یادداشت

## چرا استراتژی بازسازی مهم است

پیش از این برخی اصطلاحات تخصصی عنوان شد؛ همچنین روندی را که یک شرکت در مراحل بازسازی از زمان تشخیص مشکل تا بازگشت به رشد طبیعی طی می‌کند را بیان کردیم. در این بخش قصد داریم به دو سوال کلیدی پاسخ دهیم:
۱-چه زمانی شرکت متوجه می‌شود که باید بازسازی انجام دهد؟
۲-چرا استراتژی بازسازی مهم است یا به عبارت دیگر، اهمیت بازسازی چیست؟

### نیاز به بازسازی

زمانی‌که شرکت در روند طبیعی خود قرار دارد، نشانه‌هایی در شرکت ظهور می‌کنند که از دید مدیریت پنهان نیستند اما تیم مدیریت نسبت به آنها حساس نیست. این نشانه‌ها، علائم بحران هستند. حدوداً ۵۲ درصد از مشکلاتی که در شرکت‌ها به وجود می‌آیند، مشکلات داخلی هستند. جان گالردنر می‌گوید: «شرکت‌ها از اینکه نمی‌توانند مشکلاتشان را حل کنند آسیب نمی‌بینند؛ بلکه از این موضوع آسیب می‌بینند که نمی‌توانند مشکلاتشان را ببینند.» شاید شرکت‌هایی را دیده باشید که طول عمر کوتاهی دارند (معمولا تا پنج سال) و در مقابل شرکت‌هایی هستند که به نظر می‌رسد پایانی نخواهند داشت. نحوه پاسخگویی مدیریت به نشانه‌های فردی و سازمانی می‌تواند عامل تعیین‌کننده‌ای در طول عمر شرکت باشد. نشانه‌های نیاز به بازسازی را می‌توان به علائم کمی و کیفی تقسیم‌بندی کرد.

### علائم کمی

در بررسی انجام شده از مدیران، کاهش سود به‌عنوان مهم‌ترین علامت هشدار اعلام شده است. در یک بررسی صورت گرفته از ۳۲۰ شرکتی که بازسازی انجام داده‌اند، حدود ۸۰ درصد آنها متحمل یک یا چند سال خسارت مالی شده‌اند. کاهش سود خیلی قبل‌تر از آنکه کاملا متوجه آن شوید، شروع شده است فقط رخداد آن در زمان برخورد با مشکل است. دومین عامل، کاهش سهم بازار است. این عامل ممکن است در اثر ناسازگاری قیمت در بازار به وجود آید. رابرت براون می‌گوید: «لحظه‌ای که این دو نشانه را در یک شرکت به همراه هم مشاهده کردید، شک نکنید که این شرکت به سمت مشکل پیش می‌رود». همچنین افزایش سریع بدهی، کاهش سرمایه در گردش و حجم معاملات نیز از علائم کمی هستند.

### علائم کیفی

ارتباطات ضعیف مهم‌ترین علامت کیفی نیاز به بازسازی است. ارتباطات ضعیف ممکن است دقیقا قبل از شروع مشکل خود را نشان دهد. افراد عملیاتی اولین نفرانی هستند که از وجود این مشکل مطلع می‌شوند؛ بنابراین باید بتوانند با مدیر مربوطه ارتباط مستقیمی داشته باشند. اما در اکثر موارد این اتفاق رخ نمی‌دهد؛ زیرا شخصی که حامل پیام بد است از ترس آسیب دیدن موقعیت خود، پیام بد را منتقل نمی‌کند. همچنین مدیران ارشد اغلب با دقت کافی به پیام‌ها گوش نمی‌دهند. سیستم‌های اطلاعاتی ضعیف دومین علامت هستند. سیستم‌های اطلاعاتی باید به شکلی باشند که مدیریت بتواند هر محصول یا خدمتی را در شرکت به‌صورت مستقل رهگیری کند. روحیه پایین کارمندان سومین علامت است. این علامت حتی می‌تواند در شرکت‌های موفق ظاهر شود؛ حتی می‌توان شاهد روحیه بالا در شرکت‌های رو به شکست بود. تشخیص و شناخت این علامت قبل از اینکه به تهدیدی جدی تبدیل شود، بسیار مشکل است.

دو عامل مهم دیگر در شکل‌گیری نیاز به بازسازی، تنوع و توسعه بیش از حد است. شرکت از طریق توسعه یا تنوع در زمینه‌هایی که هیچ تخصصی ندارند و همچنین ورود به بازارهای جدید و محصولات جدید، باعث ایجاد بحران خواهد شد. با نزدیک‌تر شدن شرکت به سقوط، علائم دیگری ظاهر می‌شوند؛ مشتریان این علائم را به‌صورت سقوط کیفیت محصولات یا خدمات، کاهش قیمت‌ها و سیاست‌های اعتباری سخت گیرانه می‌بینند. تامین‌کنندگان با کاهش ذخایر قطعات و مواد اولیه یا کاهش میزان سفارش‌ها و پرداخت‌های طولانی مدت متوجه این نشانه‌ها می‌شوند. کارمندان نیز به‌صورت مقاومت در برابر افزایش پرداختی‌ها و کاهش اضافه کار به این علائم پی می‌برند. در این صورت نیاز به بازسازی در شرکت ضرورت می‌یابد.

### اهمیت بازسازی

مدیریت هوشیار می‌تواند از بحران به‌عنوان فرصت استفاده کند. بازسازی تغییرات مثبت و پایداری در شرکت ایجاد می‌کند. معمولا افراد در مقابل تغییر مقاومت می‌کنند ولی رهبر بازسازی باید این باور را در آنها به وجود آورد که تغییر یک مزیت خواهد بود. به نظر می‌رسد ساده باشد ولی این نکته را در نظر داشته باشید که حداقل دوسوم از شرکت‌های بحران‌زده، نمی‌توانند در زمانی مناسب، اقدامات مناسبی انجام دهند. جنرال دایناميکس بین سال‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۶۲، ۴۲۰ میلیون دلار خسارت دید. شرکت سینگر در سال ۱۹۷۷ بیش از ۴۰۰ میلیون دلار ضرر کرد. این اعداد بسیار ترسناک هستند ولی چرا این شرکت‌ها بازسازی انجام دادند؟ پاسخ این سوال در مقایسه‌ای نهفته است که شیندل و پتون انجام داده‌اند.

در کل باید به این حقیقت توجه کرد که شرکت‌های بازسازی شده در بسیاری از دستمبندی‌ها عملکرد بهتری نسبت به شرکت‌های بازسازی نشده داشته‌اند. مدیریت شرکت پس از عملیات بازسازی باید بتواند شرکت را از جنبه‌های مالی و ابعاد مختلف بازار به وضعیت مطلوبی برساند.

نویسندگان:
دکتر رحمن عابدین‌زاده نیاسر - پوریا روانستان

# جاده حلقه‌دره خط کشی شد

معاون اجرایی و عمران شهری سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج از خط کشی محوری جاده حلقه‌دره، خبر داد.

به گزارش پیام آشنا؛ به نقل از کرج امروز، حسن پاکاری با بیان اینکه خط کشی محوری معابر و خیابان‌ها نقش بسزایی در نظم دهی به ترافیک شهر و سهولت در عبور و مرور شهروندان دارد اظهار کرد: این عملیات شامل اجرای خط کشی محوری به طول حدود ۱۰ هزار متر، در جاده حلقه دره (مرکز دفن زباله سازمان مدیریت پسماند شهرداری کرج) است.

او گفت: خط کشی در این محدوده با رعایت استاندارد معابر شهری، به صورت ممتد و منقطع با استفاده از رنگ سرد ترافیکی، به همت نیروهای ترافیکی سازمان و با نظارت معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج صورت گرفته است.

بضاعتی پور خبر داد:

# کاشت درخت و درختچه های مقاوم به کم آبی در کرج

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج گفت: یکی از اصول مهم در توسعه فضای سبز شهری استفاده از پوشش های گیاهی مناسب است.

به گزارش پیام آشنا، پیمان بضاعتی پور اظهار کرد: این موضوع علاوه بر کاهش مصرف آب، در زیبایی هر چه بیشتر شهر نیز نقش به سزایی دارد. وی افزود: به همین منظور یکی از اهداف این سازمان در سالیان اخیر شناسایی گونه های متفاوت با بافت غالب موجود در شهر و البته سازگار با شرایط اقلیمی است.

بضاعتی پور اضافه کرد: این گونه ها با مطالعه و با هدف سازگاری با شرایط اقلیمی شهر کرج در فضای سبز شهری مورد استفاده قرار گرفته اند که بسیاری از آن‌ها از لحاظ مقاومت به کم آبی و یا شوری حائز اهمیت اند.

این مسئول ادامه داد: با توجه به فرارسیدن فصل گرما و میزان بالارفت مصرف آب در بسیاری از طرح‌های جدید این موضوع مورد توجه قرار داده شده به عنوان نمونه با صدور دستورالعمل به تمامی مناطق دهگانه شهری کاشت چمن در عرصه های فضای سبز ممنوع شده و به جای آن از گیاهان ثابت پوششی مانند فیله آ، آناتروم و ... که نیاز کمتری به آبیاری دارد استفاده می شود.

وی افزود: این مورد در خصوص درختان درون شهری شامل گونه هایی همچون نارون، زیتون تلخ، توت ترک، چنار و درختچه شامل یاسمین کراس، اختر، زرشک قرمز، کاج مشهدی، طاووسی، گل صوتی، خرزره است. همچنین در بخش جنگل کاری پیرامونی از گونه هایی همچون داغداغان، انواع بادامک سرو نقره ای و کاج تهران استفاده می شود.

بضاعتی پور گفت: در همین زمینه از ابتدای سال نیز برنامه ریزی برای ارتقا سیستم های آبیاری و آبرسانی به طور جدی در واحد آب سازمان صورت گرفته و تلاش شده بخش بیشتر و قابل توجهی از اراضی جنگل کاری کرمبند سبز و درخت کاری هاي شهر مجهز به سیستم آبیاری قطره ای شوند.

# موافقت ۵۰ درصدی پایتخت‌نشینان با لغو طرح زوج و فرد

متاسفار معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از رضایت ۵۰ درصدی مردم پایتخت از طرح زوج و فرد خبر داد.

به گزارش پیام آشنا؛ به نقل از ایسنا علی پیرحسین‌لو با اعلام نتایج نظرسنجی که در خصوص نتایج طرح ترافیک و زوج و فرد انجام شد گفت: از اول تیرماه طرح زوج و فرد ملغی و طرح جدید کاهش آلودگی هوا جایگزین آن می‌شود و برهمین اساس معاونت حمل و نقل تصمیم گرفت نظرسنجی از مردم قبل از اجرای طرح انجام دهد تا نگرش آنها را در مورد طرح جدید ترافیکی بسنجد.

او افزود: جامعه آماری بیش از ۱۵۰۰ نفر از شهروندان بالای ۲۵ سال تهرانی بودند. نتایج جالبی از این نظرسنجی احصاء شد؛ به گونه‌ای که ۵۰.۸ درصد مردم معتقد بودند که ایجاد تغییر در طرح زوج و فرد فعلی یک ضرورت است و به عدم کارایی طرح فعلی اذعان داشتند.

متاسفار معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با بیان این که ۲۰ درصد مردم بدون نظر بودند، ادامه داد: این در حالی است که ۲۸.۲ درصد مردم معتقد بودند که با حفظ طرح موجود می‌توان تغییراتی در راستای بهبود این طرح اعمال کرد.

پیرحسین‌لو گفت: افرادی که در داخل محدوده طرح زندگی می‌کردند، حمایت بیشتری از تغییر طرح زوج و فرد داشتند. ۵۸.۸ درصد از ساکنان محدوده معتقد بودند که طرح زوج و فرد باید تغییر کند و این نشان می‌دهد که عوارض و آزار طرح زوج و فرد برای آنها محسوس‌تر بوده است.

او افزود: ۵۰ درصد مردم از کلیات سیاست‌های ترافیکی شهرداری تهران رضایت داشته و با آن همراهی می‌کردند. البته ۳۰ درصد نیز کلا ناراضی بوده و ۲۱ درصد از مردم نیز نظری در این خصوص نداشتند.

متاسفار معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: یکی دیگر از موارد نظرسنجی در مورد تاثیر کنترل معایته فنی بود که ۶۱.۲ درصد مردم معتقد بودند سختگیری در اخذ معایته فنی به کاهش آلودگی هوا کمک کرده است و ۲۱.۹ درصد مردم نیز این اقدام را تلوفق می‌دانستند.

به گفته پیرحسین‌لو، یافته‌های این نظرسنجی نشان می‌دهد که اطلاع مردم از تخفیف معایته فنی بر تر خوب بوده است؛ هرچند که از خدمات هوشمند الکترونیکی و غیرحضوری طرح ترافیک تسبتا رضایت داشتند.

او گفت: مردم معتقدند که اطلاع‌رسانی درستی دراین زمینه انجام نگرفته است. ۴۴ درصد نارضایتی مردم از عدم اطلاع‌رسانی صداوسیما بود و از بین رسانه‌های مختلف همچون سایت‌ها، شبکه‌های اجتماعی، روزنامه و غیره اعلام کردند که توقع‌شان از صداوسیما بیشتر است؛ هرچند که ما تیز به طور جدی به عدم اطلاع‌رسانی صداوسیما انتقاد داریم، چرا که تغییر طرح ترافیکی یک مساله عمومی برای شهر تهران است و باید همه در راستای اطلاع‌رسانی آن کمک کنند.

متاسفار معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران افزود: براساس مصوبه شورای شهر باید درآمدهای طرح ترافیک صرف توسعه حمل و نقل عمومی شود. سه چهارم مردم تردید دارند که درآمدهای شهرداری از این محل صرف توسعه حمل و نقل عمومی شود که البته این فرسایش سرمایه اجتماعی و بی‌اعتمادی به‌نهاد شهرداری از گذشته به مالرت رسیده است و باید این مساله بهبود یابد.

پیرحسین‌لو گفت: این نظرسنجی قبل از اجرای طرح لغو زوج و فرد، انجام شده و یک ماه بعد از اجرای طرح تیز نظرسنجی دیگری انجام می‌شود. تا میزان موفقیت این طرح از نظر مردم مورد پایش قرار گیرد.

معمای پارکینگ‌های در حال انفجار

# ۱۸۱ زمین فوتبال؛ فضای لازم برای پارک ۶۰ هزار خودرو

انتشار تصاویر ماهواره‌ای از پارکینگ ایران‌خودرو دیروز حسابی خبرساز شد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از شهروند، تصاویری که در نگاه نخست به نظر می‌رسد انبار احتکار خودروسازان است اما مدیر روابط عمومی ایران‌خودرو می‌گوید تصاویر منتشرشده مربوط به خودروهایی است که نقص قطعه دارند و آماده ارایه به بازار نیستند. مرتضی آقایی دراین‌باره می‌گوید: «درحال حاضر چیزی حدود بین ۶۰ تا ۷۰هزار خودروی ناقص در پارکینگ ایران‌خودرو وجود دارد که امکان عرضه آن در بازار وجود ندارد.»

به گفته او عمده نقص این خودروها مربوط به قطعات الکترونیکی است و با دستور مدیرعامل ۲۰هزار تای آنها تا امروز تکمیل شده و به‌زودی عرضه خواهند شد. این گفته‌ها اما در شرایطی مطرح شده که مدیرکل تعزیرات تهران همین چند روز پیش اعلام کرده بود که ادعای دو شرکت خودروساز داخلی مبنی بر کمبود قطعه غیرواقعی است. محمدعلی اسفناني در ادامه گفته بود که طبق شکایت‌هایی که به ما رسیده است، برخی از خودروسازان از جمله دو خودروساز مهم کشور به تعهدات خود مبنی بر فروش فوری عمل نکرده‌اند و قطعا سازمان تعزیرات در این خصوص ورود می‌کند.

از آن سو رضا رحمانی، وزیر صنعت می‌گوید که حتی دو خودروی ملی پراید و سمند کاملا ملی نیستند و حداکثر حدود ۸۵درصد قطعات آنها داخلی‌سازی شده است و این خودروها بیشتر از نظر قطعات الکترونیک وابستگی دارند و تامین این قطعات از خارج کشور دشوار است.

در حالی به گفته آقایی در برخی از روزها تعداد خودروهای تحویلی ایران‌خودرو به ۳هزار دستگاه خودرو هم می‌رسد که گشتی در بازار نشان می‌دهد بسیاری از افرادی که در سال گذشته نسبت به خرید قطعی خودرو اقدام کرده‌اند، هنوز موفق به دریافت خودروی خود نشده‌اند. فعالان بازار که خودروسازان را متصر گرانی خودرو می‌دانند، می‌گویند که جادمخصوص نشین‌ها هر وقت که خود می‌خواهند عرضه را به حداقل می‌رسانند و با این روش همواره بازار را برهم‌ریخته و قیمت‌ها را بالا می‌برند.

آن‌گونه که از گفته‌های این مقام مسئول در صنعت خودروسازی بر می‌آید مشکل نقص قطعه تنها محدود به یک خودروی خاص نیست و تمامی محصولات این شرکت از سمند که خودروی ملی است تا گروه خانواده پژو با این مشکل دست و پنجه نرم می‌کنند. البته این نخستین بار نیست که مسئولان صنعتی اعتراف می‌کنند داخلی‌سازی برخی از خودروها در کشور هیچ وقت واقعیت نداشته است.

۲۵ مترمربع فضای پارکینگی هستیم که با احتساب ۶۰هزار دستگاه خودروی ادعا شده، دست‌کم ۱۵۰ هکتار فضا برای پارک این تعداد خودرو نیاز است. برای درک بهتر بزرگی این فضا جالب است بدانید مساحت یک زمین فوتبال براساس استانداردهای بین‌المللی (طول ۱۱۰ متر و عرض ۷۵ متر) چیزی حدود ۸۲۵۰ متر می‌شود و فضایی که برای پارک این تعداد خودرو نیاز است، معادل با ۱۸۱ زمین فوتبال بین‌المللی است.

اخبار

## ۸۳ درصد روستاهای ایران تلفن و اینترنت دارند

تعداد روستاهای دارای تلفن ثابت بیش از ۵۱هزار روستاست که درصد روستاهای دارای ارتباط را به بیش از ۸۳ درصد می‌رساند.

به گزارش پیام آشنا، مطابق آمار منتشره در وبسایت سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی، تعداد روستاهای دارای تلفن ثابت ایران، ۵۱هزار و ۵۵۵ روستاست که این عدد در سال ۹۶ معادل ۵۵هزار و ۳۲۵ روستا بوده است. همچنین درصد روستاهای دارای اینترنت و تلفن ثابت ۸۳.۵۲درصد است.

## شهربازی وسط بافت تاریخی چه کار می کند؟

دیروز کانال تلگرامی دیده‌بان میراث فرهنگی ایران تصاویری از احداث زمین بازی و پیست کارتینگ در میدان امام علی(ع) اصفهان که به میدان عتیق، میدان کهنه و سبزه میدان معروف است، منتشر کرد، این تصاویر به سرعت با واکنش کاربران شبکه‌های اجتماعی روبه‌رو شد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از شهروند، موقعیت میدان عتیق یا سبزه میدان از این منظر مهم است که از یک سو مسجد جامع اصفهان را به بنای هارونیه و از سوی دیگر به مدرسه و کاروانسرای کلبه‌گران و بازار بزرگ اصفهان متصل می‌کند و از جمله میراث ثبت‌شده اصفهان به حساب می‌آید. این طور که به نظر می‌رسد سازه‌های جدید که به‌عنوان شهربازی ساخته شده‌اند، نه‌تنها در حریم بافت تاریخی قرار دارند، بلکه منظر بصری مسجد جامع اصفهان را نیز نقض کرده‌اند. فریدون الهیاری، مدیرکل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری اصفهان که به گفته خودش در ماموریت به سر می‌برد، از ساخت چنین سازه‌یی در سبزه میدان بی‌خبر است. او می‌گوید: «مطمئن هستم که این سازه بدون مجوز سازمان میراث فرهنگی ساخته شده است.» او وعده پیگیری ماجرا را هم می‌دهد و می‌گوید: «بارها بدون هماهنگی با میراث فرهنگی از این دست اقدامات انجام شده است که بعد از پیگیری‌ها نتوانستیم بخشی از آنها را متوقف کنیم.»

روزبه فرزان یکی از فعالان میراث فرهنگی اصفهان در مورد این سازه به «شهروند» می‌گوید: «بارها در مورد آن‌چه شهرداری و بقیه نهادها در مورد بافت تاریخی اطراف مسجد جامع انجام می‌دهند، تذکر دادیم، اما کار خودشان را کردند. یک فضا در میان این بناها ساخته‌اند که اصلا رونق نگرفته و ساخت فضای بازی و سرسره هم برای رونق دادن به همین فضاست. درواقع آن‌چه ما باید بیشتر برایش تلاش کنیم دستکاری‌هایی است که پیش از این انجام شده است.»

رسول ابراهیمی یکی دیگر از فعالان میراث فرهنگی شهرستان که بعضی از عکس‌های منتشرشده را گرفته است، در مورد این اتفاق می‌گوید: «به نظر من ساخت شهربازی حتی اگر به بافت تاریخی هم صدمه فیزیکی نزند، از نظر فرهنگی و منظری که درست کرده است، یک کار ضد میراث فرهنگی محسوب می‌شود. مگر برای رونق دادن به فضای تاریخی باید شهربازی بسازیم؟ هر محیطی اقتضائات خودش را دارد.»

حسین امیری، معاون خدمات شهری شهرداری اصفهان هم در گفت‌وگو با «شهروند» در مورد این ماجرا می‌گوید: «بعد از ساخت میدان امام علی(ع) در این منطقه در سال‌های گذشته متاسفانه این بافت تاریخی با رکود و کم‌رونقی روبه‌رو شد، تا جایی که هم کسبه زیان دیدند و هم فعالان فرهنگی از بی‌توجهی گردشگران و مردم به این منطقه گلایه می‌کردند، به همین دلیل هم طرحی برای رونق‌بخشی به این منطقه در نظر گرفته شد.» او ادامه می‌دهد: «قرار بر این شد که در این فضای مناسبی که وجود دارد، فعالیت‌هایی مانند برگزاری نمایشگاه و چند اقدام دیگر انجام شود، اما کل کار هنوز ناقص است. نظر ما این است که قبل از اتمام پروژه نباید در مورد آن قضاوت کرد، اما در مورد پارک بادی که ساخته شده، من آن را بی‌سلیقگی پیمانکار می‌دانم و همین امروز (شنبه) برای جمع‌آوری آن اخطار و تذکر دادم. به مدیران مجموعه اخطار دادم که ظرف همین امروز این سازه‌ها باید جمع‌آوری شود، چون خود ما هم قبول داریم که ساخت شهربازی آن هم به این شکل با بافت تاریخی و فرهنگی این فضا سنخیتی ندارد.»

# ویژگی انحصاری بازار آپارتمان‌های لوکس متراژ

تنها نقطه کانونی جست‌وجوی بی‌دردسر آپارتمان نوساز در بازار مسکن کنونی، بازار آپارتمان‌های بزرگ‌متراژ یا مساحت بیش از ۱۵۰ مترمربع است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، تحقیقات میدانی از بازار مسکن حاکی از این است که سازنده‌های آپارتمان‌های کوچک و متوسط متراژ متناسب با دامنه مساحت مورد تقاضای عمده جست‌وجوگران مصرفی بازار ملک، همچنان از عرضه آپارتمان‌های تکمیل شده خودداری می‌کنند. ناطمینانی به آینده شرایط اقتصادی و وضعیت بازارهای مختلف مهم‌ترین عاملی است که سازنده‌ها را از فروش ملک در بازار فعلی منصرف می‌کند. رفتار بازار مسکن و نوسان سینوسی نرخ رشد قیمت مسکن طی دست‌کم هفت ماه اخیر موجب شده پیش‌بینی اتفاقات پیش‌روی بازار مسکن برای فعالان این بازار دشوار باشد و به همین خاطر نمی‌توانند روی حدس و گمان‌هایی که در این رابطه حتی از سوی کارشناسان مطرح می‌شود، حساب ویژه باز کنند. اما در این شرایط کمپایی آپارتمان نوساز، در یک گروه متراژی عمده آپارتمان‌های موجود اتفاقا از جنس نوساز و کلیدنخورده هستند.

بازار آپارتمان‌های بزرگ و لوکس متراژ یا مساحت بیش از ۱۵۰ مترمربع در حال حاضر کانون عرضه نوسازها در بازار مسکن محسوب می‌شود، طوری که به اذعان واسطه‌ها از هر سه فایل در این دامنه متراژی، دو مورد نوساز و تازه‌ساز هستند. با این حال از آنجاکه اغلب این واحدها در محله‌های متوسط به بالا و لوکس تهران با میانگین قیمت بین ۳۵ تا ۶۰ میلیون تومان به ازای هر مترمربع قرار دارند، دامنه مشتریان آنها محدودتر است و در نتیجه معامله در این بخش از بازار، با وجود عرضه ملک نوساز، بسیار ناچیز است.