوریسم در مناطق چهارگانه تعیین شده است تا از طریق برنامه‌ریزی منسجم و نظارت دقیق، بهره‌برداری مسئولانه و پایدار تضمین شود.

📌 **پنج** قانون حفاظت و بهسازی محیط‌زیست، به‌عنوان یکی از مهمترین ابزارهای قانونی، چارچوبی برای حفاظت از محیط‌زیست و منابع طبیعی فراهم می‌کند و علاوه‌بر تعیین استانداردهای حفاظتی، بهره‌برداری پایدار از منابع طبیعی را به رسمیت می‌شناسد. طبق تبصره ۲ ماده ۱۶ این قانون منافع حاصل از بهره‌برداری اراضی ملی بدون انتقال مالکیت به بخش غیردولتی واگذار می‌شود. این ظرفیت، امکان مشارکت بخش غیردولتی و جوامع محلی در بهره‌برداری پایدار از منابع طبیعی را فراهم می‌کند. با ایجاد بستر قانونی برای مشارکت بخش غیردولتی، این قانون امکان اجرای طرح‌های اکوتوریسمی را در مناطق چهارگانه و تالاب‌ها به شیوه‌ای مسئولانه و پایدار ایجاد می‌کند.

📌 **شش** قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، به‌عنوان یک چارچوب کلان و جامع، اصول و مقررات مرتبط با توسعه پایدار را تنظیم کرده است که ضمن حفظ منابع طبیعی و محیط‌زیست، زمینه‌های رونق اقتصادی و مشارکت جوامع محلی را نیز فراهم سازد. براساس ماده ۲۹ این

قانون، بهره‌برداری از جنگل‌ها و مراتع و زیستگاه‌های طبیعی براساس توان بوم‌شناختی (اکولوژیک) با ضرورت حفظ آنها، مجاز است و بر مردمی شدن اقتصاد و ارتقای مشارکت جوامع محلی و توانمندسازی آنان در امر حفظ و احیای منابع طبیعی و محیط زیست کشور تأکید شده است. این قانون ظرفیت مناسبی را برای بهره‌برداری از مناطق چهارگانه و تالاب‌ها جهت اجرای طرح‌های اکوتوریسم با مشارکت جوامع محلی فراهم کرده است **(هفت)** آیین‌نامه طبیعت‌گردی، به‌عنوان یک دستورالعمل اجرایی، ضوابط فنی و استانداردهای اجرای طرح‌های طبیعت‌گردی را تعیین کرده است. در ماده ۷ این آیین‌نامه تصریح شده است که هرگونه فعالیت طبیعت‌گردی (از جمله اکوتوریسم) در اراضی ملی واقع در مناطق چهارگانه و تالاب‌ها، بدون واگذاری عرصه و اعیان و بدون ایجاد حقوق مکتسبه، توسط اشخاص حقیقی یا حقوقی با اولویت جوامع محلی، با تهیه طرح براساس قوانین و مقررات، طرح مدیریت و ضوابط محیط‌زیستی (شامل مطالعات ارزیابی اثرات زیست‌محیطی و اخذ مجوزهای لازم) و تصویب در کمیته ملی طبیعت‌گردی اجرا می‌شود.

این آیین‌نامه، به فراهم آوردن چارچوب‌های دقیق اجرایی، تضمین می‌کند طرح‌های اکوتوریسم به‌صورت مسئولانه، مطابق با اصول حفاظت محیط‌زیست و مشارکت جوامع محلی، اجرا شوند.

📌 **هشت** مشارکت در حفظ محیط‌زیست، طبیعی و رونق کسب‌وکارهای محیط‌زیستی، به‌عنوان یکی از مقررات مهم در حوزه بهره‌برداری پایدار، با هدف حفاظت از زیستگاه‌ها، گونه‌های گیاهی و جانوری و همچنین پایش محیط‌زیستی تدوین شده است. ماده ۲ این آیین‌نامه امکان واگذاری منافع حاصل از بهره‌برداری موزه‌های تاریخ طبیعی و آثار طبیعی ملی بدون انتقال مالکیت به بخش غیردولتی را فراهم می‌کند. این ظرفیت، بستر مشارکت بخش غیردولتی و جوامع محلی را در بهره‌برداری مسئولانه و پایدار از منابع طبیعی فراهم می‌آورد. با ایجاد بستر قانونی برای مشارکت بخش غیردولتی و تأکید بر رعایت ضوابط محیط‌زیستی، این آیین‌نامه ظرفیت مؤثری در اجرای طرح‌های اکوتوریسم در آثار طبیعی و موزه‌های تاریخ طبیعی ایجاد می‌کند.

📌 **نه** راهنمای تدوین طرح‌های مدیریت مناطق چهارگانه (نشریه ۲۵۷ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور)، چارچوب‌ها و استانداردهای لازم برای برنامه‌ریزی، حفاظت و بهره‌برداری پایدار از منابع طبیعی را ارائه می‌دهد. این نشریه با تأکید بر اصل حفاظت از اکوسیستم‌ها، توسعه پایدار و مشارکت جوامع محلی، راهبردهای علمی و عملی برای مدیریت زیست‌بوم‌ها را تبیین کرده است. در فصل‌های مختلف این نشریه، اصول طراحی و اجرای طرح‌های مدیریتی، از جمله طرح‌های اکوتوریسمی، با در نظر گرفتن ظرفیت‌های اکولوژیک، اجتماعی و اقتصادی مناطق طبیعی تشریح شده است. استفاده از این نشریه به‌عنوان مرجع فنی، امکان طراحی طرح‌های اکوتوریسمی با کمترین تأثیر بر اکوسیستم‌ها و بیشترین بهره‌وری اجتماعی و اقتصادی را فراهم می‌آورد.

نوبت اول **سازمان ثبت‌اسناد و املاک کشور**

اداره کل ثبت‌اسناد و املاک استان

خراسان رضوی

اداره ثبت‌اسناد و املاک حوزه ثبت ملک

تربیت‌حیثیه
هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی
هیات موضوع ماده ۱۴۰۲۰۳۰۶۰۱۵۱۹۵ شماره ۱۴۰۲۰۳۰۶۰۱۵۱۹۵ شماره ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک تربیت‌حیثیه تصرفات مالکانه پلامعارض متقاضی آقای مهدی نومیحمدی فرزند عیدی به شماره شناسنامه ۸۱۲۸ صادره از تربیت‌حیثیه در شش‌دانگ یک باب ساختمان به مساحت ۲۰۰/۷۷ مترمربع قسمتی از ارضی ده پایین پلاک ۳۳۹ اصلی دهستان اریهه واقع در خراسان رضوی بخش یک حوزه ثبت ملک تربیت‌حیثیه خریداری مع‌الواسطه از مالک رسمی قربانعلی ابراهیمی ده پایین محرز گردیده است؛ لذا بمنظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود درصورتی اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست قضایی خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

سید امین موسوی
رئیس ثبت‌اسناد و املاک تربیت‌حیثیه
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۱/۱۸
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۲/۰۳
شناسه آگهی: ۱۹۰۳۶۵۳۱
م الف: ۱۰۹

نوبت اول (اصلاحیه آگهی ثبتی دلپجان در تاریخ ۱۴۰۴/۰۱/۱۶)

سازمان ثبت‌اسناد و املاک کشور

اداره کل ثبت‌اسناد و املاک استان مرکزی

اداره ثبت‌اسناد و املاک حوزه ثبت ملک دلپجان

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۳۰۶۰۵۰۴۰۶۵۷۴ - ۱۴۰۳۰۶۰۵۰۴۰۶۵۷۴ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک دلپجان تصرفات مالکانه پلامعارض متقاضی آقای حمیدرضا نجفی فرزند سلطنعلی شش‌دانگ انباری به مساحت ۳۲۰۲۵ مترمربع پلاک ۱۴۸۲ فرعی از ۴۱۸۸ اصلی واقع در

سازمان ثبت‌اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت‌اسناد و املاک استان مازندران
آگهی تحدید حدود اختصاصی
پیرو آگهی قبلی و مطابق ماده ۱۴ قانون ثبت، تحدید حدود ملک آقای شاه بخت موسی نسب فرزند محسن نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مشتمل بر بنای احدائی به مساحت ۲۰۰/۹۲ مترمربع دارای پلاک ۵۵۸ فرعی از ۳۷۶ اصلی واقع در قریه جمشیدآباد دهستان کلارآباد بخش دو ثبت عباس‌آباد راس ساعت ۱۰ صبح مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۰۸ به عمل خواهد آمد؛ لذا مراتب به متقاضیان و کلیه مجاورین و صاحبان حقوق ارتفاقی اعلام و احظار می‌گردد که در وقت مقرر در عملیات تحدیدی شرکت نمایند. بدیهی است در صورت عدم حضور هر یک از متقاضیان یا نماینده قانونی آنها مورد تقاضا طبق ماده ۱۵ قانون ثبت و تبصره ذیل آن تحدید خواهد شد

دلپجان خ - ولی‌عصر عج خریداری از سلطنعلی نجفی و از مالکیت ثبتی حسینعلی نجفی و حاجیه یوسفی محرز گردیده است؛ لذا بمنظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود درصورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید. طرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراضی طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

غلامحسن فدایی
رئیس ثبت‌اسناد و املاک دلپجان
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۱/۱۸
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۲/۰۱
شناسه آگهی: ۱۹۰۱۷۷۶

ضمن دادگاندگان حق اعتراض می‌توانند وفق ماده ۲۰ قانون ثبت و ماده ۷۴ و ۸۶ آیین‌نامه اصلاحی آن ظرف مدت ۳۰ روز از تاریخ تنظیم صورت‌جلسه تحدید حدود اعتراض خود را کتیباً به این اداره تسلیم و ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به مرجع ذی‌صلاح قضایی نموده و گواهی تقدیم دادخواست را به این اداره ارائه نمایند در غیر این صورت چنانچه متقاضی ثبت یا نماینده قانونی وی گواهی عدم تقدیم دادخواست از دادگاه صالحه را ارائه نماید این اداره وفق مقررات نسبت به ادامه عملیات ثبتی اقدام خواهد نمود
عباس رحمت پورکنی
رئیس ثبت‌اسناد و املاک شهرستان عباس‌آباد
تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۱/۱۸
شناسه آگهی: ۱۹۰۲۸۹۸

نوبت دوم

«آگهی تجدید مزایده»

شهرداری نرماشیر در نظر دارد پنج دستگاه خودرو، شامل سوری لیفان x60 مدل ۱۳۹۶ گیربکس اتوماتیک سفید رنگ، سوری پژو پارس مدل ۱۳۸۷ نقره‌ای، سوری پژو ۴۰۵ دوگانه‌سوز مدل ۱۳۹۱ نقره‌ای، سوری پژو پارس مدل ۱۴۰۰ سفید، یک دستگاه اتوبوس شهری ۴۵۷ مدل ۱۳۸۵ رنگ نارنجی

موضوع مزایده شماره (۱۰۰۳۰۳۴۶۵۰۰۰۰۰) در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (را از طریق مزایده عمومی با جزئیات مندرج در اسناد و با بهره‌گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (www.setadiran.ir) بصورت الکترونیکی به فروش می‌رسد.

زمان انتشار آگهی مزایده در سامانه: از تاریخ ۱۴۰۴/۰۱/۱۷

بازدید از مورد فروش: از تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۸ الی ۱۴۰۴/۰۱/۲۳ از ساعت ۸:۰۰ الی ۱۴:۰۰ به جز روزهای جمعه

آخرین مهلت دریافت اسناد مزایده از سامانه: ۱۴۰۴/۰۱/۲۰ ساعت ۱۴:۰۰

آخرین مهلت ارسال پیشنهاد قیمت در سامانه: ۱۴۰۴/۰۱/۲۳ ساعت ۱۴:۰۰

زمان بازگشایی: ۱۴۰۴/۰۱/۲۳ ساعت ۰۹:۰۰

زمان اعلام به برنده: ۱۴۰۴/۰۱/۲۳ ساعت ۱۲:۰۰

ضمناً رعایت موارد ذیل الزامی است:

۱- برگزاری مزایده صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می‌باشد و کلیه مراحل مزایده شامل خرید و دریافت اسناد مزایده، پرداخت تضمین شرکت در مزایده (ودیعه) ارسال پیشنهاد قیمت و بازگشایی پاکات، اطلاع از وضعیت برنده بودن مزایده گران محترم و واریز وجه مزایده و تحویل خودرو از این طریق امکان‌پذیر می‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۱/۱۷ - **تاریخ انتشار نوبت دوم:** ۱۴۰۴/۰۱/۱۸

وزارت کشور

استانداری کرمان



شهرداری نرماشیر

تلفن: ۰۳۷۷

پست: ۷۶۱۳۱

پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

وبسایت: www.nrmshir.gov.ir

شماره تماس: ۰۳۷۷۳۳۳۳۳۳

شماره همراه: ۰۳۷۷۳۳۳۳۳۳۳۳

شماره فکس: ۰۳۷۷۳۳۳۳۳۳۳۳

شماره پست: ۷۶۱۳۱

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شماره پست الکترونیک: nrmshir@krd.gov.ir

شهرداری نرماشیر



هزینه کردهای وزارت نفت در حوزه مسئولیت اجتماعی نیاز به بازنگری اساسی دارد

مسئولیت اجتماعی یا هزینه کرد سیاسی؟

فعالیت‌های اخیر وزارت نفت در حوزه مسئولیت اجتماعی سازمانی خارج از چارچوب و نشان‌دهنده انحراف از مسیر اصلی است

در ماه‌های گذشته هزینه‌کردهای هنگفت وزارت نفت در امر مسج‌سازی‌های درحالی م‌وجی از انتقادات از سوی کارشناسان را به همراه داشت که به گفته معاون حمل‌ونقل شهرداری تهران پرداخت ۵۰ درصد هزینه موتورسیکلت‌های برقی توسط وزارت نفت انجام خواهد شد. این تصمیمات نه تنها در چارچوب مسئولیت اجتماعی وزارت نفت قرار ندارند، بلکه نشان‌دهنده نبود یک نظام شفاف و کارآمد در تخصیص منابع این وزارتخانه است. کارشناسان با سابقه این حوزه، در گفت‌وگو با پیام ما این اقدامات را نمونه بارز انحراف از مسئولیت اجتماعی واقعی معرفی می‌کنند و از هزینه‌کردهای بی‌ضابطه، ساختار معیوب و فشارهای سیاسی در تخصیص بودجه مسئولیت اجتماعی وزارت نفت می‌گویند.



فرح ابوالیبی | پژوهشگر فرهنگی

معاون حمل‌ونقل شهرداری تهران چندین پیش به تسنیم اعلام کرد: «وزارت نفت پرداخت ۵۰ درصد هزینه موتورسیکلت‌های برقی را به صورت بلاعوض تقبل کرده و قرار است ۱۰ هزار دستگاه در ۴ ماه نخست سال آینده تأمین شود.» در چند ماه گذشته خبرهای عجیبی از عملکرد وزارت نفت در حوزه مسئولیت اجتماعی سازمانی به گوش می‌رسد، از هزینه‌کردهای کلان این وزارت در امر مسج‌سازی تا پرداخت بلاعوض ۵۰ درصد هزینه موتورسیکلت‌های برقی شهر تهران؛ اموری که با هیچ متر و ترازوی در دسته مسئولیت اجتماعی این وزارت نمی‌گنجد و انتقادات بسیاری را به همراه دارد.

این‌همه درحالی‌است که مسئولیت اجتماعی سازمانی هر نهاد و سازمانی ابتدائاً معطوف به آسیب‌های آن سازمان به محیط و جامعه محل فعالیت و در ادامه تلاش برای توسعه و پایداری آن محل و جامعه است. اما وزارت نفت به‌نام مسئولیت اجتماعی در مواردی هزینه‌های گزافی را منتقل شده است که نه تنها به پایداری جامعه و محیط محل فعالیتش یاری نمی‌رساند که موجب نارضایتی جامعه و تحمیل هزینه برای آن خواهد بود. اینجاست که باید پرسید چرا؟

چرا بودجه‌ای که می‌تواند سازنده باشد، برای تخریب به کار گرفته می‌شود؛ تخریب اعتماد جامعه و مردم.

ساختار آشفته مسئولیت اجتماعی در وزارت نفت

«شهرام فرضی»، مشاور اجتماعی شرکت مهندسی و توسعه نفت، با اشاره به تاریخچه مسئولیت اجتماعی در وزارت نفت می‌گوید: از سال ۱۳۹۲ با حضور مشاوران اجتماعی، این موضوع کلید خورد، اما در دولت جدید ساختار آن کاملاً تغییر کرده است. امروز حتی نمی‌دانیم چه کسی رسمی‌ترین مسئول این حوزه است و عملاً پروژه‌ها توسط بخش نظارت اجرا می‌شود.

او ادامه می‌دهد: متأسفانه دو نقش مجری پروژه‌های عمرانی و سیاستگذار اجتماعی درهم‌آمیخته و نتیجه آن شده که پروژه‌هایی مثل مسج‌سازی یا موتورسیکلت‌های برقی تهران بدون کارشناسی تصویب می‌شوند.

نظام‌نامه‌ای که فقط ویتترین شد

به گفته فرضی، در دوره‌های گذشته تلاش‌هایی برای تدوین نظام‌نامه مسئولیت اجتماعی انجام شد، اما این اقدامات

«سید امیر طالبیان»، جامعه‌شناس و مشاور سابق مسئولیت اجتماعی وزیر نفت، به آمار تکران‌دهنده‌ای اشاره می‌کند: «در دولت سیزدهم ۴۳ هزار میلیارد تومان صرف مسئولیت اجتماعی شد، اما حتی یک گزارش شفاف از نحوه هزینه‌کرد این مبلغ ارائه نشده است.» طالبیان با انتقاد از اولویت‌بندی‌های نادرست مثال می‌زند: «در منطقه‌ای که ۴۰ درصد کودکان به مدرسه نمی‌روند، ما مدرسه می‌سازیم، اما به مشکلات اصلی مانند نبود حمل‌ونقل و اشتغال والدین توجهی نمی‌کنیم. نتیجه؟ مدارس خالی از دانش‌آموز!»

بازی قدرت به قیمت محرومیت مناطق نفت‌خیز

ملاکی که از سال ۱۳۸۹ در حوزه مسئولیت اجتماعی صنعت نفت فعالیت داشته، به تشریح ساختار معیوب فعلی می‌پردازد. او به نمونه‌های عینی آن اشاره می‌کند و می‌گوید: «در دارخوین با هزینه وزارت نفت ورزشگاه و مرکز بهداشت ساخته شد، اما هیچ بودجه‌ای برای نگهداری آنها در نظر گرفته نشد. نتیجه؟ امروز آن پروژه‌ها به ویرانه تبدیل شده‌اند.» این کارشناس مسئولیت اجتماعی وزارت نفت این‌گونه فعالیت‌ها را تحت‌تأثیر فشارهای نمایندگان و یا دیگر افراد ذی‌نفوذی معرفی می‌کند که وزارت نفت و شرکت‌های تابعه را برای رسیدن به خواسته‌های خود تحت فشار می‌گذارند و هشدار می‌دهد: «تا زمانی که تصمیم‌گیری‌ها براساس فشار نمایندگان و نهادهای قدرت باشد، شاهد همین پراکنده‌کاری‌ها و هزینه‌کردهای بی‌ضابطه خواهیم بود. مناطق محروم نفت‌خیز همچنان در محرومیت خواهند ماند و پول نفت صرف پروژه‌های نمایشی می‌شود.»

او از راه‌حلی می‌گوید که وزارت نفت برای جلوگیری از هدررفت منابع مالی خود به‌دنبال خواسته‌های ناچای نمایندگان می‌گوید: «باتوجه به محدودیت‌های موجود در تأثیرگذاری بر تصمیم‌گیری نمایندگان، رویکرد جدیدی اتخاذ کردیم. به این صورت که پیشنهاد دادیم هر پروژه پیشنهادی باید توسط سازمان برنامه و بودجه استان مورد تأیید قرار گیرد. به عبارت دیگر، اگر قرار باشد پروژه‌ای مانند احداث خانه بهداشت، ورزشگاه یا مدرسه در منطقه‌ای خاص اجرا شود، باید با برنامه‌های توسعه‌ای استان و نیازهای واقعی مناطق تناسب داشته باشد. هدف این بود که پروژه‌ها صرفاً به احداث ساختمان محدود نشود، بلکه زیرساخت‌های لازم برای بهره‌برداری پایدار از آنها نیز فراهم شود. به‌عنوان مثال، هنگام احداث مدرسه باید تمهیدات لازم برای تأمین بودجه جاری، نیروی انسانی و برنامه‌های آموزشی در نظر گرفته شود.»

طالبیان همچنین تأکید دارد اصل مسئولیت اجتماعی این است که نیازی به منت گذاشتن بر سر کسی نیست؛ بلکه شرکت‌ها باید مشکلاتی را که خود به وجود آورده‌اند، جبران کنند. بنابراین، ابتدا باید تأثیرات منفی شناسایی و سپس برای جبران آن‌ها برنامه‌ریزی شود. او می‌افزاید: «در دوره‌ای که به عنوان مشاور اجتماعی وزیر نفت فعالیت می‌کردم، یکی از اولین وزارتخانه‌هایی بودیم که به این مقوله توجه ویژه‌ای داشتیم. ما یک واحد تحت عنوان «واحد امور مسئولیت‌های اجتماعی» داشتیم که به

موضوعات مربوطه پرداخته و نظام‌نامه‌ای برای اجرای مسئولیت اجتماعی در وزارت نفت تهیه کرد. این نظام‌نامه به عنوان نقشه راه در این زمینه عمل می‌کرد و می‌توانست به عنوان الگویی برای سایر بخش‌ها، از جمله معادن، مورد استفاده قرار گیرد. متأسفانه، در حال حاضر، هزینه‌های زیادی برای مسئولیت اجتماعی صرف می‌شود، اما این هزینه‌ها تأثیر مثبتی بر افزایش رضایت مردم نسبت به صنعت نفت ندارند. اگر هزینه‌هایی انجام می‌شود، باید منجر به تولید نظر مثبت و رضایت در جامعه شود. در غیر این صورت، مشخص می‌شود که هزینه‌ها به درستی مدیریت نشده‌اند. نظام‌نامه‌ای که در وزارت نفت تهیه شده بود، وظیفه تنظیم و نظارت بر اجرای مسئولیت اجتماعی را برعهده داشت. اما متأسفانه، این واحد در دولت سیزدهم منحل شد و در دولت چهاردهم نیز تغییرات مورد انتظار در این زمینه صورت نگرفته است. در حال حاضر، عنوان مسئولیت اجتماعی به یک واحد اجرایی اطلاق می‌شود که این خود باعث بروز تعارض منافع می‌شود. در واقع، ورزشگاه و مرکز بهداشت ساخته شد، اما هیچ بودجه‌ای برای نگهداری آنها در نظر گرفته نشد. نتیجه؟ امروز آن پروژه‌ها به ویرانه تبدیل شده‌اند.» این کارشناس مسئولیت اجتماعی وزارت نفت این‌گونه فعالیت‌ها را تحت‌تأثیر فشارهای نمایندگان و یا دیگر افراد ذی‌نفوذی معرفی می‌کند که وزارت نفت و شرکت‌های تابعه را برای رسیدن به خواسته‌های خود تحت فشار می‌گذارند و هشدار می‌دهد: «تا زمانی که تصمیم‌گیری‌ها براساس فشار نمایندگان و نهادهای قدرت باشد، شاهد همین پراکنده‌کاری‌ها و هزینه‌کردهای بی‌ضابطه خواهیم بود. مناطق محروم نفت‌خیز همچنان در محرومیت خواهند ماند و پول نفت صرف پروژه‌های نمایشی می‌شود.»

سه راهکار فوری برای اصلاح ساختار

طالبیان از راهکار عاجل برای اصلاح امور می‌گوید: راهکارهایی که به گفته او به وزیر نفت نیز ارائه شده، اما متأسفانه هنوز اقدام عملی صورت نگرفته است. او می‌افزاید: «امیدواریم که این تلاش‌ها به نتیجه برسد، زیرا اعتبارات زیادی در صنعت نفت وجود دارد و نیازهای زیادی نیز در این حوزه وجود دارد. توقع ما از رسانه‌ها این است که این مطالب را به گوش آقای رئیس‌جمهور و معاونین مربوطه برسانند.» راهکارهای خود را اینگونه برمی‌شمارد:

- تکمیک سیاستگذاری از اجرا: «یک نهاد مستقل باید بر مسئولیت اجتماعی نظارت کند.»
- تمرکززدایی: «تصمیم‌گیری باید به شرکت‌های محلی واگذار شود.»
- شفافیت: «گزارش هزینه‌ها باید مطابق استانداردهای جهانی منتشر شود.»

تمرکززدایی لازمه توسعه پایدار

کارشناسان بر آسیب‌های تمرکزگرایی در حوزه مسئولیت اجتماعی تأکید دارند. شهرام فرضی، مشاور اجتماعی شرکت مهندسی و توسعه نفت، می‌گوید: بسیاری از شرکت‌هایی که در مناطق عملیاتی فعالیت می‌کنند، قدرت اجرایی لازم برای شناسایی و تعریف پروژه‌های مسئولیت اجتماعی را به دست نیاوردند و تمامی امور اجرایی و پروژه‌های عمرانی به تصمیمات مشاور اجتماعی وزارت محدود شد. کمیته عالی مسئولیت اجتماعی نیز که درحقیقت شورای معاونین است، تشکیل شد. به‌نظر می‌رسد ما از یک سازوکار منطقی و مشخص برای تعیین اولویت‌های پروژه‌های اجتماعی استفاده می‌کنیم. باین‌حال، در بسیاری از موارد، این صرفاً یک پوشش است و تمام تصمیمات توسط مرکز

اتخاذ می‌شود. طالبیان نیز توضیح می‌دهد «شرکت‌ها باید به مسئولیت اجتماعی خود مطابق استانداردها رفتار کنند و گزارش‌های لازم را در این زمینه ارائه دهند.» او به وضعیت عمومی جامعه اشاره می‌کند و می‌گوید: «مرکز پژوهش‌های مجلس، که مرجعی معتبر در این زمینه است، مدتی است که در حال تدوین قانونی به‌نام «قانون مسئولیت اجتماعی» می‌باشد. البته وظیفه مرکز پژوهش‌ها کمک به فرایند قانون‌گذاری در مجلس است، اما نکته‌ای که باید به آن توجه کرد، این است که آسیب‌های مهمی در زمینه مسئولیت اجتماعی از همین‌جا آغاز می‌شود. مسئولیت اجتماعی به‌طور اصولی یک مفهوم دوطالبانه است و هدف آن توسعه پایدار در جامعه است. بنابراین، مشخص کردن مسئولیت اجتماعی یک شرکت یا سازمان به صورت پیش‌فرض، خطای بزرگی محسوب می‌شود. مسئولیت اجتماعی یک فرآیند است و نه یک پروژه که از نقطه‌ای آغاز شده و به نقطه‌ای دیگر ختم شود. هر شرکتی باید تأثیرات خود را در سه حوزه محیط زیست، کارکنان و اقتصاد بررسی کند و پس از شناسایی این تأثیرات، اقداماتی را تحت عنوان برنامه اقدام یا اکشن تهیه کند.»

شفاف‌سازی: آرزویی دست‌نیافتنی؟!

این توصیه‌ها درحالی‌است که ملاکی از تلاش‌های ناموفق برای شفاف‌سازی می‌گوید: ما سامانه‌ای طراحی کرده‌ایم که تمام هزینه‌های مسئولیت اجتماعی را ریزه‌ریز ثبت می‌کند. اما دولت اجازه انتشار کامل آن را نمی‌دهد.» او که نگران وضعیت مسئولیت اجتماعی صنعت نفت است بر رعایت انصاف در بررسی روند این فعالیت‌ها تأکید دارد و می‌گوید: امروز شاهد گسترش قابل توجه مسئولیت اجتماعی در صنعت نفت هستیم. در طول این ۱۳-۱۴ سال، این حوزه به شدت توسعه یافته است. اکنون حتی در شرکت‌های گاز استانی نیز دبیران مسئولیت اجتماعی حضور دارند و ساختاری نیمه‌رسمی در تمامی شرکت‌های تابعه ایجاد شده است که امکان پیگیری و رصد فعالیت‌ها را فراهم می‌سازد. این پیشرفت‌ها زمینه مناسبی برای گزارش‌نویسی و تحلیل در این حوزه فراهم آورده است. ملاکی همچنین درباره تخصیص اعتبارات نفتی به حوزه مسئولیت اجتماعی می‌گوید: اگرچه بخشی از این منابع به مسیرهای نامناسب هدایت می‌شود، اما لازم است نگاهی منصفانه به آمار و ارقام داشته باشیم. از کل اعتبارات اختصاص‌یافته به مسئولیت اجتماعی، سهم پروژه‌های غیرمرتبط بسیار کم و ناچیز است. او تأکید می‌کند: باید به‌جای تمرکز صرف بر میزان هزینه‌ها، به نسبت اثرگذاری و نتایج عینی پروژه‌ها توجه کنیم.

ملاکی همچنین از تأثیرات مثبت فعالیت‌های وزارت نفت در جوامع محلی که گزارش‌های شفاف‌ی که نشان دهد این سرمایه‌گذاری‌ها چه تأثیر ملموسی بر بهبود شاخص‌های توسعه در جوامع محلی داشته است، ارائه نمی‌شود. سؤالی که باقی می‌ماند این است: آیا وقت آن نرسیده که مجلس و دستگاه‌های نظارتی وارد عمل شوند و این چرخه معیوب را بشکنند؟ آیا وزیر جدید نفت شجاعت اصلاح این ساختار معیوب را خواهد داشت؟

آگهی تجدید مناقسه عمومی دهیاری آلودر شهرستان خنداب

دهیاری آلودر شهرستان خنداب در نظر دارد مناقسه عمومی اجرای جدول گذاری زیرسازی و آسفالت به شماره فراخوان ۲۰۰۰۰۲۰۶۱۲۰۳۱۰۶۶۱۲۰۰۰۰۲

را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل مناقسه از دریافت اسناد مناقسه تا ارائه پیشنهاد مناقسه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقسه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقسه محقق سازند.

تاریخ انتشار مناقسه در سامانه: ۱۴۰۴/۰۱/۱۸
مهلت زمانی دریافت اسناد مناقسه از سایت: ۱۴۰۴/۰۱/۲۳
مهلت زمانی ارائه پیشنهادات: ۱۴۰۴/۰۲/۰۳
زمان بازگشایی پاکت‌ها: ۱۴۰۴/۰۲/۰۳
آخرین مهلت ارسال ضمانت‌نامه: ۱۴۰۴/۰۲/۰۲
مبلغ پروژه: ۴۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال
مبلغ فرایند ارجاع کار: ۲.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال

اطلاعات تماس دستگاه مناقسه‌گر جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقسه و ارائه پاکت‌های الف: آدرس: دهیاری روستای آلودر تلفن دهیاری آلودر: ۰۹۱۸۴۸۵۸۷۷۲

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل ضعیوت در سامانه: مرکز تماس: ۰۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۱/۱۸
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۲/۲۵

نگاه کارشناس

از قضا سرکنگبین صفرا فرود

آذرفسری | محقق و مدرس محیط‌زیست، جامعه و حکمرانی |

وزارت نفت از نخستین سازمان‌های ایرانی بود که عبارت مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها را وارد ادبیات مدیریتی و حکمرانی خود کرد. باتوجهبه نقش حائز اهمیت این وزارتخانه و شرکت‌های زیرمجموعه آن، در اثربخشی و اثرسازی در مناطقی که در آن فعالیت می‌کند به‌لحاظ اجتماعی و اقتصادی و از همه مهمتر نقش سیاسی آن به‌واسطه جایگزینی حکمران ملی در بسیاری موارد، اهمیت نحوه ادراک و ایفای مفهوم مسئولیت اجتماعی از سازمان‌های دیگر بسیار بیشتر است. حال باید دید آیا تلاش‌های این وزارتخانه در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی خود تا چه حد اثربخش بوده و تناسب هزینه‌کرد و نتیجه تا چه میزان قابل‌دفاع است. برای پاسخ به این سؤال به نظر نمی‌رسد نیازی به بررسی‌های پیچیده و آمار و ارقام متعدد باشد. پاسخ ساده است: اثر بسیار کم و نتیجه مایوس‌کننده است.

اگر نیتی جدی و تلاشی معنادار برای بهبود وضعیت فعلی وجود داشته باشد، می‌توان علل وضع موجود و راهکارهای پیش رو را بررسی کرد؛ البته این کار نیازمند پروژه‌های تحقیقاتی عمیق است و در این یادداشت کوتاه نمی‌گنجد.

آب را هدر ندهیم

آذرفسری | محقق و مدرس محیط‌زیست، جامعه و حکمرانی |

وزارت نفت از نخستین سازمان‌های ایرانی بود که عبارت مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها را وارد ادبیات مدیریتی و حکمرانی خود کرد. باتوجهبه نقش حائز اهمیت این وزارتخانه و شرکت‌های زیرمجموعه آن، در اثربخشی و اثرسازی در مناطقی که در آن فعالیت می‌کند به‌لحاظ اجتماعی و اقتصادی و از همه مهمتر نقش سیاسی آن به‌واسطه جایگزینی حکمران ملی در بسیاری موارد، اهمیت نحوه ادراک و ایفای مفهوم مسئولیت اجتماعی از سازمان‌های دیگر بسیار بیشتر است. حال باید دید آیا تلاش‌های این وزارتخانه در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی خود تا چه حد اثربخش بوده و تناسب هزینه‌کرد و نتیجه تا چه میزان قابل‌دفاع است. برای پاسخ به این سؤال به نظر نمی‌رسد نیازی به بررسی‌های پیچیده و آمار و ارقام متعدد باشد. پاسخ ساده است: اثر بسیار کم و نتیجه مایوس‌کننده است.

اگر نیتی جدی و تلاشی معنادار برای بهبود وضعیت فعلی وجود داشته باشد، می‌توان علل وضع موجود و راهکارهای پیش رو را بررسی کرد؛ البته این کار نیازمند پروژه‌های تحقیقاتی عمیق است و در این یادداشت کوتاه نمی‌گنجد.

آگهی مفقودی

برگ سبز سواری سایپا 131SE سفید - روغنی رنگ مدل ۱۳۹۵ به شماره موتور: ۵۶۷۶۱۶- M13. شماره شاسی: NAAR13FE6BJ975634 متعلق به سید محمد جواد احمدی فرزند مجتبی مفقود گردیده و از درجه اعتبار اسقاط است. **بجنورد**

آگهی مفقودی

برگ سبز سواری سایپا 131SE سفید - روغنی رنگ مدل ۱۳۹۵ به شماره موتور: ۵۶۷۶۱۶- M13. شماره شاسی: NAS411100G3600619 به پلاک ۷۵ ایران ۱۱۳ در ۳۲ متعلق به علی جانی پور مفقود واز درجه اعتبار اسقاط گردیده است. **رودبارجنوب**

عکس نوشت

عکاس: احمد ریاحی دهکردی - ایرنا



دشت «سوسن»، یکی از جاذبه‌های طبیعی استان خوزستان، در ۳۵ کیلومتری شمال‌غربی شهرستان ایذه قرار دارد. این منطقه از دو دهستان دشت «سوسن شرقی» با مرکزیت «چنگه» و دشت «سوسن غربی» با مرکزیت «ترشک» تشکیل شده است. عبور رودخانه کارون از میان دشت شرایط مناسبی برای گردشگری و فعالیت‌های طبیعت‌گردی فراهم کرده است. مراتع وسیع، آب‌وهوای مطلوب و حضور عشایر پختیاری از ویژگی‌های شاخص این منطقه محسوب می‌شود.

ادبیات

بزرگداشت نظامی در مزارشریف برگزار شد



به مناسبت فرارسیدن سال نو، مراسم بزرگداشت نظامی گنجوی در کتابخانه عمومی فردوسی شهر مزارشریف برگزار شد. به‌گزارش ایسنا، این همایش به همت خانه فرهنگ جمهوری اسلامی ایران و نمایندگی بنیاد سعدی برگزار شد. «صالح محمد خلیق»، رئیس انجمن نویسندگان بلخ، در این مراسم با اشاره به بازتاب اسطوره‌های آریایی در اشعار نظامی، سروده‌های او را آینه‌ای از باورهای کهن دانست. او همچنین به نقش آیین‌های باستانی مانند نوروز در آثار نظامی اشاره کرد و آن را نشانه دلبستگی او به فرهنگ و تاریخ ایران دانست.

سینما

نمایش چهار اثر ایرانی در «زاگرب»



کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان با چهار اثر شامل سه پویانمایی و یک فیلم سینمایی در هفته فیلم ایران در زاگرب حضور یافت. به‌گزارش مهر، انیمیشن‌های «در سایه سرو» (برگزیده اسکار ۲۰۲۵)، «سپاس» با بیش از ۳۳۰ جایزه، و «دسلاگی» با تکنیک استاپ‌موشن به نمایش درآمدند. فیلم «در آغوش درخت» نیز در این رویداد فرهنگی اکران شد. سخنرانان مراسم افتتاحیه، از استقبال مخاطبان کراسی و ویژگی‌های خاص سینمای ایران مانند شاعرانگی و نمادگرایی تمجید کردند. این رویداد از ۱۴ تا ۱۷ فروردین برگزار شد.

معماری پایدار

چگونه یک ایده ساده زندگی میلیون‌ها نفر را روشن کرد؟ نوری از دل بطری



پیام ما! گاهی ساده‌ترین راه‌ها، انقلابی‌ترین و مؤثرترین آنها هستند. در جریان بحران انرژی برزیل در سال ۲۰۰۲، مکانیکی به‌نام «آلدرود موزر» روشی ساده و مؤثر برای روشن کردن فضاهای داخلی در طول روز ابداع کرد. او فقط با استفاده از یک بطری پلاستیکی PET که روی سقف نصب می‌شد و با آب و مقدار کمی سفیدکننده پر می‌شد، از شکست نور خورشید برای روشن کردن فضاهایی استفاده کرد که پیش‌تر در تاریکی فرو رفته بودند. در خانه‌های خودساخته‌ای که اغلب به‌دلیل توسعه‌های بیایی، نور طبیعی و تهویه مناسب را از دست می‌دهند، این راه‌حل تفاوت چشمگیری ایجاد می‌کند. این اختراع که به «چراغ موزر» معروف شد، نوری معادل یک لامپ ۶۰ وات تولید می‌کرد و به‌واسطه گزاش‌های متعدد در سطح جهانی شناخته شد. از آن زمان، این پروژه به‌طور مداوم تکامل یافته و با نیازهای جوامع مدرن تطبیق پیدا کرده است؛ راه‌حلی بسیار ساده و درعین‌حال هوشمند که زندگی انسان‌ها را دگرگون کرده است. به‌گزارش «Archdaily» در سال ۲۰۱۱، «ایلاک دیزا»، بنیانگذار بنیاد MyShelter در فیلیپین، با این ایده آشنا شد و آن را برای ایجاد جنبش «یک لیتر نور» (Liter of Light) به کار گرفت؛ حرکتی برای فراهم کردن نور پایدار برای جوامعی که به برق دسترسی ندارند. در برزیل، این سازمان فعالیت خود را در سال ۲۰۱۴ آغاز کرد. تایانه کوستا، مدیر بازاریابی و شرکتهای پروژه یک لیتر نور در برزیل، توضیح می‌دهد: «در واقع، وقتی پروژه یک لیتر نور در برزیل شروع شد، دیگر از بطری‌های PET استفاده نمی‌کرد. ما چراغ موزر را هیچ‌گاه به‌طور گسترده نصب نکردیم، به‌جز در یک اقدام اولیه در فلورینوپولیس. از آن زمان، همواره از سیستم‌های خورشیدی استفاده کرده‌ایم.» این انتخاب به آنها امکان داد تا روشی در شب نیز فراهم کنند و تأثیرشان را به‌شکل قابل‌توجهی افزایش دهند. از آن زمان، این سازمان رشد کرده و حضور خود را تقویت کرده است، به‌طوری‌که تا به امروز به حدود ۱۵۰ جامعه در سراسر برزیل دست یافته‌اند. هدف آنها تأمین نور ایمن و پایدار است؛ در کنار آن، توانمندسازی جوامع در روند اجرا و در نهایت، ارتقای کیفیت زندگی و افزایش ایمنی در مناطقی که فعالیت می‌کنند.

چالش‌ها و رشد

از همان ابتدا، یکی از بزرگترین چالش‌ها ایجاد یک روش مؤثر برای تعامل با جامعه بود. تایانه می‌گوید: «کار ما به میزان زیادی مبتنی بر ارتباط مستقیم با جامعه است. راه‌حل نزد خود جامعه باقی می‌ماند و بخشی از نگهداری آن نیز توسط خودشان انجام می‌شود.» از آنجا که اجرای پروژه به مشارکت مستقیم ساکنان بستگی دارد، ایجاد مدلی که مشارکت محلی و نگهداری از راه‌حل‌ها را تضمین کند، حیاتی بود. این روش‌شناسی در گذر زمان بهبود یافته و امروز به پروژه یک لیتر نور امکان می‌دهد تا در مناطق مختلف به‌طور مؤثر فعالیت کند. انتخاب جوامعی که از پروژه بهره‌مند می‌شوند براساس عوامل گوناگونی انجام می‌شود که مهمترین آن، نیاز به دسترسی به انرژی است.

دستاوردها و برنامه‌های آینده

از زمان آغاز به کار، این پروژه بین‌المللی برای بیش از ۱.۵ میلیون نفر در بیش از ۳۰ کشور روشی فراهم کرده و امید و ایمنی را به مناطقی بدون دسترسی پایدار به برق رسانده است. علاوه‌بر مبارزه با تاریکی، این فناوری به‌شکل چشمگیری به کاهش استفاده از چراغ‌های نفتی، که منبع رایج نور در جوامع دورافتاده است، کمک کرده است. این اقدام همچنین باعث کاهش بیماری‌های تنفسی، کاهش خطر آتش‌سوزی و کاهش انتشار گاز دی‌اکسیدکربن می‌شود. آینده پروژه یک لیتر نور در برزیل شامل گسترش فعالیت‌ها از طریق قوانین حمایتی و همکاری با شرکتهای گوناگون است. این ابتکار، علاوه‌بر تأمین روشنایی، در زمینه آموزش حرفه‌ای نیز سرمایه‌گذاری کرده است. یکی از تازه‌ترین پروژه‌ها، ارائه دوره‌های رایگان آموزش نصب سیستم‌های فتولتائیک (خورشیدی) است که تمرکز آن بر ساکنان جوامع تحت پوشش پروژه قرار دارد. تایانه توضیح می‌دهد: «بسیاری از ساکنان به ما می‌گویند که دوست دارند در حوزه انرژی خورشیدی کار کنند، اما امکان آموزش پشتیبانی حمل‌ونقل و وعده‌های غذایی ارائه می‌دهیم.» به‌عنوان دیگر، پروژه یک لیتر نور فقط نور نمی‌آورد، بلکه مسیر فرصت‌های جدید را روشن می‌کند و نشان می‌دهد نوآوری اجتماعی می‌تواند به شیوه‌ای پایدار و در دسترس، واقعیت‌ها را دگرگون کند. این سازمان مردم‌نهاد با ایجاد فضاهایی ایمن‌تر، متصل‌تر و کاربردی‌تر، به‌شکل مستقیم در رفاه و التیام اجتماعی این جوامع نقش آفرینی می‌کند.

نکته

نیازمند سازمان مدیریت مقصدیم



ایسید شیخی نیلانلو | کارشناس محیط‌زیست

آگاهی جامعه و گردشگران را نسبت به سفر به حد مطلوب رساندیم؟ محتوای کافی برای قشرهای مختلف تولید کردیم؟ از روش‌های مؤثر این محتوای آگاهی‌دهنده را منتقل کردیم؟ برای توزیع سفرها در طول سال برنامه‌ریزی کردیم؟ برای مقاصد جدید برنامه‌های داریم؟ و ... دهها سؤال همیشه ذهن ما را در موضوع گردشگری درگیر می‌کند و بعضی وقت‌ها پاسخ‌ها شفاف و روشن هستند، ولی چرا به اجرا یا اجرای موفق منتج نمی‌شوند؟ باید بپذیریم برنامه‌ها برای توسعه گردشگری نداریم، باید بپذیریم ارتباط بین بخش‌های مختلف گردشگری ضعیف هستند، باید بپذیریم مشارکت لازم برای توسعه گردشگری را ایجاد نکرده‌ایم. حال با این‌همه سؤال و چالش ذهنی می‌خواهیم گردشگری را در مناطق حفاظت‌شده کشور هم توسعه دهیم تا بتوانیم به بهتر شدن وضعیت حفاظت از تنوع زیستی کشور کمک کنیم، آرزو داریم که ما هم روزی به خیل عظیمی از کشورهای که از درآمد گردشگری توانسته‌اند به حفاظت مؤثر و حتی احیای جمعیت گونه‌های مختلف دست یابند، پیوندیم. ولی در شرایط فعلی ما مانده‌ایم و دوگانه توسعه گردشگری در مناطق حفاظت‌شده، آری یا خیر؟ اگر آری با این حجم از اثرات منفی گردشگری مدیریت‌شده چه باید کرد؟ منتقدان شدیداً به این موضوع تأکید دارند که مناطق و گردشگران را آماده توسعه گردشگری در مناطق نمی‌بینند.

موسیقی

بازخوانی ریشه‌های موسیقی ایلام



یک پژوهشگر حوزه موسیقی با اشاره به سابقه باستانی موسیقی در سرزمین ایلام، از نقش برجسته این هنر در فرهنگ، آیین و تمدن منطقه سخن گفت. «حمیدرضا قربانی» در گفت‌وگو با ایسنا گفت: یافته‌های باستان‌شناسی نشان می‌دهد ایلام یکی از نخستین خاستگاه‌های نظام‌مند موسیقی در فلات ایران بوده است و رگه‌هایی از آن

همچنان در آیین‌های مردم ایلام دیده می‌شود. او افزود: آثار تاریخی مانند نقش برجسته‌ها، پیکرکها و مهرهای کشف‌شده از تمدن ایلامی، تصاویری از زنان و مردانی در حال نواختن ساز را به نمایش گذاشته‌اند. موسیقی کردی از قدیمی‌ترین موسیقی‌های جهان است، اما موسیقی محلی ایلام با وجود هم‌زبانی، سبک و لهجه‌ای خاص دارد. قربانی تأکید کرد: موسیقی ایلامی ریتمیک و آیینی است و سازهایی چون دوزله، سرنا، تنبک، دهل و در برخی مناطق کمانچه نقش محوری دارند. این موسیقی در مراسم شادی و عزاد توسط «لوطی»‌ها یا مطرب‌ها اجرا می‌شود که اغلب آن را به‌صورت تجربی و سینه‌به‌سینه فرا گرفته‌اند. او گفت: در تمدن ایلام و میان‌رودان، موسیقی نقش مذهبی پررنگی داشته است و بین این دو فرهنگ، تبادل ساز و الگوهای موسیقایی وجود داشته است. از جمله سازهایی که میان این دو تمدن ردوبدل شده‌اند می‌توان به چنگ، لیر و سازهایی زهی اشاره کرد. این پژوهشگر با اشاره به نبود اسناد مکتوب موسیقی ایلامی، بر ارزش آثار باستانی به‌عنوان تنها منابع مطالعه تأکید کرد.