یادداشت

برنامه‌ریزی در موقعیت‌های بازسازی

با توجه به مطالب ذکر شده درمورد بازسازی، اکنون قصد داریم ویژگی‌ها و عناصر برنامه‌ریزی بازسازی را بیان کنیم. در واقعیت اکثر افراد به‌دنبال عمل و نتایج آن هستند و برنامه‌ریزی را وظیفه سطح پایینی می‌دانند. اما این نکته را در نظر بگیرید در صورتی که برنامه‌ریزی دقیقی داشته باشید، اقدام اجرایی بسیار ساده خواهد بود.

در بسیاری از شرکت‌ها، افراد زمان و تلاش زیادی را صرف بازسازی محصول یا کسب‌وکارهایی می‌کنند که اهمیت چندانی ندارند و باید واگذار یا تعطیل شوند. اگر مدیریت دارای برنامه‌ریزی مناسبی باشد، می‌تواند به‌راحتی این قسمت‌ها را مشخص کرده و از چنین هدررفت‌هایی جلوگیری کند. ممکن است مدیریت نیازمند هزینه زیادی برای توسعه محصول باشد تا بتواند محصول را در موقعیت رقابتی مناسبی حفظ کند ولی اگر مدیریت برای این کار برنامه‌ریزی کاملی نداشته باشد، ممکن است مجبور شود تا سقوط موقتی فروش را امتحان کند. متاسفانه غالبا چنین سقوط‌هایی، دائمی خواهند شد.

ویژگی‌های برنامه بازسازی: بازسازی شرکت به برنامه‌ای نیاز دارد که فراتر از یک برنامه شتاب‌زده و بی‌دقت باشد. باید یک پشتیبانی عملی وجود داشته باشد تا برنامه‌ریزی صورت گرفته موفق باشد. برنامه‌های بازسازی باید ساده و واقع گرایانه باشند. بتوانند خط تولید را مدیریت کنند و روی بخش‌بندی کسب‌وکار به بخش‌های قوی و ضعیف تمرکز کنند. برنامه‌های ساده. برنامه‌های بازسازی باید ساده باشند. برنامه‌ریزی سنگین ۲۰۰ صفحه‌ای که برای بازسازی بخشی از یک شرکت بزرگ تدوین می‌شود، فقط سرعت انجام کار را کاهش می‌دهد. همچنین این برنامه‌ها زمان و تلاش زیادی را از مدیریت برای تدوین و تایید آن می‌گیرد. بری پیرسون(Barrie Pearson)، نویسنده کتاب‌های مدیریت می‌گوید: «به‌طور ایده‌آل، برنامه‌ریزی باید تا اندازه‌ای خلاصه باشد که مدیر اجرایی فرصت کند تمام وقایع شکل گرفته در جلسات برنامه‌ریزی با تیم مدیریت را مکتوب کند. هیچ دلیلی وجود ندارد که سند برنامه‌ریزی هر بخش بیشتر از ۲۰ صفحه باشد.» برنامه‌های واقع‌گرایانه. برنامه‌های بزرگ (برنامه‌های ۲۰۰ صفحه‌ای) منجر به شکاف در واقعیت می‌شوند. در برخی از شرکت‌ها مهم‌ترین علت عدم اثربخشی برنامه‌ریزی را می‌توان واگذاری این مسئولیت به فردی بدون دانش واقعی از کسب‌وکار دانست. مدیران علت این کار خود را ایجاد فرصتی اضافی برای اداره و توسعه کسب‌وکار عنوان می‌کنند. برنامه‌ریزی درست باید براساس واقعیت‌های صنعت باشد. نقش مدیریت صف. مشکل واقعی از آنجا حاصل می‌شود که میان سناریوی کارمندان و معضلات واقعی سازمان شکاف زیادی وجود دارد. برنامه‌ریزی معنادار، برنامه‌ریزی است که به سطح مدیریت صف برسد و به نگرانی‌های افرادی که کسب‌وکار را هدایت می‌کنند، توجه کند. این کار نیازمند دستوری از طرف مدیریت ارشد است. در بسیاری از شرکت‌ها حتی پس از اینکه برنامه‌ریزی انجام شد، نسخه‌های آن بایگانی شده و هیچ مراجعه مجددی به آن نمی‌شود. درحالی‌که برنامه‌های حسابداری با هزاران عدد و رقم غیرکاربردی، جایگزین برنامه‌ریزی می‌شوند. برنامه‌هایی که بر اعداد و پیش‌بینی‌های غیرضروری تمرکز دارند. برنامه‌ریزی باید مدیران را از توسعه غیرضروری روندهای کنونی باز دارد. در شرکت‌های در حال بازسازی، رهایی از دیروز عنصر بسیار مهمی است. به جای پیش‌بینی‌های عددی باید بر نقاط قوت و ضعف کسب‌وکار تمرکز کرد. بیشتر ما شرکت‌هایی را که با مشکل بقا مواجه هستند، دیده‌ایم. شرکت‌هایی که تحلیل مناسبی از مسائل استراتژیک دارند و جزئیات برنامه‌های عملیاتی را به تصویر می‌کشند، ولی در عمل شکست می‌خورند زیرا مدیرعامل نمی‌تواند تصمیمات دقیق و منسجمی اتخاذ کند.

عناصر اصلی برنامه‌ریزی: هر برنامه باید شامل چهار عنصر اصلی اهداف، استراتژی‌ها، برنامه‌های تاکتیکی و بررسی نتایج باشد.

اهداف. بدون یک هدف، سازمان مانند کشتی بدون سکانی است که به دور خود می‌چرخد. هدف یا به عبارت دیگر جهت یکپارچه‌ای که تمام اعضای سازمان بتوانند به آن تکیه کنند، احتمالا مهم‌ترین مفهوم در مدیریت است که باید مورد توجه ویژه قرار گیرد؛ ولی با این حال از آن غفلت می‌شود. سازمان، افراد و مدیریت باید هدف، هویت یک شرکت، فلسفه حضور در کسب‌وکار و برنامه‌هایی برای دستیابی به اهداف داشته باشند. مسئولیت تعیین اهداف بر عهده مدیرعامل و هیات‌مدیره است.

استراتژی‌ها. روش‌های کنونی تدوین استراتژی دو مشکل اساسی دارند. اول، برنامه‌ریزی استراتژیک نیازمند پیش‌بینی‌های بلندمدت و دقیق است ولی چنین پیش‌بینی‌هایی تقریبا همیشه غیرممکن هستند. دوم، اکثر برنامه‌های استراتژیک عملا فراتر از خوشبینی‌های مالی نمی‌روند. در عوض، این برنامه‌ها باید بر تعیین دقیق بخش‌های قوی و ضعیف کسب‌وکار تمرکز کنند و در برگیرنده توضیحات دقیقی در مورد اقداماتی که باید برای حذف قسمت‌های ضعیف و ساخت قسمت‌های قوی صورت گیرد، باشند.

برنامه‌های تاکتیکی. عنصر سوم در هر برنامه این است که چگونه می‌توان «از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر رسید.» این موضوع نیازمند برنامه‌های تاکتیکال است. این برنامه‌ها با معیارهای کمی و قابل اندازه گیری در ارتباط هستند؛ بنابراین درک مدیریت از آینده شرکت در نیازهای مالی نهفته است که با نتایج پیش‌بینی‌های فروش و سود حاصل از محصولات موجود سازمان مقایسه می‌شوند. توجه به این نکته حائز اهمیت است که این مقایسه‌ها تقریبا همیشه تا حدی بدبینانه است. این امر منجربه اختلاف میان اهداف مالی مدیریت و آنچه مورد انتظار است، می‌شود که به آن شکاف استراتژیک می‌گویند. این شکاف بیان می‌کند که چه برنامه‌ریزی‌های استراتژیکی در دستیابی شرکت به اهدافش مشارکت خواهند داشت.

بررسی نتایج اجرا. رشد سودآوری به صورت ناگهانی رخ نمی‌دهد؛ مطمئن‌ترین راه برای دستیابی به آن، تعیین و دنبال کردن پروژه‌های توسعه، واگذاری کسب‌وکارهای مشخص و یک مدیر اجرایی است که برای هر یک از رخدادهای شرکت پاسخگو باشد. مهم‌ترین بخش از برنامه‌ریزی شرکت، لیست نقاط عطفی است که باید در هر پیش‌بینی اصلی از سال آینده حاصل شوند. باید هر دستاورد از برنامه‌ریزی به روشی قابل اندازه‌گیری بیان شود و مدیر اجرایی برای هر یک از آنها در مدت زمان مشخصی پاسخگو باشد. در انتها این نکته را مورد توجه قرار دهید که هر شرکتی، مخصوصا شرکت‌های در حال بازسازی، باید تمام فعالیت‌های خود را براساس برنامه‌ریزی متناسب با منابع خود پیگیری کند. این برنامه‌ها باید به وضوح نشان‌دهنده موارد، چه کاری انجام شود، چه کسی کار را انجام دهد، چگونه کار انجام شود و چه زمانی به اتمام برسد، باشند.

تعهد به دستاوردهای برنامه‌ریزی باعث می‌شود تا هر شخصی در تیم مدیریت، مسئولیت مشخصی داشته باشد. مسئولیت پذیری بسیار مهم است و بهتر است فعالیت‌هایی که مقرر شده تا صورت گیرند در دوره‌های سه ماهه ارزیابی شوند. مقایسه بین اقدامات صورت گرفته و اقدامات برنامه‌ریزی شده، نتیجه پیشرفت برنامه را نشان خواهد داد.

نویسندگان:
دکتر رحمن عابدین زاده نیاسر، فاطمه بصیرتی

بضاعتی پور خبر داد:

رونمایی از ۱۰ طرح برتر مسابقه طراحی معماری ساختمان تئاتر شهر کرج

رئیس سازمان سیما منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج گفت: آیین اختتامیه مسابقه طراحی ومعماری ساختمان تئاتر شهر کرج برگزار و روز دوشنبه در باشگاه میلاد از طرح برتر جهت اجرایی شدن رونمایی شد.

به گزارش پیام آشنا، پیمان بضاعتی پور با اعلام این خبر و با بیان اینکه کلانشهر کرج به دلیل مهاجرپذیر بودن، نیازمند توجه جدی تر در زمینه توسعه زیرساخت های فرهنگی و هنری است گفت: سالن اختصاصی تئاتر در کرج وجود ندارد و این امر مشکلاتی را برای هنرمندان این عرصه به وجود آورده که مهمترین آن مهاجرت به پایتخت است. وی با بیان این که دیدگاه مثبت مدیریت شهری دراین دوره به موضوع هنر و فرهنگ متمایز است افزود: این سازمان چندین پروژه فرهنگی- هنری را در شهر کرج در دستور کار خود قرار داده که بخشی از آن تا پایان امسال به بهره برداری می رسند.

بضاعتی پور پیاده سازی معماری و فضاسازی سبک زندگی و معماری اقوام از شمال تا جنوب ایران در پارک ایران کوچک را به عنوان یکی از این پروژها نام برد و افزود: در کنار تجلی فرهنگ ۳۱ استان در این پارک، فضایی به سالن آمفی تئاتر روباز اختصاص داده شده که می تواند جریان فرهنگ و هنر اقوام مختلف ایران را در طول فصول سال دراین مکان جاری و ساری کند.

این مسئول در خصوص جزئیات طرح معماری ساختمان تئاتر شهر کرج گفت: اجرای مراحل طراحی معماری این ساختمان از طریق فراخوان و مسابقه دعوتی صورت گرفت و پس از چندین مرحله کارشناسی و ارزیابی توسط داوران برجسته معماری کشور، در روز دوشنبه ۸ مهرماه با حضور مسئولان شهری و استان از طرح برتر در باشگاه میلاد شهرداری کرج رونمایی شد.

جلال سبزی مدیر روابط عمومی شهرداری فردیس شد

طی حکمی از سوی مسعود نجفی، سرپرست شهرداری فردیس، محمد جلال سبزی، سرپرست روابط عمومی و امور بین الملل شهرداری فردیس شد.

به گزارش خبرنگار پیام آشنا در فردیس، محمد جلال سبزی، از نیروهای فعال، خوش آتیه و جوان شهرداریست که جایگزین علیرضا پیغمبردوست در این سمت شد.

تحریریه پیام‌آشنا این انتخاب شایسته را به مهندس سبزی تبریک عرض نموده و از زحمات مهندس پیغمبردوست در مدت تصدی فعالیت خود در معاونت روابط عمومی شهرداری فردیس قدردانی می‌نماید.

فاضلاب پردیس آب سد ماملو را آلوده می کند

معاون فرماندار شهرستان پردیس گفت: ۱۱ کانون آلاینده صنفی، صنعتی، روستایی و شهری سلامت آب سد ماملو را تهدیدمی‌کنند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایرنا، حسن بابایی روز دوشنبه در حاشیه نشست کارگروه سلامت و امنیت غذایی گفت: هریک از کانون‌های آلاینده قوانین خاص خود را دارند که باید آنها بررسی و نسبت به رفع مشکل اقدام کرد.

وی با اشاره به فاضلاب تولیدی واحدهای مسکن مهر پردیس خاطر نشان کرد: تصفیه‌خانه‌های موقت برای جمعیت محدود در فازهای ۸ و ۱۱ از سوی شرکت عمران شهرجدید پردیس تامین شده بودند اما پس از بارگذاری بالای جمعیتی در فازهای یاد شده، سپتیک‌های موجود پاسخگوی تصفیه کامل فاضلاب تولیدی نیستند.

معاون سیاسی فرماندار با بیان این که مشکل فاضلاب فازهای ۸ و ۱۱ مسکن مهر پردیس به زودی برطرف خواهند شد، گفت: شرایط و مقدمات برای توسعه تصفیه‌خانه فاضلاب فازهای یاد شده انجام شده و به زودی در مدار تصفیه قرار می گیرند

بابایی گفت: فاضلاب روستایی طی دو سال آینده اجرایی خواهد شد. معاون سیاسی فرماندار شهرستان پردیس گفت: بر اساس برنامه‌ریزی، در کوتاهترین زمان با به کارگیری راهکارهای قانونی و یا سلبی ورود آب‌های آلاینده به حوزه آبریز قطع خواهد شد.

بابایی با اشاره به مشکل فاضلاب شهرک طلائیه شهر بومهن خاطر نشان کرد: پیمانکار شهرک طلائیه در خدمات‌رسانی به مردم کوتاهی کرده و به تعهدات خود برای جمعیت ساکن در این شهرک عمل نکرده است.

وی افزود: مسئولیت خروج فاضلاب از منازل بر عهده ساکنان است. تلاش می کنیم این مشکل را از طریق پیمانکار مرتفع کنیم و شهرداری بومهن و اداره آب و فاضلاب در این حوزه مسئولیتی ندارند.

رئیس اداره حفاظت محیط زیست شهرستان پردیس در این نشست گفت: شهرستان پردیس ظرفیت بارگذاری صنعتی و جمعیتی امروز را ندارد و این افزایش جمعیت بدون توجه به زیرساخت‌های زیست محیطی لازم برای تصفیه فاضلاب و پسماند اتفاق افتاده است.

عزیز میکائیلی گفت: سد ماملو به عنوان تامین کننده آب شرب منطقه و رودخانه‌های کمرد و سیاهسنگ و جاجرود در معرض خطر آلودگی فاضلاب این شهرستان قرار گرفته است.

رئیس اداره حفاظت محیط زیست شهرستان پردیس با اشاره به سایر کانون‌های آلاینده گفت: فاضلاب فاز ۸ مسکن مهر پردیس که به صورت خام و از طریق بندها و کانال‌ها وارد رودخانه می‌شود، فاضلاب فاز ۱۱ مسکن مهر پردیس به سمت روستای باغکمش جاری است، فاضلاب خام و صنعتی روستای کرشت، فاضلاب روستای باغکمش و بخشی از فاضلاب دماوند و شمیرانات پشت سد می‌ریزند و فاضلاب خام شهرک بهار طلائیه بومهن که به رودخانه سیاهرود وارد می‌شود.

۵ درصدی‌های پرهیاهو

ماجرای دعوای شرکت‌های تاکسی اینترنتی با شهرداری تهران چه بود؟

اگرچه معاون شهردار تهران اعلام کرده تاکسی‌های اینترنتی از اول مهرماه زیر نظارت شهرداری تهران خواهند رفت اما مدیرعامل اسنپ به‌صراحت چنین نظارتی را رد می‌کند و می‌گوید «ما از شهرداری به هیچوجه مجوز نمی‌گیریم». ژوبین علاقبند می‌گوید: «اگر نظارت و عوارض شهرداری اعمال شود ما از بین می‌رویم».

به گزارش پیام آشنا به نقل از همشهری، این اولین‌باری نیست که تاکسی‌های اینترنتی مقابل هر نظارتی می‌ایستند و با آن مخالفت و حتی تهدید به بیکاری رانندگان خود می‌کنند. از ابتدای راه‌اندازی استارتاپ‌های حوزه حمل‌ونقل، بسیاری با هر نظارتی مخالفت کردند. آنان معتقدند هر نظارت و دخالتی در کسب‌وکارهای نوپا، مانع رشد و توسعه استارتاپ‌ها می‌شود و پس از آن باید شاهد مرگ استارتاپ‌هایی بود که ادعا می‌شود اشتغال یک‌میلیونی ایجاد کرده‌اند. به نظر می‌رسد حمایت‌های دولت تاتوان از ایجاد اشتغال، از یک‌سو و تلاش‌های وزیر جوان در هوشمندسازی اقتصاد سبب شده مدیرعامل یک شرکت خصوصی در مقابل شهرداری بایستد و صراحتا اعلام کند «ما از قوانین شما تبعیت نمی‌کنیم و خواستار اجرای دستورالعملی هستیم که ۹۸درصد نظرات ما در آن منعکس شده و مورد تایید ماست».

اما پرسش این است که اندازه صنعت حمل‌ونقل تاکسی اینترنتی چقدر است که مدیران آن خواستار سهم ۱۰۰درصدی در سیاستگذاری این حوزه‌اند؟ همچنین مگر شهرداری چه چیزی از تاکسی‌های اینترنتی خواسته که چنین برآشفته شده‌اند؟

۶۰۰هزار سفر و ۸۵درصد بازار

روزانه بین ۱۸ تا ۲۰میلیون سفر درون‌شهری انجام می‌شود که سهم حمل‌ونقل عمومی ۴۹درصد است. معاون مطالعات و برنامه‌ریزی سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران هم گفته سهم خودروهای شخصی در سفرهای سواره تهران بالای ۴۰درصد است. اگر ۵۰درصد حمل‌ونقل تهران با وسایل نقلیه عمومی انجام شود و ۴۰درصد توسط خودروی شخصی، حدود ۱۰درصد از سفرهای تهران باقی می‌ماند که می‌توان گفت سهم تاکسی‌های آنلاین است؛ یعنی یک‌دهم سفرهای درون‌شهری در تهران. ژوبین علاقبند در ۲۱آذر۱۳۹۷ گفته بود تعداد سفرهای اسنپ در شهر تهران روزانه حدود ۶۰۰هزار است. همچنین گفته ۸۵درصد بازار تاکسی‌های آنلاین در اختیار ماست و سایر اپلیکیشن‌های مشابه مانند تپسی، کارپیتو و ماکسیم در همان ۱۵درصد جا گرفته‌اند. با این حساب، سهم ۱۵درصدی دیگر بازیگران در مجموع، ۱۰۵هزار سفر است که با احتساب ۶۰۰هزار سفر اسنپ، می‌شود ۷۰۰هزار سفر؛ یعنی ۷۰۰هزار سفر آنلاین از مجموع ۱۸میلیون سفر درون‌شهری پایتخت! پس سهم تاکسی‌های آنلاین تنها ۳.۸درصد از کل حمل‌ونقل عمومی شهر تهران است و کمی دست و دلبازانه‌تر می‌توان سهم ۵درصدی برای آنها قائل شد. جالب است که این سهم ۵درصدی بیشترین بحث و جنجال را در مدیریت شهری و وضع قوانین و مقررات دارند. مدیران شرکت‌های تاکسی اینترنتی با سهم ۵درصدی از بازار حمل‌ونقل تهران در تلاشند کل سیستم مدیریت شهری را تغییر دهند، رگولاتور جدید تعیین کنند و نهادی جدید شکل دهند تا این ۵درصد را سروسامان دهند. حال باید پرسید وضع قوانین و مقررات و جلسات متعدد در سطوح بالای تصمیم‌گیری برای ۵درصد بازار حمل‌ونقل چقدر ضروری است و چه چیزی این ۵درصد را از ۵۰درصد سیستم حمل‌ونقل عمومی مجزا و متمایز می‌کند؟

ابلاغیه‌مبهم

به تازگی شهرداری ابلاغیه نظارتی که از سوی وزارت کشور صادر شده را ابلاغ کرده و پورسیدآقایی پیش از این در نشستی که در اندیشکده دانشگاه شریف برگزار شد، گفته بود: «تاکسی‌های اینترنتی باید ۲بار در سال معاینه‌فنی شوند، رانندگان در یک سامانه واحد احراز هویت شوند و عدم اعتیاد و صلاحیت آنها تایید شود و راننده ساکن همان شهر و شماره ماشین متعلق به همان شهر باشد» او گفته بود قوانین دیگری مانند عمر ۱۰ساله ناوگان و بیمه رانندگان تاکسی اینترنتی هم وجود دارد که هنوز هیچ الزامی برای رعایت آن وضع نشده. او حتی گفته بود ما زمان ۲ الی ۳ساله برای اجرای کامل موارد در نظر گرفته‌ایم و انتظار نداریم به صورت آنی اجرا شوند. تاکسی‌های اینترنتی می‌گویند همه رانندگان آنها احراز هویت می‌شوند، پس این خواسته جدیدی نیست. همه آنها هم داشتن راننده پلاک‌شخصی را در گفت‌وگو با همشهری رد کرده بودند. با این اوصاف مشخص نیست مخالفت صریح آنها با کدام بخش اساسنامه بوده است.

ناظران جهانی

چندی پیش گزارشی در پایگاه عصرایران منتشر شد که نشان می‌داد در ۱۰کشور وظیفه نظارت بر تاکسی‌های اینترنتی برعهده شهرداری و دولت است. اما این قوانین چیست؟ در لندن تاکسی‌های اینترنتی پذیرفته‌اند مقررات حمل‌ونقل عمومی را رعایت کنند. در مالزی خودروهای شخصی فعال در تاکسی‌های آنلاین باید به‌عنوان وسیله حمل‌ونقل عمومی ثبت شوند. در شیکاگو خودروهای شخصی فعال در تاکسی‌های اینترنتی باید دارای آرم و علایم قابل تشخیص باشند. در فرانکفورت آلمان شرکت تاکسی اینترنتی باید به‌عنوان شرکت تاکسیرانی رسمی ثبت شود و در دانمارک رعایت ضوابط تاکسیرانی فاکتوری مهم است. در برخی از کشورها این مسئله از این هم فراتر است. مثلا در کالیفرنیا و نیویورک ۲تاکسی اینترنتی لیفت و اوبر موظفند در مناطق و ساعات با سطح درخواست پایین، دسترسی رانندگان خود به اپلیکیشن را قطع کنند تا رانندگان تاکسی‌های رسمی وسنتی شهر فعالیت کنند.

اخبار

انقضای تاریخ قیمت‌های تابستانی مسکن

درحالی که آمارهای رسمی از کاهش قیمت اسمی مسکن در مناطق مختلف پایتخت خبر می‌دهند اما بررسی‌های میدانی از وضعیت قیمت پیشنهادی املاک در حوزه واحدهای نوساز نشان دهنده عدم همراهی سمت عرضه با وضعیت جدید بازار مسکن است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، بررسی آمار رسمی طی سه ماه گذشته نشان می‌دهد: روند رشد قیمت مسکن از ابتدای تابستان متوقف و در نیمه تابستان با تغییر مسیر، در جهت کاهش قیمت قرار گرفت. به‌طوری که در دو ماه گذشته به ترتیب تورم ماهانه قیمت مسکن معادل ۳ درصد و ۱/۶ درصد کاهش پیدا می‌کرد. به این ترتیب متوسط قیمت مسکن در شهر تهران از کانال ۱۳میلیون تومان در هر مترمربع به کانال ۱۲میلیون تومان وارد شد. با این حال بررسی‌های میدانی از وضعیت املاک عرضه شده به بازار نشان می‌دهند برخی از سازندگان و فروشندگان مسکن بی توجه به تغییر وضعیت بازار، همچنان بر قیمت‌های پیشنهادی اولیه خود اصرار می‌کنند. همین موضوع سبب شده تا همچنان بخش زیادی از فایل‌های نوساز بدون مشتری در فایل بنگاه‌های املاک باقی بمانند.

مشاوران املاک در مناطق مختلف پایتخت با تاکید بر آنکه وضعیت بازار خرید و فروش ملک در تهران طی دو ماه گذشته تغییر کرده است، عنوان می‌کنند: تاریخ انقضای قیمت‌های پیشنهادی املاک مربوط به دوره زمانی نیمه‌اول امسال گذشته است. اما برخی از فروشندگان بدون توجه به این وضعیت جدید، به کاهش قیمت‌های پیشنهادی خود اقدام نکرده‌اند. به همین دلیل قیمت‌های پیشنهادی خود را بالاتر از سایر آپارتمان‌های مشابه اعلام می‌کنند. مشاوران املاک به فروشندگان این فایل‌ها پیشنهاد می‌کنند برای عرضه واحدهای مسکونی خود به بازار، باید متناسب با شرایط جدید بازار که کاهش قیمت‌های پیشنهادی فصل تابستان است، اقدام کنند. چراکه معدود متقاضیان مصرفی موجود در بازار، با توجه به آغاز کاهش قیمت‌ها، سعی می کنند واحدی را انتخاب کنند که قیمت پیشنهادی آن مناسب و متناسب با قیمت پیشنهادی سایر آپارتمان‌ها در منطقه اعلام شده است.

اتوبوس‌های فعال در خطوط اتوبوسرانی دارای معاینه فنی هستند

معاون فنی شرکت واحد اتوبوسرانی تهران گفت: با توجه به اهمیت اخذ معاینه فنی برای اهداف زیست‌محیطی و ایمنی، اتوبوس‌های شاغل در خطوط اتوبوسرانی دارای معاینه فنی هستند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، نصرالله هاشمی در سومین جلسه کارگروه ویژه رفع دودزایی معاینه فنی جدید اتوبوس‌های شهر تهران اظهار کرد: قرار است در این جلسه با توجه به اشتغال اتوبوس‌های یورو ۴ در خطوط تندرو ۳ و ۵ شهرداری تهران موضوع استانداردهای مربوطه و چالش‌های موجود در نگهداری و تعمیرات کاتالیست SCR مورد بحث و تبادل نظر قرار گیرد.

هاشمی با بیان این که در اتوبوس‌های یورو ۴ موجود در شرکت واحد اتوبوسرانی، به دلیل به کار گیری تکنولوژی به‌روزتر کاهش آلایندگی خروجی اگزوز از جمله pm مشهود است، تصریح کرد: برای کنترل گاز خروجی ناکس (NOX) که با توجه به افزایش دمای احتراق در موتور افزایش پیدا می‌کند در سطح استاندارد یورو ۴ از تجهیز SCR در خروجی اگزوز استفاده می‌شود.

او افزود: با توجه به رابطه عملکرد این کاتالیست با دمای خروجی اگزوز راندمان کاهش ناکس بسته به شرایط عملکرد موتور متفاوت خواهد بود.

معاون فنی شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با اشاره به این‌که سولفور موجود در گازوئیل نیز عامل دیگری در طول عمر و عملکرد کاتالیست مذکور خواهد بود، گفت: این عامل علاوه بر کوتاه کردن عمر این کاتالیست رابطه مستقیم با افزایش آلودگی و هزینه تمام شده نگهداری و تعمیرات موتور خودروها دارد. درحال حاضر شرکت واحد اتوبوسرانی هزینه سنگینی بابت این مهم متحمل شده است.

هاشمی تصریح کرد: با توجه به اهمیت اخذ معاینه فنی برای اهداف زیست‌محیطی و ایمنی، اتوبوس‌های شاغل در خطوط اتوبوسرانی دارای معاینه فنی هستند. با توجه به افزایش چشمگیر سن ناوگان شرکت واحد در زمینه نگهداری و هزینه‌های مترتب بر آن مشکلات دوچندان وجود دارد که اهمیت نوسازی را بسیار حائز اهمیت می‌کند.

سید غفار وهابی - معاون بهره‌برداری ستاد معاینه فنی خودروهای تهران - نیز در این جلسه با بیان اینکه کاهش کاتالیستی انتخابی (SCR) یک سیستم پیشرفته کنترل انتشار گازهای گلخانه‌ای است که در موتورهای دیزلی استفاده می‌شود، گفت: فناوری SCR طراحی شده است تا واکنش‌های کاهش اکسید نیتروژن یا ناکس را در فضای اکسید کننده انجام دهد.

معاون بهره‌برداری ستاد معاینه فنی خودروهای تهران در مورد مزایای سیستم SCR اظهار کرد: این سیستم دارای استاندارد یورو۴ بالاترین استاندارد در شرکت واحد است. تحویل خروجی مواد بی‌ضرر از قبیل آب، نیتروژن و دی اکسید کربن به محیط ، کاهش هزینه‌ها جهت تعمیر و نگهداری قطعات و کاهش حداکثری ناکس و ذرات معلق از جمله دیگر مزایای این سیستم است.

او با اشاره به این که یکی از معایب سیستم SCR اضافه وزن تحمیلی به اتوبوس‌هاست، تصریح کرد: هزینه سربار اضافه برای خرید ادبلو برای اتوبوس‌ها و تعمیر و نگهداری ادبلو جدا از تعمیر و نگهداری موتور نیست و عملکرد بهینه هر دو به یکدیگر وابسته است.

معاون بهره‌برداری ستاد معاینه فنی خودروهای تهران با بیان این‌که تست نبود آب در مخازن حاوی گازوئیل مورد مصرف اتوبوس‌ها با استفاده از خمیر آب‌یاب انجام می‌شود اظهار کرد: این تست موجب عدم اختلاط آب با گازوئیل و عملکرد بهتر سوزن انژکتور موتور خواهد شد.

وهابی افزود: CM یا پایش وضعیت متمرکز بر تکنیک‌های آنالیز روغن، ارتعاش سنجی و سایر موارد است که در جهت عملکرد بهینه موتور جهت کاهش آلایندگی‌ها است. خوشبختانه این مورد در سامانه ۳ به صورت واحد مستقل در حال انجام است.

او گفت: ۹۳ درصد اتوبوس‌های شرکت واحد دارای معاینه فنی هستند. اتوبوس‌هایی که معاینه فنی ندارند خارج از سرویس‌دهی هستند تا تعمیرات لازم روی آن‌ها انجام شود.

معاون بهره‌برداری ستاد معاینه فنی خودروهای تهران در مورد انجام تعمیرات دوره‌ای منظم گفت: ۱۱۵ دستگاه اتوبوس‌های سامانه تندرو۳ جهت رفع عیب سیستم ادبلو به‌صورت میانگین دوبار در ماه مراجعه می‌کنند. سالیانه ۴۰ میلیون تومان صرف هزینه تعویض قطعات گران قیمت سیستم SCR می‌شود.

وهابی با تأکید بر این که ناوگان فعلی باید نوسازی شود اظهار کرد: این سامانه دارای ۱۱۵ دستگاه اتوبوس یوتانگ دوکابین خطی با عمر کوتاه کمتر از ۱۰ سال، ۴۶ دستگاه اتوبوس یانگ من دو کابین خطی با عمر بالای ۱۰ سال، ۲۲ دستگاه اتوبوس شهاب تک کابین خطی با عمر بالای ۱۰ سال است. امیدوارم با فرآیندی که دولت در پیش گرفته نوسازی اتوبوس‌های این بخش انجام شود.

ابوالفضل علیمردانی - مدیرکل معاونت فنی شرکت واحد - ضمن اشاره به بایدها و نبایدهای کنترل آلایندگی تولید شده اتوبوس‌هایی که عمر بالاتر از حد استاندارد دارند و هزینه‌های گران تعمیر و نگهداری سیستم SCR گفت: سالیانه ۴۰ میلیون تومان هزینه کاهش ناکس در اتوبوس‌ها می‌شود.