کسب و کار

عبور از بحران‌ها با توجه به محیط‌زیست و فناوری‌های نوین

حدود ۶ سال پیش، شرکت هندی گیلکو گلوبال (Gilco Global) از همکاری بلندمدت با شرکت اسپانیایی اورونا (Orona)، بنیان‌گذاری شد. امان ملاگیل و دیپاک ملاگیل، مدیرعامل و مدیراجرایی گیلکو به گفت‌وگو با ما نشستند تا از چالش‌ها و روندهای عصر حاضر بگویند. شرکت آنها که بیش از هر چیز به فروش آسانسور و محصولات مشابهی مانند پله‌برقی فعالیت دارد، باید براساس ویژگی‌های بازار هند به تجارت بپردازد. با این حال در دورانی که روندهای جهانی مشهودتر می‌شود، تجربیاتشان قابل تعمیم به بازارهای دیگر است.

ممنون از هر دوی شما. خوشحال هستیم که امروز فرصتی را به گفت‌وگو با ما اختصاص دادید. اگر امکان دارد، پس‌زمینه‌ای از تاسیس شرکت خود را بیان کنید.

گیلکو گلوبال در سال ۲۰۱۴ و در همکاری با شرکت اسپانیایی تولید آسانسور اورونا بنیان‌گذاری شد. ما در آن زمان هم در صنعت ساختمانی فعالیت داشتیم، به طراحی مهندسی، مشاوره پروژه و به‌ویژه کار در حوزه‌های بیمارستانی و زیرساختی مشغول بودیم. در آن حوزه، یکی از وظایف ما خرید آسانسور و محصولات مشابه برای پروژه‌های مشتری‌امان بود و به همین دلیل از نیازهای بازار هند آگاهی کامل داشتیم. با توجه به این تخصص و آگاهی از وضعیت بازار هند، شرکت اورونا ما را دعوت به همکاری کرد و به این شکل گیلکو گلوبال را ایجاد کردیم. در ادامه، پدرم دیپاک نیز پس از بازنشستگی از حوزه مهندسی نفت و گاز هند به ما پیوست و توانستیم از تخصص او در غلبه بر چالش‌ها و مشکلاتی که در مسیر خود داشتیم، بهره ببریم. بازاریابی، پایدار، فروش و خدمات پس از فروش از چالش‌های ما در روزهای نخست کار بود، اما بیش از هر چه باید به افزایش شناخت بازار هند از شرکت خود و نشان تجاری اورونا می‌پرداختیم. آسانسورهای این شرکت اسپانیایی در اروپا به خوبی شناخته شده بودند و در حقیقت ۱۰ درصد از آسانسورهای کل اروپا را این شرکت ساخته است. کیفیت، مصرف پایین انرژی، طراحی منسلب و ایمنی بالا از مواردی بود که می‌توانستیم روی آنها مقور دهیم.

در حال حاضر، شرکت شما چه خدماتی ارائه می‌کند؟

گیلکو گلوبال در حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل ثابت مانند آسانسور، پله‌های برقی، نوارهای متحرک، آسانسور خودرو، پارکینگ‌های خودکار، زیرساخت‌های شهری و تحویل خودکار غذا فعال است. ما همچنین سیستم‌های نظارتی و کنترل ورود و خروج را به بازار هند ارائه می‌دهیم.

در بازار هند از چه ویژگی‌هایی برای رقابت استفاده می‌کنید؟

مشتریان یافته در هند، بسیار نسبت به قیمت حساس هستند. از نظر آنها، ارزان‌ترین محصول، بهترین است. به همین دلیل، ضمن آنکه همان محصولات با کیفیتی را که در اروپا عرضه می‌شود، به آنها ارائه می‌کنیم، قیمت‌های خود را نیز تا حد ممکن پایین آورده‌ایم. با این حال، تخفیف اصلی ما به مشتری‌امان، هزینه‌های پایین تعمیرات و نگهداری است. در حقیقت، قیمت را باید نسبت به کل طول عمر یک محصول سنجید.

آیا فقط محصولات شریک اسپانیایی خود را در هند عرضه می‌کنید یا به فکر تولید در خاک کشور خود افتاده‌اید؟

همان‌طور که گفته شد، قیمت یکی از مهم‌ترین مولفه‌های رقابتی در بازار هند است. اگر ما محصولاتمان را در کشور خود تولید کنیم، هزینه‌ها به شدت پایین می‌آید و می‌توانند فروش ما را چند برابر کند. این مساله از نظر محیط‌زیست هم توجیه دارد؛ چرا که میزان حمل‌ونقل کل کاهش قابل توجهی پیدا می‌کند. با این حال، چنین تصمیمی را شرکت اسپانیایی باید بگیرد و تصمیم‌گیری یک‌جانبه در شراکت جایگاهی ندارد.

آیا تفاوت‌های بزرگی بین بازار اروپا و هند می‌بینید؟

بله. بازار آسانسور اروپا بیش از هر چیز بر پایداری، کارآیی، اثرات زیست‌محیطی و هزینه‌های بلندمدت محصول متمرکز است. در طرف مقابل، بازار هند به‌دلیل افزایش میزان برج‌ها و آسمانخراش‌ها به‌دنبال آسانسورهایی هرچه سریع‌تر می‌گردد. در این بین ممکن است اندکی از کارآیی و بهره‌وری آن را نادیده بگیرد. همچنین به‌دلیل تراکم بالای جمعیتی در هند، آسانسورها باید قدرت و توان بیشتری داشته باشند و به این دلیل تا حدی از اثرات زیست‌محیطی و بهره‌وری انرژی چشم‌پوشی می‌شود.

آیا مفهوم سخن شما این است که محیط‌زیست و میزان مصرف انرژی در هند جایگاهی ندارد؟

خیر. در بازار هند به‌دلیل ویژگی‌های جمعیتی و فرهنگی خود نیاز به محصولاتی ارزان‌قیمت و قدرتمند و البته سریع دارد. با این حال، همچنان محصولی که ضمن برخورداری از این ویژگی‌ها بتواند دوستدار محیط‌زیست باشد و مصرف انرژی پایینی داشته باشد، مزیتی جدی نسبت به رقبا پیدا می‌کند. از طرفی حساسیت جامعه جهانی نسبت به محیط‌زیست و مصرف انرژی روزبه‌روز بیشتر می‌شود و این موضوع را می‌توان در هند هم مشاهده کرد.

یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های ماه‌های اخیر فراگیری ویروس کرونا بوده است. این بحران ضربه شدیدی به حوزه‌های حمل‌ونقل و ساختمانی زد. شما در این دوران چه اقداماتی در پیش گرفتید؟

بحران کرونا پیامدهای کوتاهمدت و بلندمدت فراوانی داشت و همچنان ادامه دارد. دولت هند نیز مانند اکثر کشورهای دیگر اقدام به محدودسازی فعالیت‌ها و ممنوع‌سازی تجمع مردم کرد. این مساله به خود کار ما لطمه زد. با این حال، تصمیم گرفتیم سلامت کارکنان و مشتریان را در اولویت قرار دهیم و خودمان نیز محدودیت‌هایی در فعالیت‌ها در نظر بگیریم. در این دوره، تعداد کارکنان در شرکت کاهش یافت و از تردد‌های غیرضروری و بدون مجوز جلوگیری شد. کارکنانی هم که امکان کار از خانه داشتند یا نشانه‌هایی از بیماری در آنها دیده می‌شد، در خانه‌های خود باقی ماندند.

برای دوران پس از بحران کرونا چه برنامه‌ای دارید؟

روندهای کنونی مثل پایداری و دیجیتالی شدن همان راهکارهایی هستند که احتمالا می‌توانند موفقیت بلندمدت را تضمین کنند. درباره پایداری که صحبت شد، ما دیجیتالی شدن و نیازهای جدید جامعه نیز به شکلی غیرمنتظره مسیر ما را سادهتر ساخت. شریک اسپانیایی ما، در سال‌های اخیر اقدام به تحقیق و توسعه فناوری‌هایی برای آسانسورها کرده بود که اکنون زمان بهره‌برداری از آنها است.

در آسانسورهای جدید، نیاز به لمس دکمه‌ها نیست و آسانسور با فرمان‌های صوتی به حرکت درمی‌آید. همچنین ضدعفونی کردن خودکار آنها بیش از گذشته مدنظر قرار گرفته که سلامت جامعه تامین شود. ادامه این فناوری‌ها در کنار توجه به پایداری زیست‌محیطی و اجتماعی و همچنین کاهش هزینه‌های عملیاتی و مصرف انرژی می‌تواند مسیر رشد و توسعه را هموار سازد.

مترجم: مهدی نیکوئی

گزارش اختصاصی

در کمیسیون معماری و شهرسازی شورای شهر کرج بررسی شد؛

صدور پروانه با کارکرد پارکینگ در معابر پر تردد شهر کرج

در جلسه کمیسیون معماری و شهرسازی شورای اسلامی شهر کرج که روز شنبه؛ ۲۴ آبان ۹۹ به ریاست احد رسولی برگزار شد لایحه‌ای با عنوان "صدور پروانه با کارکرد پارکینگ روباز" مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

به گزارش پیام آشنا، این لایحه با توجه به رشد بالای جمعیت و به تبع آن، افزایش تعداد خودروها در معابر کرج و چالش همیشگی کمبود پارکینگ در سطح شهر، اهمیت بسیار بالایی دارد.

در متن لایحه ضرورت تامین پارکینگ و کاهش ترافیک شهری با پیش‌بینی پارکینگ‌های عمومی و روباز در مناطق پرترافیک شهر کرج با مشارکت بخش خصوصی مورد تاکید قرار گرفته است که در صورت تقاضای مالکان، امکان صدور پروانه‌ی پارکینگ روباز منطبق با مفاد مندرج در دفترچه‌ی تفصیلی با رعایت شروط اعلام شده، فراهم خواهد شد.

در بند "الف" لایحه، مالک باید با درخواست کتبی و اخذ مجوز بهره‌برداری از معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهری شهرداری کرج نسبت به بهره‌برداری از ملک مورد نظر به عنوان پارکینگ همگانی روباز اقدام کند. ضمنا اخذ استعلام از حوزه‌ی شهرسازی و رعایت سایر ضوابط الزامی است. بدیهی است این مجوز صرفا جهت بهره‌برداری و به مدت یکسال است و هیچ‌گونه حقی برای مالک جهت تغییر کاربری ایجاد نخواهد کرد. در ضمن در صورت درخواست تمدید، موضوع پس از اخذ نظر معاونت حمل‌ونقل و ترافیک بلامانع است و روش و شرایط صدور مجوز توسط شهرداری تدوین خواهد شد.

در بند "ب" لایحه نیز درخواست وارده مالکان در کاربری‌های قید شده در طرح تفصیلی شامل کاربری‌های مسکونی، مختلط شهری و گستره‌ها و کاربری‌های خدماتی (که نوع خدمات در طرح تفصیلی پیش‌بینی نشده است)، در کارگروه عارضه‌سنجی ترافیکی که در معاونت شهرسازی و معماری تشکیل می‌شود مطرح و در صورت تایید موضوع مبنی بر صدور پروانه‌ی ساختمانی، مشمول اعطای ۲۰ درصد از مساحت پارکینگ همگانی روباز طراحی شده به عنوان خدمات خدورویی (کاربری‌های مجاز خدمات خدورویی شامل نمایندگی و تعمیرگاه مجاز خودروهای سبک، خدمات عمومی خودروها مانند تعویض روغن، پنچرگیری، تنظیم موتور به جز کارگاه‌های صافکاری و نقاشی خودرو) کارواش و فروش و عرضه لوازم و قطعات یدکی خودرو خواهد شد.

عباس زارع با بیان اینکه قاعده‌مند کردن پارکینگ‌های درون‌شهری اقدام بسیار خوبی است گفت: «باید فضاهایی که در اولویت تأمین پارکینگ هستند مشخص شود به عنوان مثال این لایحه حوالشی بلوار امیرکبیر کیانمهر را به راسته‌ی کارواش تبدیل خواهد کرد اما در محور شهید بهشتی با رجایی‌شهر می‌تواند مفید باشد.»

زارع با بیان اینکه این لایحه باید هدفمندتر باشد و به انضباط‌بخشی بیانجامد گفت: «کاربری پارکینگ با در نظر گرفتن چند سطحی بودن و داشتن تعداد طبقات، یک سری ضوابط خاص خود را دارد. پرسش اینجاست که آیا صدور مجوز پارکینگ تنها در طبقه‌ی همکف زیر راه رحتی انجام خواهد شد؟» به عقیده‌ی زارع این نسخه را نمی‌توان برای تمام نقاط شهر پیچیده و باید موارد دیگری مانند جلوگیری از ایجاد مزاحمت برای مردم و تعبیه‌ی ورودی‌ها و خروجی‌ها، مدت زمان توقف خودروها، تأمین نکردن حقوق معنوی برای متقاضی و در عین حال تشویق به استفاده‌ی بهینه از اراضی بالاستفاده‌ی داخل شهر نیز در آن به طور دقیق لحاظ شود.

احد رسولی، رئیس کمیسیون معماری، شهرسازی و بافت‌های فرسوده‌ی شهری شورای شهر کرج نیز پس از استماع نظرات اعضای کمیسیون گفت: «به نظر می‌رسد برخی از ضوابط پیش‌بینی شده تاقض است و نیاز به چکش کاری دارد. به عنوان مثال ماتریس‌های سازگاری که یکی از موضوعات مهم شهرسازی در حوزه‌ی جلمایی کاربری‌های شهری است در این لایحه لحاظ نشده است. به این دلیل معاونت شهرسازی و معماری شهرداری کرج نیز در موضوع انطباق کاربری‌های شهری باید ورود کند تا مشکلات احتمالی آینده نیز به صورت کارشناسی رفع شود.»

به گفته‌ی رسولی بنا شد جلسه‌ی دیگری با حضور کارشناسان طی دو هفته‌ی آتی برگزار شود و لایحه پخته‌تر ارائه شود. هم‌چنین مقرر شد به موازات بررسی تخصصی تر لایحه، اگر درخواستی برای صدور پروانه‌ی پارکینگ از سوی متقاضیان مطرح شد با تمام مستندات به کمیسیون ارجاع شود تا با حضور معاونت شهرسازی و معماری شهرداری کرج بررسی شود.

مسیبی خبر داد؛

رفع تصرف مرکز غیرقانونی ضایعات در محدوده میدان کرج

سرپرست سازمان مدیریت پسماند شهرداری کرج از رفع تصرف مرکز غیرقانونی ضایعات در محدوده میدان کرج خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، محمد مسیبی گفت: این اقدام بر اساس دستور دادستانی استان البرز، با هماهنگی شورای شهر و تاکید شهردار کرج انجام شد.

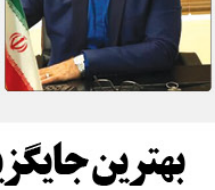
وی با اشاره به اینکه جمع آوری و ساماندهی مراکز غیرقانونی ضایعات با هدف زیباسازی بصری و جلوگیری از آلودگی های زیست محیطی انجام می گیرد، افزود: همچنین ارتقای سلامت شهر و شهروندان از اهداف اساسی اجرای این طرح است.

سرپرست سازمان مدیریت پسماند شهرداری کرج گفت: مجموعه مدیریت شهری کرج اهتمام ویژه ای بـرای ارائه خدمات مطلوب به شـهروندان در زمینه سلامت و توجه به پاکیزگی شهری در حوزه بصری و زیست محیطی دارد.

مسـیبی اضافه کرد: بر همین اساس تا پاکسازی کامل مراکز غیر قانونی ضایعات، اقدامات مدیریت شهری در این خصوص ادامه خواهد داشت.

همتی خبر داد؛

ظرف ۲۰ روز آینده هیچ سبد زباله‌ای در سطح کرج باقی نمی‌ماند



معاون خدمات شهری شهرداری کرج گفت: تا ۲۰ روز آینده هیچ سبد زباله‌ای در سطح شهر کرج باقی نمی‌ماند و جمع آوری پسماندهای خانگی به شیوه دیگر کلان‌شهرها انجام می‌شود.

به گزارش پیام آشنا، علی اصغر همتی با اشاره بـه اجرای جمع آوری سـبدهای زبالـه از مقابل ساختمان‌های مسکونی، اظهار کرد: خوشبختانه با همکاری شهروندان تعداد زیادی از این سبدهای زباله جمع آوری شـده و با ادامه این همکاری، طی ۲۰ روز آینده هیچ سبد زباله‌ای در سطح شهر مشاهده نخواهدشد.

وی ادامـه داد: با حذف این سـبدها، جمع آوری پسـماندهای خانگی به شیوه دیگر کلان‌شهرهای بزرگ کشـور مثل شیراز، مشـهد، اصفهان انجام می‌شود.

معاون خدمات شـهری شـهرداری کرج با اشاره بـه مزایای اجرای این طرح، توضیـح داد: با حذف سـبدهای زباله از مقابل منازل مسکونی مشکل حضور زباله گردها در سطح شهر حل می شود. دیگر شاهد انباشـت زباله در کوچه و خیابان‌ها در هر ساعت از شـبانه روز نخواهیم بود. سطح بهداشت عمومی به واسـطه کاهش میزان شیرابه و بوی بد تاشی از انباشت زباله افزایش می‌یابد و سلامت پاکبانان به ویژه در ایامی که با شیوع کرونا درگیر هستیم کمتر به خطر می‌افتد.

همتی تاکید کـرد: همکاران مجـری این طرح، سبدهای حذف شده را پس از شسـتشو و ضدعفونی کردن در اختیار مدیران ساختمان‌های مسکونی قرار می دهند و هیچ سبدی را با خود نمی‌برند.

وی اضافه کرد: با اجرای این طرح، لزوم نصب سبد زباله در مقابل واحدهای مسکونی برای دریافت پایان کار هم حذف شده است.

بهترین جایگزین برای قطع بی‌رویه جنگل‌های هیرکانی چیست؟

محقق مرکز تحقیقات کشـاورزی و منابع طبیعی گلسـتان گفت: سالانه در کشـور حداقل به حدود ۱۶ میلیـون مترمکعب چـوب در صنایع مبلمان، دکوراسـیون‌های خانگی، مـواد کامپوزیتی چوب و پلاستیک، کافه، هنرهای دستی و تخت خرد چوب نیاز داریم که بهترین گزینه بـرای تامین آن زراعت چوب است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، اسداله کریمی دوسـت با تأکید بر اهمیت کشت گونه‌های مختلف درختان مناسـب با شـرایط اداقیکی و آب و هوایی منطقه، اظهار کـرد: بدون انجام کار تحقیقاتی نباید کشت گونه‌ای را توسعه داد.

وی وارداتِ توسـعه طرح‌های زراعـت چوب و مازاد مقطوعات باغات و جنگل‌ها را از راه‌های تأمین چوب برشمرد و افزود: با توجه به ارزش اکولوژیک بسیار بالای جنگل‌های طبیعی، نباید به سمت برداشت چوب از آن برویم. از محل مازاد مقطوعات باغات و حاشـیه اراضی کشـاورزی در بهترین حالت بین یک تا ۲ میلیون مترمکعب چوب داریم. از طرف دیگر واردات چوب هم با توجه به موضوع قرنطینه آفات و بیماری‌ها و ارزبری بسیار بالا، گزینه خوبی نیست لذا بهترین راه زراعت چوب است. کریمی دوست، استفاده از گونه‌های زودبازده و سریع‌الرشـد را یکی از بهترین راهکارهای تأمین مواد اولیه لیگنوسلولوزی دانست و گفت: تولید چوب نسبت به بسیاری از زراعت‌ها، جذابیت اقتصادی بالاتری دارد و بخش خصوصی و زارعین محلی و خرده پا می‌توانند به آن ورود کنند.

این محقق مرکز تحقیقات گلستان با اشاره به کشت صنوبر، تصریح کرد: گونه صنوبـر برای اراضی بدون مشکل شـوری، دارای خاک سبک‌تر و بدون مشکل آب، گزینه مناسـبی است. در گیلان به‌عنوان استان پیشرو در کشت صنوبر، در حال حاضر حداقل ۱۸۰ هزار هکتار از اراضی به کشت این گونه اختصاص داده شـده است. وی با اشاره به کشـت صنوبر در استان گلسـتان، بیان کرد: کشـاورزان با مدیریت مناسب می‌توانند از هر هکتار صنوبر در طول یک سال تا ۲۴ مترمکعب چوب برداشت کنند و در یک بازه ۱۰ سال، ۲۴۰ مترمکعب چوب را به فروش برسانند.

کریمی دوست در ادامه به گونه اکالیپتوس اشاره کرد و گفت: گونه اکالیپتوس نیاز آبی کمتری نسبت به صنوبر دارد و می‌توان آن را در استان‌هایی از جمله خوزستان و لرستان، گلستان و... توسعه داد. در گلستان اراضی لیمبور شمال استان به‌ویژه شهرستان گنبدکاووس، قابلیت کشت اکالیپتوس را دارند.

این محقق مرکز تحقیقات گلستان خاطرنشان کرد: در دهه هفتاد استقبال بسیار خوبی از اکالیپتوس در گلستان شد اما سـرمای غیرمترقبه سال ۸۶، باعث خشـکیدگی اندام‌های هوایـی درختان اکالیپتوس شد. سرمای آن سال بی‌سابقه بود و حتی بسیاری از درختان دیگر از جمله مرکیات را نیز آسیب زد. در واقع در آن سرما کشاورزان خسارتی ندیدند زیرا بلافاصله با پیشنهاد کارشناسان، قطع یکسره درختان اکالیپتوس در دستور کار قرار گرفت و زارعین چوب‌های با قطر بیش از ۲ سانتیمتر را به کارخانجات فروختند. سال بعد از آن زمین مجددا تنه درختان جست زدند و زمین زراعی بـدون نیاز به هزینه خرید نهال و نهال کاری، مملو از نهال‌های جست جدید شد. قوی‌تر بودن ریشه درخت نیز کاهش رشد درخت بر اثر سرمازدگی را جبران کرد. کریمی دوست بیان کرد: تجربه نشان داده تنه درختان تا ۵ مرحله توقایی جسـت مجدد را دارند و زارعین می‌توانـد بدون نیاز به نهـال کاری و تنها با مدیریت جست‌ها، زراعت چوب را در اراضی خود داشته باشند.

وی در بخـش دیگری از صحبت‌هـای خود گفت: گلستان از نظر شـرایط اداقیک و آب و هوایی بسیار متنوع اسـت، به همین خاطر باید تنوع گونه‌ها را در این اسـتان داشته باشیم. بر روی برخی از گونه‌ها که کشت آن در استان انجام گرفته، کار تحقیقاتی انجام نگرفته و نیاز است این کار صورت گیرد. البته در حال حاضر مرکز تحقیقات پروژه‌هایی را در این خصوص در دست اجرا دارد.

وی با بیان اینکه به‌طور کلی به دنبال این هستیم اراضی کشاورزی با بازدهی کمتر را به زراعت چوب اختصاص دهیم، تصریح کرد: گونه‌های دیگر با نیاز آبی و غذایی کمتر و با تحمل شوری بالا وجود دارند که می‌توان آنها را در اراضی کم بازده کشـت کرد. توصیه کشت این گونه‌ها نیاز به انجام کار تحقیقاتی دارد.

این محقق مرکز تحقیقات گلستان در خصوص کشت پالونیا در استان، گفت: هنوز کارهای تحقیقاتی توسط این مرکز در خصوص پالونیا انجام نشده است. تا کار تحقیقاتی به‌طور کامل و با در نظر گرفتن همه جوانب صورت نگرفته نمی‌توان هیچ توصیه‌ای را به کشاورزان برای کشت این گونه داشت.

وی با اشـاره به اینکه زراعت چوب کم زحمت است، گفت: در سـال اول کشـت صورت می‌گیـرد و در سال‌های بعد زحمت چندانی متوجه کشاورز نمی‌شود و فقط نگهداری انجام می‌گیرد. کشاورز برای مدیریت درآمد می‌تواند در کشـت اول انبوهی از نهال‌ها را با کم کردن فاصله کشـت کند و از سال سوم و چهارم، تعدادی از نهال‌ها را قطع و عایدی میان‌مدتی داشته باشند. البته هر چه سن درخت بالاتر برود، تولید چوب بیشـتر و قیمت گران‌تر می‌شود.

کریمی دوست بیان کرد: امیدواریم با حمایت دولت، مشـکلات اعتباری برطرف شـود و زارعین و بخش خصوصی با جدیت بیشـتری به زراعت چوب ورود کنند.

اخبار

پروانه ساختمانی پلاسکو در حال صدور است

شهردار منطقه ۱۲ گفت: پروانه پلاسکو در حال صدور و فرآیند حقوقی و مالی آن در حال تکمیل است. به لحاظ موضوعات فنی، شهرسازی و بررسی حقوق مکتسبه کار به اتمام رسیده و با دستور ستاد شهرداری تهران و تاییدیه گروه داوری و راهنمای طراحی، پروانه پلاسکو مطابق مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری صادر خواهد شد.

به گزارش پیام آشنا، علی محمد سعادتی، شهردار منطقه ۱۲ درباره آخرین وضعیت ساختمان جدید پلاسکو و صدور پروانه ساختمانی آن گفت: پروانه پلاسکو در حال صدور و فرآیند حقوقی و مالی آن در حال تکمیل است. به لحاظ موضوعات فنی، شهرسازی و بررسی حقوق مکتسبه کار به اتمام رسیده و با دستور ستاد شهرداری تهران و تاییدیه گروه داوری و راهنمای طراحی می‌توانیم پروانه پلاسکو را مطابق مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری صادر کنیم.

سعادتی درباره تامین نشدن پارکینگ در ساختمان جدید پلاسکو توضیح داد: شورای عالی شهرسازی و معماری با بدون پارکینگ ساخته شدن این بنا موافقت کرده و قرار شد که پارکینگ پروانه برای استفاده ساختمان پلاسکو توسط بنیاد مقاوم‌سـازی شود. به گفته شهردار منطقه ۱۲، حدود دو ماه است که پارکینگ پروانه برای انجام عملیات مقاوم‌سازی در اختیار بنیاد مستضعفان قرار داده شده و این نهاد در حال تهیه طرح‌های مقاوم‌سازی و شروع عملیات است.

پیش از این و در اوایل آبان ماه شهردار منطقه ۱۲ از بارگذاری نقشه‌های ساختمان در حال ساخت پلاسکو، در سیستم شهرسازی شهرداری تهران و بررسی عوارض این ساختمان در حساب و کتاب‌های فی ملین بنیاد مستضعفان و شهرداری تهران خبر داده بود.

آتش‌سوزی و ریزش ساختمان پلاسـکو حادثه‌ای بود که صبح روز پنج‌شنبه ۳۰ دی ۱۳۹۵ در چهارراه استانبول واقع در مرکز تهران رخ داد. در پی وقوع این آتش‌سـوزی ساختمان پلاسکو به‌طور کامل فرو ریخت. ساختمان پلاسکو در حالی بیش از ۳/۵ ساعت سوختن، فرو ریخت که تعداد زیادی مامور آتش‌نشـانی در حال مهار آتش‌سوزی، در بیرون و داخل ساختمان بودند و عده‌ای از آنها زیر آوار ناشـی از فروریختن ساختمان ماندند و در نهایت این آتش‌سوزی ۲۲ قربانی بر جای گذاشت. ساختمان پلاسکو ۱۲۰۰ واحد داشت که بر اساس آمارها ۵۶۰ واحد از آن فعال بودند و ۱۵ هزار میلیارد ریال خسـارت به این واحدها وارد شد.

درخواست شهرداری تهران از دولت برای توسعه مترو

معاون حمل و نقل و ترافیک شـهرداری تهران با اشاره به پیشرفت ۹۳ درصدی ۱۲ ایسـتگاه مترو گفت: در حال حاضر که شهرداری به خرید امکانات و تجهیزات رسـیده است، بانک مرکزی و بانک عامل سختگیری‌های بیش از حد نسبت به شهرداری اعمال می‌کنند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، سید مناف هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری عنوان کرد: امروزه سایر کلان‌شهرهای دنیا کمک‌های نقدی از سوی دولت برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی خود دریافت می‌کنند. شهرداری لندن در شرایط کرونا حدود ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون پوند (بالغ بر ۱۰۰ هزار میلیارد تومان) از دولت کمک گرفت و به تعداد اتوبوس‌ها و واگن‌های مترو اضافه کرد.

او افزود: شهرداری هند نیز در دوران کرونا یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون یورو از دولت کمک دریافت کرد تا حمل و نقل عمومی شهر از لحاظ رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی، منـاسـب شود. هاشمی با بیان اینکه شـهرداری تهران هیچ کمکی از دولت در دوران کرونا دریافت نکرده است. توضیح داد: نزدیک به دو سال است که شهرداری تهران تلاش می‌کند تا وثیقه‌های بانکی اوراق مشارکت با عاملیت بانک رفاه را تامین کند. معاون شهردار تهران بیان کرد: تصور بانک از وثیقه خرید املاک شهرداری است در صورتی که این املاک تنها وثیقه‌ای در اختیار بانک هسـتند. تعامل حسابها به بانک رفاه اعلام شده تا در صورت تاخیر در پرداخت اقساط، پول را از حساب شهرداری برداشت کند. فشار بیش از اندازه بانک برای وثیقه ضرورتی ندارد. دولت باید کمک کند تا منابع نقدی حاصل از اوراق مشـارکت هرچه سریع‌تر به حساب شهرداری تهران واریز شود.

هاشـمی با تاکید بر اینکه نمامی ۱۲ ایستگاهی که قرار است طبق برنامه‌ریزی تا پایان امسال به بهره‌برداری برسند، پیشرفت‌های فیزیکی بیـش از ۹۳ و ۹۵ درصد دارند، گفت: در حال حاضر که شـهرداری به خرید امکانات و تجهیزات رسیده است، بانک مرکزی و بانک عامل سختگیری‌های بیش از حد نسبت به شهرداری اعمال می‌کنند.

معاون شـهردار تهران ضمن درخواست از دولت و بانک مرکزی برای نقد شدن هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت و هزینه کرد آن در مترو و اتوبوسرانی گفت: با دستور شهردار تهران قرارداد ۲۵۰ دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس منعقد شد که ۱۰۰ میلیارد تومان حاصل از اوراق مشارکت می‌توان ۲۵۰ دستگاه اتوبوس دیگر خریداری کرد.

کسب عنوان نخست منطقه ۸ در اجرای پروژه‌های توسعه محلی

شهردار منطقه ۸ گفت: این منطقه به عنوان نخسـتین منطقه در اجرای پروژه‌های توسعه محلی با اتمام ۹۰ پروژه در شهرداری تهران شناخته شده است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از مهر، مهناز استقامتی شهردار منطقه ۸ در نشست هم اندیشی با اعضای شورایاری محله وحیدیه همکاری شورایاران را در سرعت بخشی به اجرای پروژه‌های عمرانی و فرهنگی شهرداری بسیار موثر خواند و گفت: شورایاران با توجه به درک کامل از نیازهای محله و منطقه توانسته‌اند همراه خوبی برای مدیریت شهری در زمینه افزایش و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان باشند.

مهناز استقامتی در ادامه افزود: شورایاری به‌عنوان حلقه ارتباطی میان مدیران شهری و شهروندان توانسته اند بسیاری از مشکلات شهری و شهروندان را به متولیان و تصمیم‌گیرندگان منتقل کنند. با این اتفاق، مسائل محله شناخته و مسئولان برای برطرف کردن آن پیگیری‌های لازم را انجام می‌دهند و همین تعامل سبب سرعت بخشی به اجرای پروژه‌های توسعه محلی شـده است. به هر حال نباید این موضوع را نادیده گرفت که برخی محلات با کمبود فضای مناسب برای اجرای پروژه‌ها مواجه هستند و ما با اجرای پروژه‌های محلی بخشی از خدماتی که در سطح محله وجود ندارد را برای شهروندان فراهم می کنیم.

همچنین ارتقای کیفیت فضاها، پاقوق ها و فضاهای ورزشی صورت می گیرد تا عدالت در توزیع خدمات در محلات نیز ارتقا یابد. البته در کنار پروژه های محلی سایر پروژه های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای هم در حال شکل گیری است اما بنا داریم با شنیدن صدای شهروندان محله، جلب مشارکت و دریافت نظرات مردم، برای افزایش کیفیت زندگی در سطح محله در راستای تحقق شعار «تهران شهری برای همه» بیش از گذشته گام برداریم. استقامتی با تاکید بر اینکه منطقه ۸، به عنوان نخستین منطقه در اجرای پروژه های توسعه محلی با اتمام ۹۰ پروژه در شهرداری تهران شناخته شده است نیز افزود: بدون شک کسب عنوان نخستین منطقه در اجرای پروژه‌های توسعه محلی با همراهی، همدلی و همکاری شورایاران میسر شده است.