کسب و کار

سرمایه‌گذاری ۱۰۰ ساله مک‌دونالد

برگرفته از کتاب: سادسازی : برخی کسب‌وکارها تصمیم می‌گیرند با سادســازی قیمت (پایین آوردن شدید هزینه تولید و قیــمت محصول نهایی) یا سادســازی محصول (کاربردی و لذتبخش کردن لــــذفاده از یک محصول با خدمت برای مشتریان) خود را به شدت با رقیبانشان متمایز کنند. این استراتژی‌ها به طور معمول به موفقیت‌های بزرگی می‌انجامد ما هم به دنبال آن هســتیم که در شماره‌هایی جداگانه ۱۲ نمونه از برجســته‌ترین شرکت‌های سادساز ۱۲۰ سال گذشته را براساس پژوهش شرکت مشاوره استراتژی اوسی اند سی (OC&C) معرفی کرده و منافع هر کدام از آنها را از استراتژی‌شان بررسی کنیم.

در این شماره به مک‌دونالد می‌پردازیم. پیش‌تر درباره اقدامات برادران مک‌دونالد گفته بودیم که منوی رستوران آنها تنها ۹ قلم کالا داشت که نوشیدنی‌ها هم جزوشان بودند. غذای قابل‌ســفارش، فقط همبرگر و چیزبرگر بــود و در کنار آن می‌شد سیب‌زمینی سرخ‌شده سفارش داد. تمام همبرگرها یک شــکل بودند: ۵۰ گرم گوشت که به یک شکل پخته شده بودند. در حالی که کافی‌شاپ‌ها همبرگر را ۳۰ سنت می‌فروختنــد، قیمت آن در رســتوران مک‌دونالد تنها ۱۵ سنت بود و چیزبرگر هم ۴ سنت گران‌تر بود. اما بزرگ‌ترین جذابیت رستوران، سیب‌زمینی سرخ کرده آن بود: ۱۰ سنت برای یک پاکت ۵۰ گرمی. منوی رســتوران با نوشیدنی‌ها تکمیل می‌شد: هر فنجان قهوه ۵ سنت، نوشابه ۱۰ سنت و میلک‌شیک ۲۰ سنت.

برادران مک‌دونالد، کبلــی خود را به تازگی تبدیل به یک رســتوران زیرکانه کرده بودند که بیشــتر شبیه یک خط مونتاژ غذا به نظر می‌رسید. خودشان آن را «صف ســرویس سریع» نامیده بودند. در آن زمان، رستوران‌های رایج کشور، کافی‌شاپ‌های خانوادگی که در منوی آنها صدها قلم خوراکی به چشم می‌خورد. اما منوی ۹ قلمی برادران هیچ‌وقت عوض نشد. غذا همیشه به همان شیوه خودکار پخته و ســرو می‌شــد و به همین دلیل، مشتریان همیشه می‌توانســتند غذاهایشان را به سرعت دریافت کنند؛ زمانی که هنوز ذاغ بودند. آنها موقع سفارش، هزینه را پرداخت می‌کردند و میز را هم خودشان بعد از صرف غذا تمیز می‌کردند. تمام غذاها خوب بودند: به‌ویژه سیب‌زمینی‌ها. اما بزرگ‌ترین جذابیت رستوران مک‌دونالد، قیمت بود. یک وعده غذا در مک‌دونالد، فقط نصف هزینه غذا خوردن در یک رســتوران تمام می‌شد. این اقدامات یک انقلاب اقتصادی در رستوران‌های فســتفود به حساب می‌آمد و نتیجه‌های آن به‌زودی عیان شدند. سود سال ۱۹۴۸، یعنی نخستین سالی که مک‌دونالد «جدید» ظهور کرد، برابر با ۵۰ هزار دلار بود. در آن سال، کل درآمد شرکت: ۲۳۷ هزار دلار بود. ۱۳ سال بعد، ری کراک امتیاز مک‌دونالد را از برادران خوش‌فکر خرید و آن را توســعه داد. تعداد رســتوران‌های مک‌دونالد به ۱۳ شعبه رسیده بود و درآمد ســالانه ۲/۷ میلیون دلار شــده بود (یا رشد ۱۱/۴ برابری فروش و میانگین رشــد ســالانه ۲۰/۶ درصد). البته بخشــی از این جهش درآمدی به دلیل سرمایه‌گذاری‌های جدید و توسعه کســب‌وکار بود. با این حال، می‌توان فرض کرد که طی سال‌های ۱۹۴۸ تا ۱۹۶۱، حتی اگر سرمایه‌گذاری جدیدی هم صورت نمی‌گرفــت و از تورم هم خبری نبود، درآمد مک‌دونالد دوبرابر می‌شد.

شرکت مشاوره استراتژی اوسی اند سی پس از این محاسبات به تحلیل افزایش ارزش بــازار مک‌دونالد در دوره ۱۹۶۱ تا ۲۰۱۵ ســ رود دوره‌ای که کراک و جلتشــینان آن فرمول کار مک‌دونالد را به کل آمریکا و دنیا گســترش دادند. ارزش کار مک‌دونالد را به کل آمریکا و دنیا گســترش دادند. ارزش شرکت در سال ۲۰۱۵ برابر با ۹۳ میلیارد دلار بود: نزدیک به ۳۵ هزار برابر ارزش سال ۱۹۶۱ و با رشد ســالانه ۲۱ درصدی. در این دوره زمانی، عملا هیچ رقیبی برای مک‌دونالد وجود نداشــت که بتوان عملکرد آنها را با یکدیگر مقایســه کرد. بنابراین، شرکت مشاوره اوسی اند سی برای مقایســه عملکرد سراغ شاخص ۵۰۰ شرکت برتر بورس اس‌اندیی رفت. ارزش این شرکت‌ها در دوره مشابه، ۲۸ برابر شده اســت. به‌عبارت دیگــر، مک‌دونالد ۱۲۴۹ برابر، عملکرد بهتری نســبت به شاخص اس‌اندیی داشته است.

این عملکرد خارق‌العاده، بر مبنای رشد درآمدی ســریع (۵/۱۰ هزار برابر بین ۱۹۶۱ تا ۲۰۱۵)، افزایش حاشــیه ســود و افزایش ارزش کل بازار (تورم) بوده اســت. با این حال، اگر فقط بحث تورم و افزایش ارزش کل بازارهای اقتصادی بود، درآمدهای مک‌دونالد در دوره بررســی، ۳ برابر می‌شد.

مک‌دونالد بدون رشــد درآمدی تصاعدی خود هیچ‌گاه به ارزش کنونــی بازار خود نمی‌رســید. آمارها حکایت از چه موضوعی در این باره دارند؟

پژوهش اوســی اند ســی نشــان می‌دهد که ارزش بازار رســتوران‌های آمریــکا از ۱۰/۹ میلیــارد دلار به ۵۲۶/۲ میلیارد دلار در ســال ۲۰۱۳ رسید که افزایشی ۴۲ برابر با میانگین رشد ســالانه ۸ درصد است. البته این رشد، مدیون گســترش رستوران‌های مختلف «ســندویچ همبرگر ســریع» مانند مک‌دونالد، برگر کینگ و ندیبز بوده اســت. اگر فرض کنیم که مک‌دونالد در ســال ۱۹۶۱، حدود ۹۵ درصد از ســهم بازار را داشت و تا ۲۰۱۴، نیمی از کل بازار جهان را تصاحب کرد، آنگاه افزایش حجم بازار شرکت بیش از ۲۰ هزار برابر بوده اســت (رقمی که نشــان می‌دهد این شرکت بیش از نیم قرن توانســته میانگین رشد ســالانه ۲۰ درصدی خود را حفظ کند). اما شگفت‌آوری اســت و باید توجه کرد که اقدام ســادسازی مک‌دونالد فقط متمرکز بر یک هدف بود: کاهش ۵۰ درصدی قیمت!

پیش‌تر توضیح دادیم بودیم که ســادسازی قیمت (و کاهش هزینه تولید و قیمت محصول) باعث توان رقابتی قابل توجهی می‌شود. ۱۰ درصد کاهش قیمت ممکن اســت منجر به ۱۰ برابــر شــدن ســود شــود. ۲۰ درصد کاهش قیمت می‌تواند فــروش را تا ۱۰۰ برابر افزایش دهد و اگر کاهش قیمت به ۵۰ درصد برســد، ممکن است فروش به هزار برابر برســد. این افزایش فروش (نه آنکه ســود حاصل از هر واحد فروش چندان زیاد نیســت) به قدری منابع مالی تولید می‌کند که می‌توان همواره بر بهره‌وری تمرکز کرد و مانند مک‌دونالد، نیم قرن به یک‌تازی در بازار ادامه داد.

ریچارد کخ و گریگ لاک‌وود
مترجم: مهدی نیکویی

برگزاری دوره آموزشی بهداشت در محیط کار و مقابله با ویروس کووید ۱۹

در شرایط کنونی ضروری است پرسنل با آگاهی از دستورالعمل‌ها و شرایط پیشگیری از ویروس کووید ۱۹ به فعالیت خود ادامه دهند.

به گزارش پیام آشنا، احمد ناصرپخت گفت: با توجه به شــیوع گســترده بیماری کرونا و در عین حال لزوم خدمت رســانی به شهروندان محترم؛ ســال گذشــته دوره آموزش مجازی با محتوای پیشــگیری از این بیماری توســط اداره آموزش برگزار شد.

او ادامه داد: مرحله دوم این دوره آموزشی با عنوان بهداشت محیط کار و پیشگیری از شیوع ویروس کرونا در محیــط کاری نیز طی هفته آینده و به صورت مجازی برگزار خواهد شــد که معادل ۲۰ ساعت آموزشــی عمومی برای آن در نظر گرفته شده است.

او گفت: در شــرایط کنونی ضروری است تمامی همکاران با آگاهی از دســتورالعمل ها و شرایط پیشــگیری از این بیماری در یک محیط هم به فعالیت‌های خود ادامه دهند.

به گفته معاون برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی شــهرداری کرج؛ کلیه پرسنل محترم شهرداری می توانند با مراجعه بــه آدرس http://Www.eduiran.ir در این دوره شرکت نمایند.

کرونا، وعده‌های مدیریت شهری کرج را از یادمان نبَرد

نسترن کیوان‌پور- شیوع کرونا حدود یک ماه است تمام اخبار مهم جهانی و کشوری و به‌تبع آن محلی را به خود معطوف کرده است و توصیه‌های مربوط به رعایت سلامت و قرنطینه‌های خانگی مردمی که با ماندن در خانه‌هایشــان ســعی در مقابله با این ویروس دارند، به مهم‌ترین اقدامات این روزهای شــهروندان بدل شده است. هرچند ادارات علی‌رغم درخواست‌های مردمی و نظراتِ برخی کارشناسان تعطیل نشده‌اند و خیل عظیم کارمندانــی که نگــران حفظ ســلامتی خود و خانواده‌هایشان هســتند به اجبار هر روز به محل کار گسیل می‌شوند، نشان از فعالیتِ کجدار و مریز این نهادها دارد اما نمی‌توان کارمندان را مقصرِ این خدمت‌رسانی نامطلوب دانست.

با نزدیک شدن به پایان اولین ماه از سال جدید، ضمن آرزوی سلامتی برای تمام هم‌وطنان و عبور از شــرایط دشوار شیوع ویروس کرونا و بازگشتِ اوضاع جهان به شــرایط عادی، تصمیم گرفتیم برخــی از عملکردهای مدیریت شــهری کرج را طی ســال گذشته مورد بررسی قرار دهیم؛ نقاط قوت را تحســین کنیم و نقاط منفی را به عنوان مطالبات مردمی به‌حق به مســئولان گوشزد کنیم تا ســال ۱۳۹۹ با تلاشی دوچندان جهت جلب رضایتمندی مردم به فعالیت خود ادامه دهند و گره از مشکلات مردم باز کنند.

ناوگان حمل‌ونقل عمومی کرج تشــنه‌ی نوسازی‌بیشتر

یکی از مهم‌ترین مسائلی که مردم کلانشهر کرج بسیار از آن رنج می‌برند، آلودگی هواست. آلودگی هوا متاسفانه در ســال ۱۳۹۸ پا را فراتر از ســال‌های گذشته گذاشت و سبب تعطیلی مدارس و ادارات به مدت طولانی شــد. یکــی از مهم‌ترین منابع آلودگی هوا نیز اســتفاده از خودروهای شخصی ذکر شــده بود که پس از شــنیدن نظرات مردم و تهیــه‌ی گزارش‌های متعدد، دلیــل اصلی آن فرسودگی شدید ناوگان حمل و نقل عمومی کرج ذکر شده بود. این حرف بسیار درست بود؛ زمانی که اتوبوس‌های درون‌شهری کیفیت بسیار پایینی دارند نمی‌توان از شــهروندان انتظار داشت که به استفاده از حمل و نقل عمومی ترغیب شوند.

تا ۱۰ ســال گذشــته حتی یک اتوبوس نو وارد شهر کرج نشده بود و خوشبختانه یکی از اقدامات خوب مدیریت شهری که البته جزء وظایف ذاتی شهرداری نیز محسوب می‌شود، خرید و تزریق ۳۵ دستگاه اتوبوس نو به ناوگان حمل و نقل عمومی کرج در آستانه‌ی سال ۱۳۹۸ بود.

اواخر ســال ۹۸ نیز ۱۵ دستگاه اتوبوس نو دیگر به ســیستم اتوبوســرانی اضافه شد و پنج اتوبوس کاملا فرسوده که از رده خارج شده بودند نیز طبق تفاهم‌نامه‌ای با شرکت ایران خودرو دیزل به صورت کامل بازســازی و به این ســیستم اضافه شدند. چنین اقداماتی می‌تواند در کنار فرهنگ‌ســازی استفاده از حمل‌ونقل عمومی، حرکتی ارزشمند باشد اما افزایش روزافزون جمعیت کرج این نیاز را در آینده بیشتر برجسته خواهد کرد. امیدواریم مدیریت شهری تلاش‌های خود را در اجرای قانون هوای پاک محدود به همین تعداد اتوبوس نکند و در ســال ۹۹ نیز برنامه‌های مدونی برای نوسازی ناوگان داشته باشد.

جلسات متعدد شــهردار کرج در خصوص متروبه کجا رسید؟

مهرمــاه ۱۳۹۸ بود که در بازدیــد خبرنگاران از پروژه‌ی قطار شــهری کرج، این وعده از ســوی مسئولان مطرح شد که با پیش‌بینی نازک‌کاری، سقف و ســرامیک و ســنگ کفه ایستگاه ۴۵ متری گلشهر آذرماه و ایستگاه جهادشهر (چهارراه طالقانی) دی‌ماه ۹۸ افتتاح خواهد شد. البته لازم به ذکر اســت این افتتاح تنهــا مربوط به فضای ایستگاه بود که متاسفانه محقق نشد.

زمانی که شــهردار کرج مــدام اخباری مبنی بر پیگیری جدی پروژه‌ی قطار شهری و تأمین مالی پروژه مطرح می‌کند انتظار می‌رود حداقل تعدادی از ایستگاه‌ها تا به حال افتتاح شده باشد. شهروندان در خصوص پروژه‌ی مترو کرج، صبوری خود را از دست داده‌اند.

درست اســت که یک نکته از دید عموم مغفول اســت؛ حجم بالای پروژه‌ی قطار شــهری کرج و اعتبارِ بســیار زیادی کــه این طرح می‌طلبد و همین اُمر سبب مع‌الفارق بودن قیاس آن با سایرِ پروژه‌های عمرانی شهر کرج است. چرا که شاید پیشــرفت یک درصدی این پروژه معادل با ۸۰ درصد پیشرفت یک تقاطع غیر همــطح باشد. اما برگزاری این همه جلسه و نشست هم‌اندیشی و بررسی مشکلات باید خروجیِ ملموس‌تری برای شهروندان داشته باشد.

پرســش از شهردار کرج این است که آیا در ســال ۱۳۹۹ لااقل یک یا چند ایستگاه به بهره‌برداری خواهد رسید یا خیر؟!

بزرگراه شــمالی؛ میراثِ دردسرساز برای کلانشهر کرج

بزرگراه شمالی یکی از پروژه‌های پرحاشیه‌ی کرج است. در بســیاری از کشورها مطالعات کارشناسی پیــش از اجرای طرح‌های شــهری چنان دقیق اســت که بعد از انجام آن، پروژه به صورت دقیق بعد از یکی دو ســال به بهره‌برداری می‌رســد. این یک نقص اســت که مطالعات مــا چنان ضعف دارد که پروژه‌ای مانند بزرگراه شــمالی وقتی به مرحله‌ی اجرا می‌رسد مشکلات تازه یک به یک سر برمی‌آورند؛ پروژه‌ای که آغاز عملیات اجرایی آن حدود ۱۰ ســال پیش کلید خورد اما وجود معارضین، تغییر مســیر پروژه و دشواریِ تملک اراضی سبب شد سال‌ها با وقفه مواجه شود.

با این حال شــهردار کرج علی اصغر کمالی‌زاده بخش عمده‌ای از بودجه عمرانی ســال ۹۹ را که در شورای شهر به تصویب رسید، مختص به تکمیل طرح‌های نیمه‌کاره مانند بزرگراه شمالی و قطار شهری اعلام کرده است.

هرچنــد به ایــن موضوع بارها تاکیــد کرده که بهره‌برداری از این پروژه به صورت کامل، نیازمند حمایت دولت است، باید منتظر بمانیم و ببینیم که در سال جدید وعده‌های شهردار کرج در خصوص افتتاح بزرگراه شمالی، سرانجام محقق خواهد شد یا خیر. چرا که بزرگراه شمالی نیز مانند پروژه‌ی متروی کرج مردم را نسبت به وعده‌های مسئولان بسیار بی‌اعتماد و گلایه‌مند کرده است.

یــک قدم مثبــت در راســتای رویکرد محله‌محوری در کرج

یکی از اقدامات مهم مدیریت شهری کرج در سال ۱۳۹۸، تهیه‌ی طرح‌های بازآفرینی شهری برای محلات هدف اســت. عبارت "بازآفرینی شهری" اخیرا در ادبیات شهرســازی جهان جایگاه ویژه‌ای یافته است و رویکردی نو برای بهســازی، نوسازی و بازســازی بافت فرســوده همراه با توانمندســازی ســاکنان موجود در بافت‌هاســت. از بازآفرینی شهری به عنوان فرآیندی یاد می‌شود که به خلق فضاهای شهری جدید با حفظ ویژگی‌های اصلی فضایی(کالبــدی و فعالیتی) می‌انجامد. هدف از اجرای این سیاســت نیز تجدید حیات شهری و ارتقای کیفیت زندگی در سکونتگاه‌های مختلف از طریق ایمن‌سازی، مقاوم‌ســازی ساختمان‌ها، بهبود زیرساخت‌های شــهری، تأمین خدمات شهری مورد نیاز، آموزش ســاکنان و ایجاد فرصت‌های شــغلی اســت که در نهایت نیز زمام امور را در مدیریت محله و سکونتگاه به دستِ خود ساکنان خواهد داد؛ به عبارتی جلب مشارکت حداکثری شهروندان و نهادسازی در محلات.

هرچند تهیه و اجرای طرح‌های بازآفرینی شهری که سال‌ها پیش توسط وزارت راه و شهرســازی به عنوان یک ماموریت مهم به مدیریت شهری ابلاغ شد، با مخالفت‌هایی در کلانشهر کرج روبه‌رو بود، اما سال ۹۸ مدیریت شهری کرج نیز با تلاش‌های شورای شــهر کرج به قطار بازآفرینی شهری در کشور پیوست.

طرح‌هــای بازآفرینی محلاتی مانــند اختراآباد، سهرابیه، آق تپه، حســن‌آباد و ـ در حال تکمیل مراحل نهایی هســتند اما دغدغه‌ی اصلی مربوط به اجرای این طرح‌های مطالعاتی در آینده است. متاسفانه طرح‌های بســیاری طی سال‌های گذشته تهیه شده اما در مرحله‌ی اجرا اثر مانده است.

امیدواریــم این طرح‌ها در محلات به درســتی اجرا شود چرا که اعتمادســازی یکی از مهم‌ترین کلیدواژه‌ها در روند اجرای طرح‌های شهری اســت و اگر این اعتماد بین مردم و مسئولان شکل نگیرد، نمی‌توان در آینده از مردم انتظار داشــت که در بهبود کیفیت زندگی محله خود تلاشی از خود نشان دهند و مشارکت کنند.

انتظار برای خروجــی طرح‌های مطالعاتی خوب، در سازمان پسماند

حوزه مدیریت پسماند شهرداری کرج به نسبت در ســال گذشــته عملکرد خوبی داشته است. فرهنگ‌ســازی تفکیک زباله از مبدأ و تولید زباله‌ی کمتر از مواردی اســت که این سازمان در دستور کار خود قرار داده اســت و هرچند اقدام مناسب و خوبی است اما نیاز به اطلاع‌رسانی فراگیرتری دارد.

حلقه‌دره نیز به عنوان مرکز بزرگ دفن زباله کرج در این دوره با مدیریت مطلوبی نســبت به ادوار گذشته مواجه بود و طرح‌های مطالعاتی خوبی در دست تهیه دارد که یکی از آن‌ها طرح مطالعاتی برای سنجش سهم آلاینده‌های مختلف برای تولید بوی نامطبوع است. به گفته‌ی رئیس سازمان، بوی بدی که ســاکنان ماهدشــت و کیلهمر را آزار می‌دهد تماما مربوط به حلقه‌دره نیســت و حلقه‌دره سهم خود را در کاهش میزان بو انجام می‌دهد اما منتظر خواهیم ماند تا این طرح تهیه شده و سهم صنایع مستقر، تولیدکنندگان پودر ماهی و ـ به طور دقیق مشخص شود چرا که ساکنان همچنان از این بوی ناخوشایند که محل زندگی‌شان را در بر گرفته به شدت گلایه دارند.

مــواردی که ذکر شــد تنها بخشــی از اقدامات مدیریت شهری کرج بود که به لحاظ مقیاس یا فراگیری از درجه‌ی اهمیت بیشــتری برخوردار بود اما مخلص کلام این اســت که وعده و وعید مسئولان و عدم اجرای به‌موقع طرح‌ها اقبَ اعتماد ســازی میان مدیریت شهری و شهروندان است. فرآیند تهیه و اجرای هر طرح شــهری در مســیر راه تحت تاثیر پارامترهای متعددی است و این امر بر کســی پوشیده نیست، اما شفاف‌ســازی، مطرح کردن وعده‌های واقعی و دوری از شعارهای تخیلی و توخالی، اعتماد شهروندان را افزایش خواهد داد. پروژه‌هایی مانند بزرگراه شــمالی و قطار شهری کرج متاســفانه گرفتار همین وعده‌های توخالی مســئولان طی ادوار گذشته شدند و همین امر، امان مــردم را بُرید. امیدواریم جــدا از اقدامات اجرائــی و عمرانی و تکمیل پروژه‌های نیمه‌کاره، ســال جدید برای سیستم مدیریت شهری کرج سالِ شفافیت و پرهیز از وعده‌های فراوانِ باشد.

Nastaran.keyvanpour@gmail.com

اخبار

هشدار به ساکنان دربند

رئیس سازمان مدیریت بحران شهرداری تهران به ساکنان شمال شهر تهران نسبت به لغزش زمین در پی بارش شدید باران هشدار داد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از باشگاه خبرنگاران جوان، رضا کرمی با اشاره به پیش‌بینی سازمان هواشناسی مبنی بر تداوم بارندگی‌ها تا روز سه‌شنبه گفت: تمام مسیل‌های تهران لایروبی شده است و نیروهای ما آماده‌گی کامل دارند.

رئیس سازمان مدیریت بحران شهرداری تهران با بیان اینکه پیش‌بینی قبلی هواشناسی حاکی از افزایش شدت بارندگی در روزهای پیش رو بود، تصریح کرد: شواهد کنونی حاکی از آن است که شدت بارندگی‌ها همچون چند روز گذشته خواهد بود.

او با بیان اینکه تاکنون هیچ گزارشی از سرریز کانال‌ها نداشتیم، افزود: بارندگی‌ها فقط یک سوم کانال‌ها را پر کرده است.

کرمی با تأکید بر اینکه شهروندان باید از قرار گرفتن در کنار رود دره‌ها خودداری کنند، تصریح کرد: آبژرفان‌های شــمال تهران به ویژه در محدوده دربند که کنار رودخره‌ها هستند، باید مراقب تحرکات زمین باشند و در صورت مشاهده هر گونه ترکی، آن را گزارش کنند.

رئیس ســازمان مدیریت بحران شهرداری تهران با بیان اینکه ممکن است در نواحی کوهستانی لغزش زمین را شاهد باشیم، گفت: ترجیح ما این است که شهروندان از کوهنوردی در این مناطق خودداری کنند.

انتقاد زالی از بازگشایی بوستان‌ها در تهران در شرایط بحرانی ترشدن کرونا

رئیس ستاد مقابله با کرونا در استان تهران با تاکید بر اینکه باز گشایی بوستان‌ها مخالف هســتیم، گفت: بازگشایی بوستان‌ها اشتباه است و ممکن اســت باعث انتشار بیماری شود؛ ما از شورای شهر خواستار استمرار تعطیلی بوستان هاشدیم.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایلنا علیرضا زالی رئیس ستاد مقابله با کرونا در استان تهران درباره بازگشایی مجدد بوستان‌ها گفت: بازگشایی بوستان‌ها می‌تواند یک پیام فرهنگی نادرست برای مردم به همراه داشته باشد.

وی ادامه داد: اگرچه بازگشایی مجدد بوستان‌ها نمی‌تواند به تنهایی تاثیری در شرایط انتقال بیماری کرونا داشته باشد اما چون پیام فرهنگی آن به مردم این است که همه چیز خوب و در کنترل است، دچار یک شتابزدگی در افکار عمومی می‌شویم که همه چیز را مطلوب تلقی کنند.

رئیس ستاد مقابله با کرونا در استان تهران خاطرنشان کرد: ممکن است در این شرایط مردم هشدارهای مورد نظر را که در ایمدمی تاثیر گذار است کمرنگ تلقی کنند. از این منظر ما از نظر فنی موافق بازگشایی بوستان‌ها و پارک‌هاییستیم. ضمن اینکه با بازگشایی بوستان‌ها شرایط و تسهیلاتی فراهم می‌شود که افراد به دلایل غیرضروری هم از خانه بیرون بروند چراکه افراد مدت طولانی در خانه بوده‌اند و حوصله‌شان ســر رفته اســت و به دنبال یک محیط برای گردش و تفریح هســتند. بازگشایی بوستان‌ها مردم را از نظر روانی به این سمت سوق می‌دهد که می‌توانند از این مراکز استفاده کنند.

زالی تصریح کرد: مجموع جوانب بازگشایی بوستان‌ها نشان دهنده این است که بازگشایی بوستان‌ها می‌تواند آثار نگران‌کننده‌تری در بحث استمرار این ویروس در شهر تهران داشته باشد. قرار است ما به شورای شهر تهران نامه‌ای نوشته و نظر فنی‌مان را در این خصوص اعلام کنیم چراکه سیاست‌های شــهرداری تهران متاثر از سیاستگذاری شورای شهر تهران است البته شهرداری تهران هم به دلیل اینکه تابع برخی از پروتکل‌های ملی اســت ممکن است به همین دلیل با این معذوریت‌ها رویروســت اما شورای شهر تهران می‌تواند در این زمینه تصمیم متفاوتی بگیرد.

بر طبق این گزارش، دکتر زالی که به تازگی در صحن شــورای شهر تهران حضور پیدا کرده بود، نسبت به بحرانی تر شدن وضعیت شیوع کرونا در تهران طی روزهای آتی هشدار داده بود.

نصب و راه‌اندازی ۴۹ دستگاه آسانسور برای خطوط ۳ و ۴ مترو تهران

مدیرعامل شــرکت متروی تهران از انتخاب پیمانکار نصب و راه‌اندازی ۴۹ دستگاه آسانســور برای خطوط ۳ و ۴ متروی تهران خبر داد و گفت: این نوع آسانسورها توانایی تحمل بار و فشار بسیار زیاد و متوازتر براساس نیاز مترو را دارند و ضریب خطای آنها بسیار اندک است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، علی امام با بیان اینکه در حال حاضر در خطوط در حال بهره‌برداری، با کمبود حدود ۲۰۰ آسانسور مواجه هســتیم، خاطرنشان کرد: این در حالی است که این عدد برای ایستگاه‌هایی است که امکان نصب و راه اندازی آسانسور برای آنها وجود دارد و انتخاب پیمانکار برای ۴۹ دستگاه آسانسور فاز اول برنامه‌ریزی برای تامین ۲۰۰ دستگاه آسانسور اســت که باید در مدت زمان ۶ ماه به اتمام برسد.

او با بیان این که نصب آسانسورهای جدید به گونه‌ای است که مسافرین به صورت مستقیم به سکو هدایت نمی‌شوند، گفت: انجام این اقدام به منظور رعایت موضوعات امنیتی و نیز ایمنی مسافران ضروری است.

امام افزود: در تمام جهت بر ایستگاه مرتبه ۲ برابر تعداد معمول یعنی ۶ تا ۸ آسانســور نیاز دارد تا بتوان مسافران را ابتدا به سالن فروش بلیت و سپس به سکو هدایت کرد.

مدیرعامل شرکت متروی تهران با اشاره به اینکه آسانســورهایی که برای ایستگاه مترو تامین می‌شود دارای ویژگی‌های بســیار متفاوتی است، گفت: این آسانسورها باید ضمن آنکه ضد حریق باشد باید بتواند حجم زیادی از جمعیت را در مدت زمان اندک و به صورت متوالی و متوازتر جابه‌جا کند.

او افزود: در نتیجه آسانسورهای جدید که برای ایستگاه مترو تامین می‌شود از نظر ظرفیت جابه‌جایی و تعداد نفرات بیشــتر از آسانسورهای قدیمی است.

مدیرعامل شرکت متروی تهران با اشاره به اینکه این آسانسورها متفاوت از آسانسورهای معمول و اصطلاحا Heavy Duty می‌باشند، اظهار کرد: این نوع آسانسورها بر اساس استانداردهای طراحی و ساخت متروباید توانایی تحمل بار و فشار بســیار زیاد و متوازتر را داشته و ضریب خطای آنها بسیار اندک باشد، در نتیجه هزینه آنها چندین برابر آسانسورهای معمول است.

به گــزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شــرکت راه‌آهن شــهری تهران و حومه (مترو)، امام با تاکید بر اینکه در نیمه دوم سال ۹۸ آسانسور هر ایستگاه متروی تهران نهایتا ۳ ماه پس از افتتاح نصب و بهره‌برداری شد، تاکید کرد: برنامه‌ریزی‌ها به گونه‌ای انجام شــده اســت که در ســال ۹۹ هر ایستگاه مترو همراه با آسانسور به بهره‌برداری برسد. لذا علاوه بر برنامه‌ریزی‌ها برای تامین آسانسور برای ایستگاه‌های جدید، کمبود آسانسور ایستگاه‌های قدیمی نیز تامین می‌شود و همانگونه که عنوان شد مناقصه صورت گرفته فاز اول تامین ۲۰۰ دستگاه آسانسور شامل ۴۹ دستگاه برای خطوط ۳ و ۴ است.

هشدار به تعاونی‌های مسکن غیرفعال

معاون وزیر راه وشهرسازی به تعاونی‌های مسکن غیرفعال هشــدار داد. براســاس اعلام وی، اراضی اختصاص یافته بــه تعاونی‌های غیرفعال، به طرح اقدام‌ملی مسکن اختصاص می‌یابد.

به گزارش پیام آشــنا به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، علی نبیان، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن درخصوص رفع مشــکلات تعاونی‌هایی که اراضی آنها توسط سازمان ملی زمین و مسکن تأمین شده است و در محدوده‌های شهری واقع هســتند، گفت: بخشی از اراضی ســازمان ملی زمین و مسکن در سنوات گذشته از طریق تعاونی‌ها برای ساخت‌وساز اختصاص یافته‌اند که باید این پروژه‌ها فعال باشند و در زمانبندی اعلام شــده، ساخت‌وســاز را انجام دهند.

براساس این گزارش، سازمان ملی زمین و مسکن در بازه زمانی مشخص که عموما یک ســال است به تعاونی‌ها اجازه عمران می‌دهد. بدین‌معنا از زمانی که زمین از ســوی سازمان ملی به برخی تعاونی‌های مسکن اختصاص می‌یابد، عموما یک ســال زمان لازم است تا طراحی و پروانه از شهرداری اخذ و کار عمرانی آغاز شود. سازمان ملی از تعاونی‌ها تعهد می‌گیرد تا در مدت زمان تعیین شده عملیات عمرانی ساخت و ساز را آغاز کنند که شروع عملیات در آن اراضی به منزله ساخت و ساز در آن زمین‌ها محسوب می‌شود. بنا بر اعلام معاون وزیر راه وشهرســازی، هم‌اکنون سازمان ملی در سطح کشور بر اساس طرح اقدام ملی که از ســال گذشته شروع شد تمام زمین‌هایی که در سطح کشور در اختیار تعاونی‌ها قرار داده را از نظر میزان فعالیت و پیشرفت فیزیکی پروژه‌ها، پایش کرده است. به تعاونی‌های غیرفعال اخطار داده شده است اگر در مدت زمان تعیین شده ساخت‌وسازها آغاز نشود زمین‌ها و اراضی دولتی سازمان ملی از آن تعاونی‌ها گرفته می‌شود و در اختیار استان‌هایی که طرح اقدام ملی را انجام می‌دهند، قرار خواهد گرفت.

نبیان در پاسخ به این پرسش که تکلیف آن دسته از تعاونی‌هایی که آغاز به کار عملیات ساختمانی دارند، اما بعد از مدتی آن را رها کرده و عملیات ساختمانی در آن ادامه پیدا نمی‌کند، چه خواهد شد؟ گفت: در این موارد چندین نکته باید مورد توجه قرار بگیرد. اول آنکه پروژه، پیشــرفت ۲۰ تا ۳۰ درصدی اولیه دارد و کار خوابیده است یا توقف عملیات ساختمانی به دلیل اختلاف مربوط به پلاک زمین است که در شهرداری‌ها باید حل و فصل شود و قابل رفع است. همچنین، چنانچه زمین دارای معارض حقیقی یا حقوقی باشد نیز از نظر سازمان موجه است و بدین معنا، پروژه به اختیار افراد نخوابیده است.

قربونِ دَسِت، اون شیر آبُ ببند.