

استفاده بیش از حد از فنّاوری می تواند

به سلامت دریا نوردان آسیب برساند!

دانشگاه جهانی دریانوردی WMU در گزارش خود با عنوان «حمل و نقل ۲۰۴۰- تأثیر فنّاوری بر دریانوردان» به موضوع کمتر شناسخته شده «تکنو استرس» پرداخت و توصیه هایی را نیز در خصوص مقابله با آن ارائه می دهد.

به گزارش اقتصادسرمآمد از لویز لیست؛ تکنواسترس، که اغلب به عنوان اضطراب و خستگی ذهنی شناخته می شود، با نصب فنّاوری های بیشتر در کشتی ها همراه است و تأثیر به مراتب بیشتری بر میزان استرس افراد خواهد داشت. به همین منظور آگاهی از مسئله ایمنی و بهداشت روانی -ذهنی در افراد باید افزایش یابد. فنّاوری های پیشرفته به سرعت در حوزه دریانوردی از هوش مصنوعی گرفته تا کنترل خودکار، ربات ها و پهپادها در حال معرفی شدن هستند. از نگاه کارشناسان متخصصان حوزه فنّاوری سرعت بالای تغییر در این حوزه و مواجه با چالشها از جمله ویژگی هایی است که امر وزه به وضوح دیده می شود.

بر اساس ترجمه مانا، دریانوردان روی عرشه و در اتاق کنترل مو تور باید یاد بگیرند که درک و آمیختن چندین سیستم جدید و ارتقاء سیستم های موجود می تواند فرآیندی با سرعتی گیج کننده باشد که در دراز مدت تأثیرات بسیاری بر ذهن آن ها خواهد گذاشت. برخی از افسران مو تور این سطح از تغییرات را به راحتی مدیریت می کنند، اما بیشتر آن ها نمی توانند این کار را به خوبی انجام دهند.

سیر اطلاعاتی که با فنّاوری های جدید همراه می شود می تواند غافلگیر کننده باشد، به ویژه زمانی که از سوی افرادی که درک بهتری از سیستم های جدید دارند تقاضای آشنایی با فنّاوری های جدید به زندگی شخصی آن ها نفوذ می کند؛ ممکن است نگران کننده باشد.

براساس گزارش حمل ونقل ۲۰۴۰ دانشگاه جهانی دریانوردی، تکنواسترس به اندازه کافی در بخش دریایی مورد مطالعه قرار نگرفته است، در حالی که از دهه ۱۹۸۰ میلادی این پدیده در دنیای فنّاوری اطلاعات و ارتباطات وجود دارد.

این پدیده به عنوان یک حالت روانشناختی منفی مرتبط به «استفاده یا تهدید استفاده» از فنّاوری های جدید تعریف می شود که منجر به «اضطراب، خستگی ذهنی، تردید و احساس ناتوانی» می شود.

تکنواسترس خود را در شکل هایی مانند فراز و فرود فنّاورانه (اطلاعات بیش از حد)، پیچیدگی فنّاورانه (یادگیری بیش از حد)، ناامنی فنّاورانه (ترس از ادامه ندادن)، عدم اطمینان فنّاورانه (عدم توانایی در مقابله با تغییرات مداوم) و اضطراب فنّاورانه (ترس از فشردن دکمه نادرست و بروز پیامدهای ناگوار) نشان می دهد.

در این وضعیت، فرد دچار بار مسئولیت زیادی می -شود، به این معنا که تقاضاها و پیچیدگی های فنّاوری بیش از ظرفیت فرد برای مدیریت و مقابله مؤثر با آن ها قرار می گیرد. هر افسر به این فشارها و تنش ها به شکلی متفاوت واکنش نشان می دهد، و ممکن است منجر به استرس، کاهش انگیزه و بهره وری، رفتارهای مختل کننده، مشکلات تمرکز، مشکلات روابط اجتماعی، اضطراب، خستگی، وابستگی و اعتیاد کاری شود.

در گزارش دانشگاه جهانی دریانوردی با عنوان «تأثیر فنّاوری بر دریانوردان»، پژوهشگران به مدت سه روز به یک کشتی دانمارکی پیوسته و با افسران عرشه و مو تور در مورد مسائل مربوط به تأثیر فنّاوری بر دریانوردان بحث و گفتگو نمودند. آن ها دریافتند که هر یک از عوامل استرس زای مطرح شده در فرضیه پژوهش در حال حاضر در داخل کشتی وجود دارند، تعدادی از این عوامل استرس ز را در قالب شکایت هایی از سبوی افسران؛ از جمله خاموش شدن هشدارهای سیستم در طول زمان استراحت، ناآشنایی با سیستم هایی که در سایر کشتی های ناو کار نصب نشده اند، عدم برگزاری آموزش های حین کار مطرح شد.

تعدادی از افسران جوان در طول مصاحبه تأکید کردند که فنّاوری های جدید بخشی از زندگی مدرن و حمل ونقل در دوران حاضر هستند. آن ها بر این باورند که همه دریانوردان بایستی در استفاده از فنّاوری ها آموزش ببینند، چراکه فنّاوری یک مهارت اساسی در دوران دیجیتال شدن و خودکارسازی است.

در پایان این گزارش تأکید شد که پیامدهای تکنواسترس بر دریانوردان تنها زمانی افزایش می یابد که فنّاوری در هر جنبه ای از عملیات کشتی اعمال شود. امروزه، این سوال مطرح است که آیا دریانوردان از پیامدهای ایمنی و بهداشت شغلی فنّاوری آگاه هستند یا خیر.



گروه اقتصاد - مرکز پژوهش های اتاق

ایران ضمن مخالفت با کلیات لایحه دولت برای ایجاد وزارت بازرگانی، اعلام کرده است که در صورت اصرار بر تشکیل وزارت بازرگانی به ۶ نکته کارشناسی مدنظر بخش خصوصی توجه شود.

مرکز پژوهش های اتاق ایران در ویرایش دوم گزارش کارشناسی تلاش کرده تا ابهامات، کلی نگری ها و نقایص لایحه دولت برای ایجاد وزارت بازرگانی را بررسی و نقد کند. این گزارش کارشناسی در ۱۰ بند، برجسته ترین مسائل موجود در این لایحه را تشریح کرده است؛ همچنین در این گزارش تأکید شده با وجود اینکه اتاق ایران با تفکیک وزارت بازرگانی مخالف است ولی اگر دولت و مجلس بر انجام آن تأکید داشته باشند، شش پیشنهاد ارائه شده است که در ادامه می خوانید:

یکم: نکته قابل توجه در تدوین هر لایحه، آن است که لایحه موردنظر از جامعیت لازم برخوردار باشد، ولیکن جامع و مانع بودن به معنای کلی نگری و عدم توجه به جزئیات نیست. وجود ابهامات متعدد (که در ادامه خواهد آمد) در لایحه حاضر، جامع و مانع بودن آن را به میزان قابل توجهی زیر سؤال برده است به گونه ای که ابعاد عملیاتی لایحه (یعنی محدوده وظایف وزارتخانه جدید و ساختار آن) نامشخص است.

دوم: در ماده واحده لایحه به این مورد اشاره شده که هدف از تشکیل وزارت بازرگانی، تمرکز سیاست گذار، راهبری، برنامه ریزی، نظارت و ساماندهی امور مرتبط با حوزه بازرگانی و تنظیم بازار است، این در حالی است که به نظر می رسد هدف اصلی کنترل قیمت ها است. افزایش سطح قیمت ها در کشور از دو بخش (۱) متوسط سطح عمومی قیمت ها که ناشی از افزایش هزینه های تولید و توزیع کالا بصورت متعارف است (تورم) و (۲) افزایش قیمت ها مازاد بر تورم که می تواند ناشی از شکل گیری رفتار سوداگرانه در واحدهای عمده فروشی (با احتکار کالا و یا امتناع از عرضه کالا در بازار که می تواند موجب بالا رفتن قیمت ها شوند) و خرده فروشی ها (که سهم بسیار اندکی دارد) که اصطلاحاً گران فروش از آن یاد می شود، تشکیل می شود. بخش اول یعنی تورم (که سهم عمده ای از افزایش قیمت ها را شامل می گردد) به سیاست های کلان اقتصادی دولت برمی گردد و کنترل تورم از طریق بهبود اصلاحات مالی و بهبود کسری بودجه، اصلاح نظام بانکی، بهبود روابط بین الملل (که می تواند انتظارات تورمی را کنترل کند) و غیره امکان پذیر است که از وظایف و مأموریت های وزارت بازرگانی خارج است و این وزارت نمی تواند در کنترل تورم نقشی داشته باشد. بخش دوم یعنی گران فروشی (که سهم بسیار اندکی در افزایش قیمت ها دارد) عمدتاً به رفتار سوداگرانه واحدهای عمده فروشی و تولیدکنندگان برمی گردد و در حیطه مأموریت های وزارت بازرگانی قرار دارد. در بهترین حالت اگر این وزارت از طریق بازررسی و نظارت بتواند گران فروشی را به حداقل رساند، صرفاً جزء کوچکی از افزایش قیمت ها کنترل شده و بخش عمده آن یعنی ریشه های تورم همچنان باقی است و مشکل اصلی همچنان پابرجاست. سوابق تاریخی متعدد نشان می دهد که دولت ها توانسته اند با اقدامات و سیاست های قیمت گذاری دستوری (بازرسی و نظارت و تعیین سقف قیمت) افزایش قیمت ها را کنترل کنند.

سوم: یکی از ویژگی های ساختار تولید در اقتصادها در حال حاضر (به ویژه اقتصاد ایران) مربوط به «سطح بالای وابستگی تولید به نهادهای وارداتی» است. بدین ترتیب نوسانات نرخ ارز و فشارهای تحریم به سرعت قیمت تمام شده را تحت تأثیر قرار می دهد. این ویژگی فی نفسه نامطلوب نیست زیرا در زنجیره های ارزش، هر کشور متناسب با راهبرد توسعه صنعتی و همچنین مزیت های نسبی خود، ساختار اقتصاد را شکل می دهد و قرار نیست همه کالاهای مورد نیاز خود و همه اجزای کالاها را در داخل تولید کند اما دربارۀ برخی نیازهای اساسی در قالب برنامه ریزی های میان مدت می توان زنجیره های تولید در داخل را تکمیل ترکرد. نوسانات ارزی در طول ده سال گذشته بی سابقه بوده است و همچنان ادامه دارد و با تشکیل وزارت بازرگانی پدیده فوق را نمی توان کنترل کرد. برعکس انتظار می رفت که وزارت صنعت، معدن و تجارت بتواند با پیوند تولید و تجارت برخی از مشکلات زنجیره های تولید را با برنامه ریزی حل کند. چهارم: انتزاع وظایف حاکمیتی حوزه تنظیم بازار از وزارت جهاد کشاورزی و وزارت صنعت، معدن و تجارت در قالبی که در لایحه آمده است، مشکلات



جدی تری را پیش خواهد آورد. زیرا بخشی از زنجیره تأمین محصولات مشمول تنظیم بازار در حیطه وزارتخانه های فوق الذکر خواهد بود و تصمیم گیری را درگیر بورکراسی اداری خواهد کرد. به عنوان مثال سیاست تأمین نهاده های دامی و علوفه در اختیار وزارت جهاد خواهد بود (شرکت پشتیبانی امور دام همچنان در وزارت جهاد کشاورزی باقی می ماند) و سیاست تنظیم بازار گوشت قرمز و سفید در اختیار وزارت بازرگانی خواهد بود. چنانچه قرار باشد سیاست تأمین نهاده ها و یا واردات محصول نهایی و یا مجوز صادرات کالاهای مشمول تنظیم بازار با این وزارتخانه باشد، انجام مأموریت و وظایف محوله به وزارت بازرگانی صرفاً با انتقال سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان و شرکت بازرگانی دولتی ایران تحقق نخواهد یافت و نیازمند تفکیک بخشی های دیگر از وزارتخانه های فوق است که در حوزه سیاست تجاری و صادرات فعال هستند. پنجم: وزارت بازرگانی، وزارتخانه ای محدود و با شرح وظایف صرفاً بازرگانی داخلی بوده و قادر نخواهد بود که تغییر چندانی در ساختارها ایجاد نماید.



دهم: شایان ذکر است که در ماده واحده تنها به انتزاع سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان و شرکت بازرگانی دولتی ایران از وزارتخانه های صنعت، معدن و تجارت و جهاد کشاورزی و الحاق به وزارت بازرگانی اشاره شده است و سایر ابعاد نهادی جهت تجمیم یا ادغام به طور کامل مدنظر قرار نگرفته است. از این رو عدم انتقال نهادها و سازمان هایی نظیر شرکت پشتیبانی امور دام، سازمان توسعه تجارت، معاونت تجارت و خدمات (وزارت صمت)، تشکیلات مربوط به مرکز اصناف و مواردی از این قبیل (که فلسفه وجودی آن ها در حیطه تجارت و بازرگانی است) به تشکیلات پیشنهادی وزارت بازرگانی، باعث پراکندگی در نظام تصمیم گیری در حوزه بازرگانی و تنظیم بازار می شود و عملاً اهداف مرتبط بر ایجاد وزارتخانه موردنظر را با چالش مواجه می سازد. با توجه به نکات فوق الذکر، انتقاد بازرگانی، صنایع، معدن و کشاورزی ایران با کلیات لایحه مخالف است؛ اما در صورت اصرار بر تشکیل وزارت بازرگانی ضرورت دارد که نکات ذیل به طور ویژه مدنظر قرار گیرد: باید توجه داشت که شرط موفقیت و کارایی این وزارتخانه و تحقق اهداف مرتب بر تشکیلات جدید، انسجام و هم گرا بودن با زنجیره های تأمین و تولید است که البته تشکیلات جدید باید بستر و

مخالفت اتاق ایران با کلیات لایحه ایجاد وزارت بازرگانی؛

پیشنهادشش گانه پارلمان خصوصی برای اصلاح لایحه ایجاد وزارت بازرگانی

با اصرار بر تشکیل وزارت بازرگانی، رعایت نکات

شش گانه اتاق بازرگانی الزامی است

زیر ساخت های بازرگانی مورد نیاز را برای تأمین و تولید فراهم سازد. به معنای دیگر، نقش وزارت بازرگانی، فقط به حلقه های بعد از تولید محدود نیست، بلکه نقش این وزارتخانه در پشتیبانی از فرآیندهای مرتبط بر زنجیره تأمین و تولید، قبل از تولید تا عرضه کالا و خدمات در بازارهای داخلی و خارجی تداوم داشته و به صورت یک چرخه مدیریتی باید عمل نماید.

دو: با عنایت به سابقه مشکلات وزارت صنعت، معدن و تجارت در صدور مجوزهای مربوط به حوزه خدمات بازرگانی، که حواشی یادشده به رغم تأیید و تصویب هیئت مقررات زدایی و بهبود محیط کسب و کار، کسب و کارهای یادشده را تحت الشعاع قرار داده است، الحاق تبصره زیر به لایحه ضروری است:

تبصره (۷): نظر به ضرورت ساماندهی و مدیریت یکپارچه خدمات بازرگانی در سطح کشور، صدور مجوزها و ساماندهی کسب و کارهای انبارداری، ذخیره سازی، شرکت های پخش، شرکت های لجستیکی، مراکز لجستیک و شرکت ها و مراکز لجستیک معکوس (جمع آوری) و نظارت بر جلوگیری از بروز تخلفات گسترده نظیر تقلب، احتکار، عرضه خارج از شبکه، عدم ارائه صورت حساب، قاچاق و مباشرت در قاچاق توسط وزارت بازرگانی انجام شده و خارج از شمول قانون نظام صغری است.

سه: رویکرد اصلی عدم تفکیک وزارت صنعت، معدن و تجارت و مخالفت با ایجاد وزارت بازرگانی است؛ اما اگر حتی مقرر باشند این وزارتخانه ایجاد شود، متن فعلی لایحه بسیار مبهم و نامشخص بوده و از متن آن هدف و مأموریت وزارتخانه مشخص نمی شود. لذا قبل از هر چیز باید اهداف و مأموریت های این وزارتخانه در قانون مشخص گردد تا بر اساس آن ساختار پیشنهاد گردد. لازم به ذکر است که مأموریت هایی مانند: تنظیم روابط تجاری با سایر کشورها- توسعه صادرات محصولات و خدمات- افزایش سهم صادرات غیر نفتی - حفظ توازن عرضه و تقاضای کالاهای راهبردی و حمایت مؤثر از مصرف کنندگان- توسعه تجارت الکترونیکی- مدیریت نظام تعرفه های گمرکی- تهیه و تنظیم و کنترل تراز تجاری کشور و مواردی از این قبیل، می تواند به عنوان ساده اول مأموریت این وزارتخانه تعریف گردد.

چهار: نکته مهم این است که در این لایحه می توان پیشنهاد الحاقی در زمینه واگذاری اقدامات تصدی گری به اتاق ها و تشکل ها را ارائه داد. به عنوان مثال در خصوص شرکت نمایشگاه های بین المللی، اتاق های سه گانه چندین بار طی نامه نگاری درخواست نموده اند که مدیریت آن را به عهده بگیرند، ولی تاکنون اقدام مناسبی در این زمینه صورت نگرفته است.

پنج: در خصوص ستاد تنظیم بازار، اتاق های سه گانه بارها درخواست عضویت در ستاد تنظیم بازار و حضور در جلسات آن را داشته اند، ولی تاکنون پاسخ مناسبی در این خصوص دریافت نکرده اند. علی ایحال می توان در خصوص این موضوع در لایحه تعیین تکلیف نمود. بدین صورت که دبیری ستاد به وزیر بازرگانی و ریاست آن به معاون اول سپرده شود و اتاق های سه گانه علاوه بر دیگر دستگاه ها، عضو ثابت با حق رأی باشند.

شش: با توجه به نقش فرا قوه ای شورای رقابت و به منظور ایجاد وحدت رویه در فرایندهای قیمت گذاری، تمامی اختیارات و وظایف سازمان حمایت حقوق مصرف کنندگان و تولیدکنندگان و سازمان تعزیرات حکومتی در حوزه مداخلات قیمتی لغو شود و تصمیمات در خصوص تنظیم قواعد قیمت گذاری صرفاً توسط شورای رقابت یا تنظیم گرهای تخصصی بخشی اتخاذ شود.

