چهره ها

رسالت وزارت اطلاعات

وزیر اطلاعات معتقد است که اگر مدیری خطا رفت باید جلوی آن را گرفت؛ اما نباید جایگاه مدیریت آسیب ببیند.

حجت الاسلام سید محمود علوی در قزوین، گفته‌است: مدیران کشور سرمایه های ارزشمندی هستند که نظام برای آنها هزینه زیادیکرده و نباید بگذاریم جایگاه مدیریت در ایران به سادگی آسیب ببیند.

او ادامه داده‌است: اگر مدیری خطا کرد باید با خودش برخورد شود اما نباید جایگاه مدیریت صدمه ببیند و وظیفه دستگاه اطلاعاتی این است اگر مدیری خطا رفت جلوی آن را بگیرد تا این خطا محقق نشود.

علوی بیان کرده‌است: ما وظیفه داریم دست مدیران را بگیریم تا خطا نکنند نه آن که منتظر شویم تا برخی تخلف کنند و سپس مچ آنها را بگیریم؛ زیرا رسالت ما صیانت از سرمایه های انسانی و مدیریتی کشور است.

استاندار جوان

سرانجام پس از گمانه‌زنی‌های بسیار، پاستور، یک استاندار جوان را برای قزوین برگزید. او که هدایت‌الله جمالی پور نام دارد، زاده بیرجند است.

از او با عنوان نیروی نزدیک به محمود واعظی، رئیس دفتر رئیس‌جمهور نام می‌برند. واعظی، عضو حزب اعتدال توسعه است که از راست‌های معتدل تشکیل شده‌است و گفته می‌شود از حلقه‌های بسیار نزدیک رئیس جمهور است که نقش مهمی در چینش بدنه دولت دارد.

در کارنامه استاندار جدید قزوین، مشاور استاندار و مدیرکل سیاسی و امنیتی استانداری خراسان جنوبی، مشاور استاندار گلستان، سرپرست دبیرخانه مبارزه با قاچاق کالا و ارز خراسان جنوبی، نماینده استانداری خراسان جنوبی در کمیته امنیت داخلی شورای‌عالی امنیت ملی، سرپرست معاونت اجرایی و مدیر امور اداری مرکز تحقیقات سیاست علمی کشور، دبیر اجرایی ستاد ملی برگزاری هفته پژوهش کشور، رئیس انجمن تحقیق و توسعه صنایع و معادن ایران دیده می‌شود.

آخرین توصیه

استاندار ۷۰ ساله پیشین که باوجود آنکه همواره با صراحت خود را یک اصلاح طلب عنوان می‌کرد و براین مشی تاکید داشت؛ اما اصلاح طلبان استان بر مواضعش انتقاد داشتند و تاکید داشتند که زاهدی بیشتر انفعالی عمل می‌کند؛ درحالی که نزدیکان زاهدی،استراتژی او را آرامش استان عنوان می‌کردند.

با این همه او در روزهای پایانی کارش، «اختلافات سیاسی» از مشکلات اساسی قزوین عنوان کرد.

عبدالمحمد زاهدی به مهر گفته‌است: یکی از مشکلات استان سیاسی بودن و اختلافات سیاسی است که متاسفانه وقت مدیران اجرایی را می گیرد و توان سیاسیون به جای این که صرف ساختن شود برای منازعات خودشان هدر می رود.

آنگونه که او بیان کرده‌است بارها به سیاسیون استان توصیه کرده که در منافع مشترک مردم متحد باشند و«حالا یک زمان انتخابات است؛ اما وقتی تمام شد همه با هم برای اهداف مشترک توسعه استان یکپارچه باشید»؛ اما گویی نصیحت‌ها کارگر نیفتاده‌است.

پیام شهر وضعیت راه‌های قزوین را بررسی می کند؛

جاده‌های زخمی

جاده الموت و رحیم آباد- دانسفهان از پرخطرترین راه های استان هستند

میترا بهرامی

استان قزوین را بسیاری با شریانی بودن راه‌ها و محورهای مواصلاتی آن می‌شناسند و در این میان بسیاری از مسافران از بزرگراه‌هایی که آن‌ها را از قزوین عبور می‌دهد و به مقصد سفرهایشان می‌برد، بارها صحنه‌های تلخی را از خودروهای واژگون شده و کشته و زخمی‌های تصادفات به چشم دیده‌اند؛ اما اکنون گفته می‌شود نه تنها بی‌دقتی رانندگان، بلکه راه‌های استان هم چندان مناسب نیستند که چنین اتفاقاتی رخ می‌دهد.

اتوبان قزوین- کرج به عنوان پرترددترین اتوبان کشور، قزوین- زنجان و قزوین- رشت سه بزرگراه مهم استان است که ۷۰ درصد تردد استان قزوین در آن‌ها انجام می‌شود و در مجموع، راه‌های استان نقش کلیدی در ترافیک کشور دارند؛ تاآنجا که فقط در مردادماه امسال بیش از ۳۱ میلیون تردد در محورهای مواصلاتی استان ثبت شده که بیش از ۲۵ میلیون فقره از آن‌ها مربوط به آزادراه‌ها بوده‌است.

چنانکه اداره کل حمل و نقل و راهداری استان اعلام کرده، حدود ۴ میلیون و ۱۴۹ هزار فقره از این ترددها مربوط به وسایل نقلیه سنگین بوده و بیشترین تردد این دسته از خودروها، در محور تاکستان به ضیاء آباد و برعکس انجام شده‌است.

این شرایط اما حوادث جاده‌ای فراوانی را هم رقم می‌زند که افزون بر گرفتن جان انسان‌ها و از دست رفتن بخشی از سرمایه انسانی کشور، سالانه معلولان و مصدومان بی‌شماری هم بر جای می گذارد.

براساس آماری که اداره کل پزشکی قانونی قزوین منتشر کرده‌است، فقط در تیرماه امسال ۲۶ نفر شامل ۱۵ مرد و ۱۱ زن در تصادفات استان جان باختند که ۱۵ نفر مربوط به تصادفات برون‌شهری بوده‌اند؛ ضمن اینکه ۶۸۶ نفر شامل ۴۸۴ مرد و ۲۰۲ زن در تصادفات استان مصدوم شده‌اند.

● عامل انسانی برای ۹۰درصد تصادفات

رئیس پلیس راه استان قزوین با اشاره به وقوع ۳هزار و ۳۵۹ فقره تصادف در راه‌های استان در پنج ماه نخست امسال به «پیام شهر» می گوید: این رقم در مدت مشابه سال قبل ۳هزار و ۸۵۴ فقره بوده که نشان‌دهنده کاهش حدود ۱۳ درصدی تصادفات راه‌های استان است.

نصراله بیگلری با بیان اینکه ۹۰ درصد تصادفات در راه‌های استان عامل انسانی دارند، می‌افزاید: در تصادفات آزادراهی بیشترین علت مربوط به خستگی راننده و سرعت غیرمجاز است و بین ساعات ۱۶ تا ۲۴ رخ می‌دهد؛ ضمن اینکه در ۳۷ درصد تصادفات در راه‌های استان، واژگونی به علت خستگی و خواب‌آلودگی راننده اتفاق می‌افتد.

او با اشاره به اینکه بیشتر فوتی‌ها بین ۱۸ تا ۴۵ ساله هستند، ادامه می‌دهد: طبق آمار پزشکی قانونی، در پنج ماه نخست امسال ۱۰۸ فوتی در تصادفات راه‌های استان بر جای مانده که نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۱۸ نفر کاهش داشته‌است.

این مسئول با اشاره به روند کاهشی تصادفات در استان طی ۱۰ سال اخیر ضمن تاکید بر نقش خودرو و راه در تصادفات تصریح می کند: در زمینه راه با اینکه آزادراه را نباید هیچ راهی قطع کند، در راه‌های استان ما این مشکل به چشم می‌خورد و بیشتر راه‌های استان مشکلاتی دارند.

بیگلری خاطرنشان می کند: همچنین برخی جاده‌های ما اختلاف سطح بین راه و بستر راه دارند و شیب شیروانی رد آن‌ها زیاد است؛ ضمن اینکه جاده‌های دوطرفه اصلی به ویژه با عرض کم و شیب شیروانی نامناسب که سبب وقوع تصادفات رخ به رخ منجر به مرگ می‌شوند، باید به راه‌های یک‌طرفه و بزرگراهی تبدیل شوند که جاده رحیم‌آباد به دانسفهان از جمله این راه‌های پرخطر است.

او با اشاره به ضرورت نصب نیوجرسی یا گاردریل در وسط راه‌های بزرگراهی مانند قزوین به کورانه بیان می کند: همچنین جاده الموت غربی و شرقی با وجود تردد فراوان در تابستان پیچ، قوس و ارتفاع زیادی دارد و استاندارد نیست.

رئیس پلیس راه استان قزوین، نبود مجتمع‌های بین راهی و مکان‌هایی حتی کوچک برای استراحت رانندگان را یک ضعف بزرگ و علت تصادفات می‌داند و می گوید: همچنین بخشی از تصادفات در زمستان به ویژه در کنارگذر قزوین در اتوبان قزوین- زنجان به علت آسفالت نامناسب است که باید برای آن از آسفالت میکرو سرفیسینگ استفاده و اصطکاک زیاد شود و می‌طلبد امسال تا پیش از فصل سرما حتما این کار صورت گیرد.

بیگلری با تاکید بر اهمیت انجام به‌موقع خط کشی‌ها بیان می کند: برخی مسیرها در اتوبان قزوین کرج مانند روبه‌روی زیباشهر باید فنس کشی نیوجرسی انجام شود تا مردم نتوانند از روی آن عبور کنند و آسیب ببینند.

او با اشاره به خطرات موجود در گردنه‌ها می گوید: این گردنه‌ها نیاز به روشنایی دارد که در این زمینه نقص داریم و به ویژه در کولاک و مه زمستانها نیاز به روشنایی بیشتر است.

این مسئول ادامه می‌دهد: برای مثال گردنه کوهین گرچه در ساخت مشکل دارد؛ اما اکنون می‌توان برای آن آشکارسازی کرد تا حرکت در این گردنه تسهیل و از بروز تصادفات جلوگیری شود.

بیگلری همچنین با تاکید بر نقش خودرو در تصادفات بیان می کند: چنانکه خودرو مستحکم و استاندارد باشد، در صورت برخورد، خسارت جانی و مالی کمتر خواهد بود.

● اتوبوس‌ها خوبند؛ مینی‌بوس‌ها فرسوده

در این بین،معاون حمل و نقل اداره کل حمل و نقل و راهداری قزوین به «پیام شهر» می گوید: در استان قزوین حدود یک‌هزار دستگاه ناوگان شامل ۲۲۰ دستگاه اتوبوس، ۱۹۰ دستگاه مینی‌بوس و ۵۷۰ دستگاه سواری کرایه پژو و سمند وجود دارد که میانگین سن آن از ۹ تا ۲۶ سال است.

جبار قهاری اضافه می کند: به منظور مدیریت عمر ناوگان از صدور کارت هوشمند ناوگان که در واقع شناسنامه خودرو است، برای ماشین‌های دارای بیش از ۱۵ سال عمر، خودداری می‌شود و نوسازی ناوگان هم پیش از سال ۹۰ در دستور کار قرار گرفت؛ اما پس از نوسازی تعداد محدودی از خودروها، به دلیل مشکل در پرداخت تسهیلات بانکی، این کار ادامه نیافت.

او بیان می کند: در حال حاضر حدود ۲۰ تا ۲۵ دستگاه از اتوبوس‌های ناوگان فرسوده هستند؛ اما سواری‌ها همگی بالای مدل ۸۷ و ۸۸ هستند و در این بین فقط مینی‌بوس‌ها هستند که سن آن‌ها خیلی بالا و فرسوده‌اند.

به گفته این مسئول، به دلیل شرایط اقتصادی موجود، رانندگان تمایل کمتری به نوسازی خودروها دارند؛ با این حال تا حد امکان نسبت به بررسی مسائل فنی خودروها از طریق بررسی معاینه فنی، سامانه سپه‌تن(پایش هوشمند تردد ناوگان) و نظایر آن اقدام می‌شود، به طوری که در این سامانه مواردی مانند عملکرد راننده، آنلاین مورد نظارت قرار می گیرد و علاوه بر آن، نیروهای راهداری، در آزادراه‌ها هم مواردی مانند آج لاستیک، کپسول آتش‌نشانی، چکش ایمنی و مدارک راننده را بررسی می کنند.

● کمبود اعتبارات برای نگهداری راه‌ها

اما سرپرست اداره کل حمل و نقل و راهداری استان قزوین، با اشاره به وجود ۶هزار و ۷۰۰ کیلومتر جاده در استان درباره وضعیت راه‌ها به «پیام شهر» می گوید: احداث مجتمع یا استراحتگاه در راه‌ها باید برای سرمایه گذار جذابیت داشته باشد.

جواد حق‌لطفی با اشاره به کمبود اعتبارات نگهداری راه‌ها بیان می کند: این اداره کل سالانه ۱۰ درصد اعتبارات مورد نیاز و استاندارد برای نگهداری راه‌ها و رسیدن به استانداردها را دریافت می کند و با وجود این باز هم به حوزه‌های مختلف ورود کرده که نمونه آن نصب نیوجرسی در راه‌های استان به عنوان یکی از مؤلفه‌های مهم ایمنی راه‌هاست.

او اضافه می کند: همچنین اصلاح شیب شیروانی راه‌ها که از دو سال پیش در حال انجام است و تاکنون حدود ۱۵۰ کیلومتر از جاده‌ها را تحت پوشش قرار داده، از دیگر اقدامات ایمن‌سازی راه‌ها به شمار می‌رود تا چنانچه خودرویی بر اثر خواب‌آلودگی راننده از راه خارج شد، به کمک شیب شیروانی کمتر خسارت ببیند که این اقدام نیاز به حدود ۱۵ میلیارد تومان اعتبار داشت؛ اما ما با نیروها و ماشین‌آلات خود بدون صرف اعتبار اقداماتی انجام داده‌ایم.

این مسئول با بیان اینکه در سند ایمنی راه‌ها سه موضوع شامل اجرای شیارهای لرزاننده در جاده‌های دوخطه و همچنین شیب شیروانی و حفاظ‌ها بسیار اهمیت دارد، راه‌های شریانی را مسیرهای هدف طرح اصلاح شیب شیروانی عنوان می کند و می گوید: آزادراه قزوین- رشت، آزادراه قزوین- آبیک، آزادراه قزوین- زنجان و محور قزوین- بویین زهرا نیز از جمله این مسیرهاست؛ ضمن اینکه در جاده‌های دوطرفه علاوه بر خط کشی زردرنگ، در میانه راه هم شیارهای لرزاننده ایجاد شده‌است و نصب تابلوها، علائم ایمنی و استفاده از شبرنگ نیز انجام می‌شود.

حق‌لطفی خاطرنشان می کند: محورهای منتهی به الموت، مسیر آبیک به طالقان، دهستان حصار ولیعصر در آوج و نیز دولت‌آباد، نیکویه- ضیاء آباد-یل آباد از محورهای مهم با ترافیک بیشتر است که مورد توجه بیشتری قرار گرفته است.

● وجود ۷۲ نقطه حادثه‌خیز در استان

او با اشاره به احصای ۷۲ نقطه حادثه‌خیز در استان می گوید: ۱۰ مورد از این نقاط اولویت‌بندی شده و بهسازی و ایمن‌سازی محور شامی‌شاپ در تاکستان به عنوان اولویت نخست، در دستور کار قرار گرفته‌است.

سرپرست اداره کل حمل و نقل و راهداری استان قزوین با بیان اینکه روشنایی جزو الزامات اصلی ایمنی جاده نیست، می گوید: با این حال چون استان ما انتقال‌دهنده ترافیک میان استان‌هاست و بخشی از ترافیک در شب اتفاق می‌افتد، ۲۴۵ کیلومتر روشنایی در سطح استان ایجاد شده و ۱۵ کیلومتر در آزادراه قزوین-زنجان در حال انجام است؛ اما در گردنه‌ها و نقاط مه‌گیر و کولاک‌گیر موضوع متفاوت است و باید حتما انجام شود؛ از این رو روشن کردن گردنه کوهین از سال‌های ۹۴ و ۹۵ آغاز شد.

حق‌لطفی بیان می کند: نکته مهم در این زمینه هزینه‌های احداث، برق مصرفی و نگهداری از روشنایی است که در حال حاضر ۱۱ میلیارد تومان به شرکت برق استان برای هزینه برق مصرفی بدهکار هستیم و علاوه بر آن دو ماه است که به شدت ترانس‌ها و کابل‌ها سرقت می‌شود و این بر هزینه‌ها می‌افزاید.

***

درحالی که از یک سو عامل ۹۰ درصد تصادفات خطای انسانی اعلام می‌شود که منجر به خسارت غیرقابل جبران می‌شود و از سوی دیگر مسئولان امر از نبود اعتبارات برای ایمن‌سازی راه و ناوگان حمل و نقل سخن می گویند و کارشناسان خودرو از نقش مؤثر خودروهای غیراستاندارد از جمله پراید در شدت تصادفات و جراحت و فوت ناشی از آن به شدت انتقاد می کنند، به نظر می‌رسد خود مردم می‌توانند تا حد زیادی از وقوع تصادفات بکاهند و این مستلزم رعایت نکات ایمنی است.

رویداد

همه مصائب کسب و کار مجازی در قزوین؛

پایتخت همچنان زورش می‌چربد

هفته گذشته در نخستین همایش و نمایشگاه ریجستری تلفن همراه کشور در قزوین، بر این مسأله تأکید شد که فناوری‌های نوین ارتباطی بسترهای جدیدی برای حوزه تولید و اشتغال است و اتکا به روش‌های سنتی برای اشتغال زایی مورد انتقاد قرار گرفت؛ اما قزوین توانسته‌است با کمک فناوری‌های روز اشتغالزایی کند و اصلا استقبال می‌شود؟

از همین رو علیرضا خدابخش، کارشناس حوزه فضای مجازی در گفت و گو با «پیام شهر» در مورد وضعیت کسب و کار در فضای مجازی می گوید: وضعیت کسب و کار در فضای مجازی در قزوین نشأت گرفته از وضعیت کشوری آن است و صرفه جویی در وقت و هزینه‌ها و تسریع در روند انجام کارها از مهمترین دلایل گرایش به راه‌اندازی کسب و کار در فضای مجازی به شمار می‌رود.

او با اشاره به مسائل راه‌اندازی کسب و کار در فضای مجازی بیان می کند: یکی از اصلی‌ترین موضوع‌های قابل تأمل در این حوزه کمبود نیروی انسانی متخصص است و به دلیل اینکه مزایا و امکانات در پایتخت بیشتر است و نیروهای کار پس از کسب مهارت در شهرستان به پایتخت مهاجرت می کنند، صاحبان مشاغل با مشکل تأمین نیروی انسانی ماهر مواجه هستند.

براساس اظهار نظر این کارشناس فضای مجازی، از هر ۱۰ ایده در مورد کسب و کار در فضای مجازی یک مورد موفق عمل می کند و بقیه با شکست مواجه می‌شود؛ زیرا بسیاری از افرادی که وارد این بخش می‌شوند درک درستی از این فضا ندارند.

خدابخش معتقد است؛ برای موفقیت در کسب و کار در فضای مجازی، فرد باید در ابتدا خلا موجود در بازار را شناسایی کند و در ادامه برای پر کردن آن راه حل مناسبی ارائه دهد. همچنین با برخورداری از راهبرد مشخص و درک درست از رفتارهای مشتریان موفقیت در این بخش را تضمین کند.

او در خصوص فضای کسب و کار مجازی در قزوین می گوید: پاره‌ای از مشکلات در سطح کشور وجود دارد که بر روی استان قزوین هم تأثیرگذار است، همچنین قوانین و تحریم‌ها نیز این فضا را تحت الشعاع قرار داده‌است.

خدابخش در پاسخ به این سؤال که فیلترینگ تا چه اندازه بر روی کار در فضای مجازی تأثیر دارد، بیان می کند: در حال حاضر فیلتر سایت‌های کارآفرین با سیاست‌های کارآفرینی کشور همخوانی ندارد و کمتر این اتفاق در مورد سایت‌های دارای مجوز و معتبر می‌افتد؛ اما در این حوزه با ضعف قوانین مواجه هستیم و باید برای آن فکری کرد.

به گفته این کارشناس، پس از تأسیس شرکت و طی شدن روند اداری آن، مجوزهای لازم برای راه اندازی سایت کسب و کار باید برای جلوگیری از فیلترینگ توسط وزارت ارشاد صادر شود و در حوزه پرداخت‌ها هم باید در سایت ENAMAD (مرکز تجارت الکترونیک وزارت صنعت، معدن و تجارت) به ثبت برسد.

خدابخش یادآور می شود: تعدادی از کسب و کارها در بسترهای موبایلی و یا از طریق اپلیکیشن‌های خاص راه‌اندازی می‌شود که در جایی ثبت نمی‌شود و نمی‌توان به راحتی بر نحوه فعالیت آن‌ها نظارت داشت.

خدابخش خاطرنشان می کند: یکی از مهمترین مشکلاتی که در قزوین و سایر شهرستان‌ها وجود دارد، بحث رقابت است، وقتی فردی در فضای مجازی کسب و کار موفقی را راه‌اندازی می کند و در سطح کشور مطرح می‌شود، رقبای آن در تهران به دلیل برخورداری از امکانات و شرایط مطلوب در رقابت برنده می‌شوند و در واقع کسب و کار پایتخت، بازار کسب و کار بومی را نابود می کند و به این ترتیب شهرستانی‌ها قدرت رقابت با پایتخت نشینان را ندارند.

اوبا بیان این مطلب که تعداد کسب و کارهای مجازی در قزوین که موفق عمل کرده‌اند از تعداد انگشتان یک دست کمتر است، می‌افزاید: البته کسب و کارهای موفقی هم در شهرستان‌ها وجود دارند که به دلیل ترس از شکست در بازار رقابت با کسب و کارهای مشابه در تهران، ناشناخته هستند.

این کارشناس فضای مجازی برای حل این مشکل پیشنهاد می‌دهد که کارگروهی با مشارکت و همراهی استانداری، دانشگاه ها، پارک علم و فناوری، اداره کل ارشاد و ... تشکیل شود و با مشاوره به کارفرما و شاغلین در این بخش، از کسب و کارهای مجازی در قزوین حمایت کنند و اجازه ندهند آن ها در رقابت با رقبای تهرانی شکست بخورند.