یادداشت

## بررسی نمونه‌هایی از شکست در بازسازی

در این مقاله سعی بر آن است تا با توجه به مبانی و مفاهیم ارائه شده در مطالب قبلی، تموتهای از شکست‌های مشهور در مدیریت استراتژیک بازسازی شرکت‌ها را تشریح کنیم:

شرکت کرایسلر: کرایسلر یک شرکت خودروساز چند ملیتی است. شرکت کرایسلر، شرکتی دائما در حال توسان بود. چهار مرتبه در دهه پنجاه، دو مرتبه در دهه شصت و سه مرتبه در دهه هفتاد. درآمدهای کرایسلر به شدت کاهش یافتند. کنگره ایالات‌متحده بسته حمایتی ۳/۵ میلیون دلاری را برای تجات کرایسلر در نظر گرفت. رابرت ویلسون می‌گوید: «یک شرکت تا زمانی که به آخرین مرحله بازسازی نرسیده باشد و رشد خود را مجددا شروع نکند، بازسازی نشده است.» با توجه به گفته ویلسون می‌توان کرایسلر را به‌عنوان یک شکست بازسازی در نظر گرفت. مشکلات اساسی کرایسلر شامل موارد سود تخاضی کم، یکپارچگی کم، آمیخته محصول ضعیف، رکود اقتصادی تاشی از پایگاه مشتری و ورود با تاخیر محصولات جدید به بازار می‌شود.

دونالد بیبیوات Donald Bibeault مشاور بازسازی می‌گوید: «اگر تلاش برای بازگرداندن شرکت به سلامت پایدار در چارچوب زمانی معقول یک تا سه ساله به شکست بینجیدلد، من آن را شکست بازسازی در نظر می‌گیرم.»

شرکت آردن می‌گیرد: شرکت لبتیاتی آردن می‌خیر پنج تلاش برای بازسازی مجزا داشت، از جمله تغییرات مدیریتی که تمامی آنها شکست خوردند. هیچ یک از مدیریت‌های جدید نتوانستند زیان‌های مالی بزرگ شرکت را متوقف سازند. مشکل اصلی آنها مدیریت ضعیف و غیرمتمرکز بود. سهم بازار شرکت در کالیفرنیای جنوبی از ۱۰ درصد در سال ۱۹۶۸ به کمتر از ۲ درصد کاهش یافت. مشکلات آنها زمانی شروع شد که زنجیره بازار این شرکت با شرکت خردهفروشی آرن فارمز ادغام شد. مدیران اجرایی بخش لبتیات آردن که تجربه خردهفروشی نداشتند، مسئولیت عملیات سوپرمارکت‌ها را بر عهده گرفتند. بخش لبتیات مقدار قابل توجهی از فروش خود را از دست داد، زیرا سایر سوپرمارکت‌ها به‌دلیل رقابتی بودن محصولات لبتی، عرضه محصولات آردن را قبول نمی‌کردند.

شرکت سیمونز: مثالی از یک تلاش بازسازی که در مرتبه اول شکست خورد، شرکت سیمونز است. سیمونز اقدامات تاثیرگذاری در جهت معکوس‌سازی روند نزولی خود انجام داد. ماند: استفاده از مواد با کیفیت پایین، کاهش تولید بدون بررسی موجودی و... که کارآیی نداشتند، ولی اقداماتی از قبیل اعطای قدرت بیشتر به کارکنان، ساده‌سازی و اثربخشی بیشتر بازاریابی، جذب‌سازی بسیاری از خطوط تولید و کاهش تعداد زیادی از تعاونت‌های سیمونز از جمله اقدامات موثری بودند که در روند بازسازی صورت گرفت. حتی بعد از جدایی ۶۰۰ کارمند از کارخانه‌های سیمونز، این شرکت باز هم بهروری کمی داشتند. آنها فقط یک شیفت و بدون توجه به استانداردهای صنعت کار می‌کردند. در نتیجه سیمونز نتوانست نشانه‌ای از بهبود تمایش دهد؛ بنابراین در ژوئن سال ۱۹۷۸ از گرنت سیمونز Grant Simons توه بزرگ بتیان‌گذار شرکت خواسته شد تا مسئولیت خود را واگذار کند.

شرکت شروین-ویلیامز: شروین-ویلیامز یک تولید کننده میلیارد دلاری رنگ است. تحلیلگرانی که روند شرکت را دنبال می‌کردند، از فرآیند بازسازی شرکت تامید شدند. وقتی تتایج خروجی مورد ارزیابی قرار گرفتند، تردیدی به وجود آمد که آیا کنترل‌های مالی شرکت کافی هستند یا خیر؟ شروین-ویلیامز در صنعتی بالغ و با رشد آرام کار می‌کرد، رقبای آن ماتند شرکت استاندارد برنتز پیتت و دی‌سوتو درآمدهای بالایی داشتند؛ این در حالی بود که شروین-ویلیامز با مشکلات جدی مالی و اقتصادی روبه‌رو بود. هیات‌مدیره قبل از اینکه والتر اسپنسر (Walter Spencer) را مجبور به کناره‌گیری کند، سال‌ها به او فرصت داد تا شرکت را بازسازی کند.

شرکت جنتسکو: فرانک جارمن Frank jarman جوان به منظور هدایت شرکت در رکود اقتصادی بزرگ پوشاک از سال ۱۹۷۴ تا ۱۹۷۵ مدیریت را از پدرش تصاحب کرد. فرانک در سال ۱۹۷۵ برای بازسازی جنتسکو پرونده‌ای تشکیل داد و گفت که متاسفانه شرکت باید توجه و تحلیل توانایی‌های خود را در جنتسکوی جدید که بعد از سال ۱۹۷۵ ظهور می‌کند، متمرکز کنند. اقتصاد دچار تحول شد. اما بازسازی در جنتسکو صورت نگرفت. عدم موفقیت بازسازی به‌دلیل تملیک‌های بی‌شماری بود که پدر فرانک انجام داده بود. مدیران خودمختار که عادت کرده بودند فعالیت‌های مستقلی از مدیریت مجموعه انجام دهند، در برابر به‌کارگیری کنترل‌های مالی لازم مقاومت می‌کردند. در اوایل سال ۱۹۷۸، فرانک جارمن رقابت خود را با زمان باخت و سکان مدیریت را به جان هانیگان John Hanigan واگذار کرد. هانیگان با تمام وجود خطه تکانی بزرگی انجام داد که فرانک و مکسی جارمن (Maxey Jarman) در مواجهه با آن شکست خوردند. او شرکت‌هایی را با حجم فروش سالانه بیشتر از ۲۰۰ میلیون دلار و ضرر ۲۰ میلیون دلار، واگذار کرد. هانیگان می‌گوید: «به سازمانی برخوردم که سال‌ها روی رشد فروش تمرکز کرده بود. باید این تمرکز را تغییر می‌دادم.»

شرکت امریکن موتورز: (AMC) این شرکت به‌دنبال رقابت با سه شرکت بزرگ فورد، جنرال موتورز و کرایسلر بود. (AMC) هرگز نتوانست بازسازی انجام دهد زیرا عملکرد متوسط آنها به شکلی بود که تیاز شرکت به سرمایه‌های برای حفظ سرعت رقابت با سه رقیب بزرگ خود را بدتر کرد. کسبوکار خودرو سرمایه زیادی برای تغییر شکل و تجهیز مجدد نیاز دارد. متابعی که امریکن موتورز می‌توانست استفاده کند در سال‌های اخیر تا نزدیک نقطه صفر سقوط کردند. توانایی کلی این شرکت برای ایجاد سرمایه در صنعتی که تیازمند مقدار زیادی پول است، به یک مشکل قیرقابل حل تبدیل شده بود. برخی از تحلیلگران بحث خودرو پیشنهاد دادند که بهتر است (AMC) از ساخت خودرو خارج شده و روی عملیات‌های سودده خود تمرکز کند، ولی می‌توان گفت که شرکت به دام افتاده بود. سودآورترین بخش (AMC)، واحد (AMC) جیپ بود که موتور، ابزار و قطعاتی را تولید می‌کرد که در این خودروها استفاده می‌شد. اگر (AMC) تولیدی تداشته باشد که موتور و قطعات بخش (AMC) جیپ را مورد استفاده قرار دهد، ممکن است هزینه‌های جیپ به شدت بالا برود. بهترین گزینه موجود برای آنها تلاش برای بازسازی کسبوکار خودرو است. ولی برای انجام آن شرکت تیازمند سرمایه‌ای است که تمی‌تواند از منابع داخلی تولید یا به‌صورت خارجی از روش‌های سنتی تامین کند. ای‌امیدی برای تامین تولیدی تداشته باشد که موتور و قطعات بخش (AMC) جیپ را مورد استفاده قرار دهد. ممکن است هزینه‌های جیپ به شدت بالا برود. بهترین گزینه موجود برای آنها تلاش برای بازسازی کسبوکار خودرو است. ولی برای انجام آن شرکت تیازمند سرمایه‌ای است که تمی‌تواند از منابع داخلی تولید یا به‌صورت خارجی از روش‌های سنتی تامین کند. ای‌امیدی برای تامین سرمایه و گسترش اقتصادی خط تولید خود، از توکمک گرفت. علاوه‌بر این، اکتون به‌طور موثری روی یک یا دو حوزه تمرکز می‌کند: جیپ و وسایل نقلیه جهاز چرخ متحرک. این حوزه‌ها مزیت‌های رقابتی شرکت هستند. با توجه به موارد ذکر شده می‌توان دو دلیل عمده برای شکست بازسازی عتوان کرد: نخست اینکه ممکن است مدیریت جدید نتواند فشارهای کاری را کنترل کند. دوم: هیات‌مدیره تصمیم داشته باشد تا عملیات بازسازی را بدون دلیل منطقی با مدیریت کنونی به انجام برساند.

نویسندگان:
دکتر رحمن عابدین‌زاده نیاسر - پوریا روانستان

# جانمایی و نصب کانکس‌های بازیافت پسماندهای خشک در کرج

معاون خدمات شهری شهرداری کرج خبر داد: بنا بر قرارداد طرح تفکیک از مبدا سازمان مدیریت پسماند تعدادی کانکس بازیافت ویژه پسماندهای خشک در مناطق دهگانه شهر جانمایی و نصب می‌شوند

**به گزارش پیام آشنا،** محمدرضا زین‌العابدینی با بیان اینکه طرح جمع‌آوری پسماندهای خشک از در منازل به زودی اجرایی می‌شود، گفت: به منظور رفاه حال شهروندان و برای اجرای بهینه طرح تفکیک از مبدا، جانمایی و نصب کانکس‌های بازیافت پسماندهای خشک در کرج آغاز شده است.

وی بیان کرد: این اقدام برای اجرای درست طرح جمع آوری پسماندهای خشک از در منازل، انجام می گیرد. تلاش شده طراحی کانکس‌ها به گونه‌ای باشد که علاوه بر حفاظت از محیط زیست شهری، پیشگیری از آلودگی‌های محیطی و ارتقای فرهنگ تفکیک، از مبدا، سیمای شهر نیز محفوظ نشود.

زین‌العابدینی بیان کرد: شهروندان می توانند پسماندهای خشک خود نظیر پلاستیک، فلز، شیشه، کاغذ و مقوا را به این کانکس‌ها تحویل و در مقابل کالاهای مصرفی و بهداشتی دریافت کنند. به گفته وی یکی از راه‌های مشارکت شهروندان در کاهش تولید پسماند خرید کالا بر اساس نیاز است.

# بررسی طرح تامین منابع مالی شوراهای بخش، شهرستان و استان در کمیسیون شوراها

سخنگوی کمیسیون امور داخلی کشور و شوراها از بررسی طرح تامین منابع مالی شوراهای اسلامی بخش، شهرستان و استان در جلسه این کمیسیون خبر داد.

**به گزارش پیام آشنا،** اصغر سلیمی ضمن تشریح جلسه کمیسیون امور داخلی کشور و شوراها بیان کرد: طرح تامین منابع مالی شوراهای اسلامی بخش، شهرستان و استان از طرف شورای عالی استان‌ها به کمیسیون ارجاع شده بود که با حضور رئیس شورای عالی استان‌ها مورد بحث و بررسی قرار گرفت. وی در ادامه اظهار کرد: ما برای شوراهای اسلامی روستا و شهر منابع مالی مشخص داریم و منابع مالی شورای اسلامی روستاها از طریق دهیاری‌ها و شوراهای شهر نیز از طریق شهرداری‌ها تامین می شود ولی برای شوراهای بخش و شهرستان و استان‌ها منابع مالی ثابتی وجود ندارد. این افراد برای جلسات باید در مرکز استان و شهرستان حضور یابند و تاکنون از جیب خود هزینه می‌کردند.

نماینده مردم سمیرم در مجلس تصریح کرد: قرار بر این شد کمیته ای در کمیسیون متشکل از نماینده وزارت کشور، شورای عالی استان و سه تن از نمایندگان تشکیل شود و تا هفته آینده این طرح را بررسی کرده و برای حق جلسه، حق ماموریت و هزینه سفر اعضای شورای بخش، شهرستان و استان منابعی تعیین شود.

از سوی دیگر قرار شد آئین‌نامه از طرف شورای عالی استان‌ها با همکاری وزارت کشور تهیه شود و در نهایت به تصویب هیئت دولت برسد.

وی در ادامه تاکید کرد: بحث تحقیق و تفحص از فروش سهمیه سوخت مرزنشینان و میزان درآمد حاصله و نحوه توزیع و هزینه درآمدها از محل فروش سوخت توسط سازمان همیاری‌ها و دهیاری‌ها مطرح بود که قرار بر این شد یک کمیته در کمیسیون امور داخلی تشکیل شود و مکاتباتی با سازمان همیاری‌ها و پخش مواد نفتی و تعاونی مرزنشینان صورت گیرد و تصویب نامه هیات وزیران نیز مورد بررسی قرار گیرد و در نهایت گزارش به کمیسیون ارائه شود.

# پایتخت شهر پر آبی بود و ما نمی‌دانستیم؟!

ساخت دریاچه‌ای مصنوعی در تپه‌های عباس‌آباد تگرگی‌های بسیاری ایجاد کرده است.

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از شهروند، قرار است تهران صاحب دریاچه‌ای دیگر شود. دریاچه‌ای که این بار نه در اطراف شهر بلکه در مرکز آن قرار دارد؛ در اراضی عباس‌آباد. آن طور که اخبار می‌گویند در ادامه تکمیل پروژه‌های درحال ساخت اراضی عباس‌آباد، دریاچه‌ای با مساحت ۲۵هزار متر مربع هفته آینده افتتاح خواهد شد و البته این درحالی است که از چند و چون ساخت این دریاچه، تحوه آبگیری و سایر موارد هنوز خبری در دست نیست.

ساخت این دریاچه اما بسیاری را یاد تخستین دریاچه تهران در چیتگر انداخته است. دریاچه‌ای که هرچند سابقه طرح ساخت آن به تدوین تخستین طرح جامع شهر تهران درسال ۱۳۴۷ بازمی‌گردد، اما ساختنش به دلیل محدودیت‌های فنی و بودجه‌ای تا سال‌ها مسکوت ماند و درنهایت سال ۸۹ کلنگ آن زده و سال ۱۳۹۲ هم افتتاح شد. پس از افتتاح اما تقدما به ساخت دریاچه شهدای خلیج فارس کم تبود. از بد بودن دریاچه گرفته تا پر شدن آن با فاضلاب و قوطه خوردن قورباغه در آن به جای ماهی. تقد دیگر هم درباره جغامیایی‌اش بود. این که اصلا در این متطقه تباید چتین دریاچه‌ای شکل می‌گرفت و البته حدود ۸۰درصد آب آن هم از محل رودخانه کن تهیه می‌شود. چرا که این ۸۰درصد حق آبه دشت تهران است و با این کار به خشکی این دشت و ایجاد تبعات بعدا از آن دامن زده شده.

حالا ساخت دریاچه در مرکز شهر تگرگی بسیاری را برای دوستداران محیط‌زیست ایجاد کرده. دریاچه‌ای برای دوستداران محیط‌زیست آب آن قرار است از کجا تأمین شود. توج فتحی، کارشناس متابع آب و معاون پیتسین دفتر آب و خاک سازمان محیط‌زیست به «شهروند» می‌گوید ماجرا بسیار پیچیده است و تباید از کنار آن به آسانی گذشت: «برسش من این است که در کدام متطقه تهران آب مازاد داریم که می‌توان با آن دریاچه مصنوعی ساخت؟ ساخت دریاچه در تهران هیچ توجیهی ندارد.» او می‌گوید شهری ماتند تهران مشکل کمبود آب شرب دارد و برای تأمین آب شرب سدها کفاف تمی‌دهند و سازمان‌های مربوطه مجبورتداز آب‌های زیرزمینی استفاده کنند. «ورزمینه کشاورزی که وضعمان بدتر است. محل تامین آب کشاورزی قنات‌ها و چاه‌ها هستند که بخش عمده در جتوب تهران است. اما می‌دانید که در شهر یزد تتشست زمین فرو و این تتشست به جتوب قرب و بیش از آن توسعه پیدا کرده که علت اصلی‌اش هم بیابان‌زایی و بهره‌برداری بیش از اندازه از آب‌های زیرزمینی است.» فتحی می‌گوید که درحال حاضر شهرداری تهران پاسخگویی به مطالبات مردمی جزو اولویت‌های کاری مدیریت شهری است.

وی با بیان این که کلانشهرها مشکلات مشترکی دارند که آلودگی و ترافیک از پیامدهای توسعه شهری است و در کنار آن حاشیه‌تتیشی و اسکان غیررسمی تیز در همه کلانشهرها با شدت و ضعف وجود دارد.

شهردار تهران با بیان اینکه در دهه اخیر رشد جمعیت متاطق ۲۲ گانه تهران، ۲۵ درصد بود اما در شهرهای اقماری شاهد رشد ۱۷ درصدی جمعیت هستیم که این بحران درست در خارج از حریم شهر تهران رخ داده است گفت: اتصال قطار شهری بین کلانشهرها و اقمار جزو سیاست‌های اصلی است که به دنبال اتصال مترو به یزد، هشتگرد، اسلامشهر و قیره هستیم و این مهم در دستور کار قرار دارد.

حتاجی با بیان این که امروز رتگینگ مترو تهران در میان متروهای دتیا در رتبه ۱۵ قرار دارد گفت: هم در شاخص طول مسیر و هم در مورد جابجایی مسافر مترو تهران در جایگاه ۱۵ دتیا قرار دارد.

شهردار تهران به مردم قول داد که هر ماه یک ایستگاه مترو افتتاح کنند.

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از ایسنا، پیروز حتاجی صبح دیروز در آیین افتتاح ۸۵ کیلومتر از تپه شرقی خط ۷ مترو تهران و بهره برداری از دو ایستگاه بسیج و مهدیه با بیان اینکه تامین متابع پروژه عظیم مترو کار آسانی تیست گفت: موضوع آلودگی هوا و ترافیک جزو دقدقه‌های مردم است چرا که هم آلودگی هوا و هم ترافیک تاثیر مستقیمی بر زندگی و سلامت آنها می‌گذارند به همین دلیل حل این دو دقدقه و کار را رها کرده و رفتند و در خط ۶ تیز کاملا در میانه تحریرها بودیم که تلاش شد تجهیزات بدون خرید مستقیم از خارج با کمک کارشناسان داخلی تولید شود. حتاجی با بیان این که قول داده بودیم که توسعه قلمروی عمومی را در شهر داشته باشیم گفت: برتامه‌های زیادی در این خصوص انجام شد و دیدید که میدان هفت تیر به یک پلازا تبدیل شد. حالا بررسی‌ها در مورد میدان امام خمینی و تبدیل آن به فضای باتباط که در کتار میدان متق قرار دارد، در حال انجام است.

حتاجی با بیان این که در توسعه حمل و نقل عمومی در شرایط کاملا مساعدی در همکاری با دولت هستیم گفت: علیرغم این که وضعیت دولت می‌تواند در پرداخت هزینه‌ها خوب تیست و شرایط سختی دارد، اما همیته به درخواست‌ها ما پاسخ داده است و امیدواریم بتوانیم با کمک دولت گره از مشکل تامین اتوبوس و واگن حل کتیم و مطمئنیم که درحل مسائل حاکمیتی تهران، شهرداری تتهاتیست.

حتاجی با بیان اینکه در برخی از شهرها این سیاست که در هر ۸۰۰ متر یک ایستگاه مترو باشد، تتبال می‌شود اظهار کرد: این تتان دهنده پوشش گسترده مترو در شهرها است و ما تیز قبل دادیم که هر ماه یک ایستگاه افتتاح کتیم و عمل به قول‌ها در آموزه‌های دیتی مان بسیار موثر است. وی با بیان این که قول داده بودیم هر ماه یک ایستگاه افتتاح کتیم و تمر کزمان را برای حل مشکل تامین واگن قرار دادیم، گفت: برای تکمیل خط ۶ و ۷ ۵۰۰ هزار میلیارد تومان دیگر باید هزینه کتیم تا به نتیجه برسیم و امیدواریم با قول های خوبی که امروز رئیس سازمان برتامه و بودجه دادند، بتوانیم به تتها مترو بلکه در حوزه اتیوبوسرانی شاهد رقم خوردن اتفاقات خوبی باشیم.

وی با بیان اینکه ما به مردم قول داده بودیم که توسعه شبکه حمل و نقل ریلی را در دستور کار قرار دهیم، گفت: تکمیل خط ۶ و ۷ کار بسیار سختی بود چرا که در خط ۷ به تحریرها برخوردیم و متاسفیرن ترم افزار

### متروی تهران در رتبه ۱۵ دنیا

# تزریق ۵۰۰۰ میلیارد برای تکمیل دو خط مترو

# دولت با واردات اتوبوس مخالف است

رئیس سازمان برنامه و بودجه گفت: با واردات اتوبوس به داخل کشور موافق نیستیم و باید تولید واگن و اتوبوس در داخل کشور اتفاق بیفتد.

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از مهر، محمدباقر نوبخت گفت: ما در شدیدترین تحریم‌های تاریخ معاصر قرار داریم و از سال گذشته، اولین شوک ناشی از این تحریم‌ها وارد شد و شاهد صف کشیدن مردم در بازارهای ارز و قد کشیدن ارزهای خارجی در برابر ریال بودیم اما با فاصله یک سال، با آرامش و مدیریت، این تکانه را برطرف کردیم و بازار ارز نسبتا با ثبات و کاهنده شده است.

نوبخت اضافه کرد: دولت با همه سختی‌ها، شوک بزرگ و ضربه‌ای که به اقتصاد کشور وارد شده بود را مهار کرد. واقعیت این است که یاد قیمت ارز را پایین نیاورده است.

وی با بیان اینکه بودجه امسال از ۴۴۰ هزار میلیارد به ۳۸۶ هزار میلیارد کاهش پیدا کرده است، گفت: در بخش منابع و مصارف ۶۲ هزار میلیارد هزینه‌ها کاهش پیدا کرده و منابع ما در این بخش محدود شده است.

نوبخت با اشاره به اعتبارات عمرانی نیز توضیح داد: این منابع محدودتر از گذشته شده، سال گذشته ۵۴ هزار میلیارد تومان برای طرح‌های عمرانی پیش‌بینی شده بود که امسال این رقم به ۴۳ هزار میلیارد محدود شده است.

وی با بیان اینکه توسعه شبکه ریلی درون و برون شهری، از اولویت‌های دولت است، به بهره‌برداری از چند خط راه‌آهن از جمله اتصال خط میانه به تبریز و استان چهارمحال و بختیاری به اصفهان که در هفته‌های اخیر به بهره‌برداری رسید، اشاره کرد.

نوبخت تأکید کرد: دولت برنامه‌ای برای ساخت لوکوموتیو و واگن در داخل کشور دارد و در این زمینه وزارت راه و شهرسازی با پیمانکاران داخلی، قراردادی انعقاد کرده‌است. همچنین دعوت می‌کنم ظرف همین هفته شورای شهر تهران و شهرداری برنامه‌هایی خود را در این زمینه به ما ارائه دهند و از ظرفیت شرکت‌های لوکوموتیوساز و واگن‌ساز استفاده کنند زیرا حفاری به تنهایی مشکل ما را حل نمی‌کند.

معاون رئیس‌جمهور افزود: ما قصدی برای ورود اتوبوس به کشور نداریم، اگر قطعه‌ای مورد نیاز است، وارد می‌کنیم اما برای اشتغال باید این مسائل در داخل کشور ساخته شود از محل ۱۸ تیصره بودجه، بلغ بر ۶۴ هزار میلیارد برای اشتغالزایی اختصاص داده شده که شهرداری تهران نیز می‌تواند از این محل که برای یک میلیون فرصت شغلی پیش‌بینی شده استفاده کند.

وی در خصوص اوراق مشارکت برای توسعه مترو گفت: ۵۰ درصد این اوراق توسط دولت تضمین می‌شود و امسال تا سقف ۴۸۰۰ میلیارد می‌توانیم از این محل به متروی شهرهای کشور کمک کنیم.

اخبار

## آب آلوده روزانه جان ۸۰۰ کودک را می گیرد

میزان مصرف قعلی آب، رشد جمعیت و آثار تغییرات آب و هوای زمین موجب شد دو سوم از جمعیت کل جهان که شمار آن به بیش از ۴ میلیارد نفر می‌رسد، حداقل یک ماه در سال، با کمبود شدید آب مواجه باشند و مصرف آلوده روزانه ۸۰۰ کودک را از نعمت زندگی محروم کند.

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از ایرنا، کمبود آب در برخی از مناطق به ویژه آفریقا، جنوب آسیا و خاورمیانه به بروز درگیری و جنگ منجر شده است. به عنوان نمونه می‌توان به جنگ سوریه اشاره کرد که در اثر یک دوره خشکسالی بلندمدت به وقوع رسید.

در آمریکای لاتین نیز در حدود ۲۳۰ میلیون نفر به آب آشامیدنی پاک دسترسی ندارند و بحران آب در این منطقه همچنان تشدید می‌شود.

تا سال ۲۰۵۰ میلادی تقاضای جهانی برای آب به میزان ۵۰ درصد افزایش می‌یابد و بخش عمده این تقاضا در کشورهای در حال توسعه واقع در آفریقا و آسیاست. در همین زمان تولید غذا نیز باید به میزان ۷۰ درصد افزایش یابد تا یاسخگوی نیاز جمعیت زمین باشد.

این در حالی است که سالانه حدود ۳۰۰ هزار کودک زیر ۵ سال به دلیل بیماری اسهال ناشی از مصرف آب آلوده جان خود را از دست می‌دهند. این آمار به معنی مرگ روزانه ۸۰۰ کودک یا مرگ یک کودک در هر دو دقیقه است.

نشست سالانه جهانی آب سال ۲۰۱۹ میلادی از روز ۲۵ تا ۳۰ ماه آگوست در شهر استکهلم برگزار می‌شود. این نشست با حمایت انستیتوی بین‌المللی آب استکهلم (SIWI) و برنامه آب سازمان ملل با هدف جلب توجه جهانی نسبت به چالش‌های مرتبط با آب که تقریبا در هر نقطه از جهان به چشم می‌خورد، برگزار می‌شود.

بسیاری از نهادهای دولتی و خصوصی در سراسر جهان با هدف کمک به رفع این بحران در حال فعالیت هستند و در روز ۲۵ آگوست به استکهلم می‌روند. در پی بحران آب شهر قلینت ایالت میشیگان و تلاش‌های مقامات آمریکایی برای تدوین مقررات سختگیرانه در رابطه با مصرف آب و هوا، بسیاری از شرکت‌های آمریکایی نیز تصمیم گرفتند فعالیت‌های زیست محیطی خود را گسترش دهند تا دسترسی به آب پاک را تضمین کنند.

علاوه بر این برخی از شرکت‌های بزرگ بین‌المللی نیز اقداماتی را برای کاهش مصرف ظروف پلاستیکی مورد استفاده برای نگهداری آب انجام داده‌اند. یک شرکت نیز فناوری جدیدی را توسعه داده است که با استفاده از یک سطل و محتوای یک بسته کوچک می‌توان ۱۰ لیتر آب آلوده را تتها در مدت ۳۰ دقیقه به آب آشامیدنی تبدیل کرد.

با وجود این که ورود شرکت‌های بزرگ به حوزه‌هایی ماتند محافظت از محیط زیست و تامین نیازهای اولیه مردم ماتند آب شرب که بخشی از وظایف دولت‌ها محسوب می‌شود، پدیده‌ای جدید و عجیب است. هرچه ورود شرکت‌ها به این حوزه‌ها بیشتر باشد، پیامدهای مطلوب بیشتری بر زندگی ساکنان زمین دارد.

امسال ۲۵ تا ۳۰ آگوست، هفته جهانی آب شعار «آب برای جامعه» شامل همه» است زیرا آب برای پیشرفت یک جامعه بسیار مهم است و مصرف درست آب در این هفته توصیه شده است.

## مخالفت وزارت بهداشت با تولید سواری‌های دیزلی

رئیس گروه سلامت هوای مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت ضمن اعلام مخالفت وزارت بهداشت با ورود خودروهای دیزلی به چرخه حمل و نقل کشور، از شهرداری تهران خواست تا اقدامات جدی‌تری جهت کاهش آلودگی هوای ناشی از کارکرد اتوبوس‌های دیزلی انجام دهد.

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از ایسنا، مدتی است که ایران خودرو دیزل از سازمان حفاظت محیط زیست درخواست کرده است که برای تولید سواری دیزلی مجوز صادر کند. سازمان حفاظت محیط زیست نیز پیش از این مخالفت جدی خود را با این درخواست اعلام کرده بود. اکنون پس از انجام تحقیقات کارشناسی شده توسط ۱۳ دانشگاه کشور در خصوص تولید سواری دیزلی و اعلام مخالفت این دانشگاه‌ها با ورود سواری‌ها به توکان حمل و نقل کشور، وزارت بهداشت نیز مخالفت خود را با ورود خودروهای دیزلی به چرخه حمل و نقل کشور اعلام کرد.

دکتر عباس شاهسونی - رئیس گروه سلامت هوای مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت، در واکنش به اظهارات‌ای مبنی بر ورود خودروهای دیزلی به بازار گفت: از سال ۲۰۱۳ آلاینده‌های خودروهای سواری دیزلی توسط سازمان بهداشت جهانی به عنوان ذرات سرطان‌زای قطعی برای انسان‌ها شناخته شد و به دنبال آن تولید این خودروها در کشورهای غربی و اروپایی کاهش چشمگیری پیدا کرد.

وی با اشاره به این که خودروهای سواری دیزلی ۲۰ برابر بیش از خودروهای بنزینی ذرات معلق تولید می‌کنند، افزود: علاوه بر میزان بالای ذرات تولیدی توسط این خودروها مشکل دیگر تولید آلاینده ناکس است، این آلاینده که متشکل از «نونوکسید نیتروژن» و «دی‌اکسید نیتروژن» است، پیش‌ساز آلاینده اون است و می‌تواند تهدیدی جدی برای کودکان، زنان باردار، سالمندان و... باشد.

شاهسونی ادامه داد: ذرات تولید شده توسط این خودروها سه برابر رهنمود سازمان بهداشت جهانی است و با ورود آنها به چرخه حمل و نقل کشور، هر آنچه تلاش نظیر کنترل سوخت، احتراق و... در جهت کاهش آلودگی هوا انجام داده‌ایم، به هدر خواهد رفت و مشکل آلودگی هوا چندین برابر خواهد شد.

وی راهکار کاهش آلودگی سواری‌های دیزلی را نصب فیلتر دوده بر روی آنها معرفی کرد و افزود: البته نصب فیلتر دوده از دو جهت با مشکل مواجه است اولا این فیلتر ها باید به مبلغ بالایی تهیه شوند، ثانیا نحوه کارکرد این فیلترها برای خودروهای سواری تعبیه نشده است. فیلتر دوده زمانی کار می‌کند که دمای موتور به ۴۰۰ درجه سانتی‌گراد برسد و بدیهی است که در چرخه حمل و نقل شهری، خودروها هنگام تردد به آن دما نمی‌رسند که فیلترها بتوانند ذرات آلاینده را بسوزانند و از ورود آن به هوا جلوگیری کنند.

رئیس گروه سلامت هوای مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت گفت: تولید خودروهای دیزلی در دنیا به سمت صفر شدن می‌رود چرا که از هزینه‌هایی که تولیدات خودروهایی نوشده به سلامت مردم وارد کنند، آگاه هستند. با در نظر گرفتن میزان بالای هزینه‌هایی که به حوزه سلامت وارد می‌شود، باید خط تولید سواری‌های دیزلی متوقف شود و وزارت بهداشت نیز با تولید این خودروها مخالف است.

وی با اشاره به نامه وزیر بهداشت خطاب به شهردار تهران و شورای شهر تهران در ماه‌های گذشته مبنی بر لزوم مجهز شدن کامیون‌ها و اتوبوس‌های دیزلی ناوگان حمل‌ونقل عمومی به فیلتر دوده، گفت: این خودروها روزانه تا حدود ۳۰۰ کیلومتر در سطح شهر تردد دارند و میزان زیادی ذرات معلق وارد هوای شهر تهران می‌کنند از کل اتوبوس‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی ۳هزار اتوبوس فرسوده داریم که فقط ۵۰ دستگاه از آنها به فیلتر دوده مجهز شدند و مابقی بدون فیلتر دوده در حال آلوده کردن هوای شهر هستند.

وی افزود: شهرداری باید جهت مجهز شدن این اتوبوس‌ها به فیلتر دوده اقدامات جدی‌تری انجام دهد. مباحثی ماتند، سه‌شنبه‌های بدون خودرو که از سوی شهرداری مطرح شده اقدامات شایسته‌ای است. اما این دست اقدامات در مقابل حجم آلودگی هوای ایجاد شده توسط ناوگان حمل‌ونقل عمومی، ناچیز است.