کسب و کار

ادامه بقا با اختراع مجدد کسب‌و کار

سازمان‌ها متولد می‌شوند، از بازار سهم می‌گیرند و در صورت موفقیت، رشد می‌کنند. در این فرآیند، لازم است که از دلیل وجودی خود و اصول و ارزش‌هایشان نیز آگاه باشند تا بتوانند مشتریانی پایدار و وفادار به دست آورده و بقایی بلندمدت داشته باشند. با این حال، شرکت‌ها نیز مانند انسان چرخه عمر دارند و با پیر شدن، به جایی می‌رسند که افت عملکرد ناگزیر خواهد بود. چنین برهه‌هایی از زمان بسیار دشوار و چالش‌برانگیز هستند؛ چرا که اگر افت عملکرد به خوبی مدیریت نشود، شاید به مرگ شرکت بینجامد. از این رو مدت بقای یک شرکت، از یک سو به نوع و تعداد چالش‌های بیرونی آن و از سوی دیگر، به شیوه مدیریت این چالش‌ها بستگی دارد. اگر مدیریت مناسب باشد، امکان احیای مجدد شرکت و ادامه بقای آن وجود خواهد داشت.

از رهبران سازمان انتظار می‌رود که آینده‌نگر و الهام‌بخش بوده و به راهنمایی و توانمندسازی کارکنان بپردازند تا از این طریق امکان دستیابی به اهداف جمعی فراهم شود. هرچند این دیدگاه راجع به رهبران سازمانی اثربخش معقول به نظر می‌رسد، تجربه به ما می‌آموزد که دستیابی به اهداف شرکت زمان‌بر است و عملکرد موفقیت‌آمیز نیازمند استمرار رهبران سازمانی در طول زمان است. در حقیقت، یکی از مهم‌ترین مسئولیت‌های رهبران سازمانی، این است که چنان خوب شرکت خود را (اهداف، چشم‌انداز و ارزش‌های آن را) بشناسند که هنگام بروز بحران یا چالش‌های بقا، بدانند چه تغییراتی برای زنده ماندن شرکت نیاز است. برای رهبران سازمانی لازم است که ارزش‌های محوری شرکت را بررسی کرده و اقدامات خود را براساس آنها تنظیم کنند. این نوع مسئولیت‌پذیری نیازمند آگاهی از تغییرات محیطی پیرامون و دانستن شیوه مواجهه با این تغییرات است. در این صورت، با تکیه بر ارزش‌های سازمانی، مزیت رقابتی به دست می‌آید. برای تحقق این امر، رهبران سازمانی باید مهارت مدیریت و هدایت شرکت در خلال مراحل مختلف رشد و توسعه آن را داشته باشند. به عنوان مثال، نیازمندی‌های سازمان در زمان کودکی یا بلوغ آن با دوران کهنسالی‌اش فرق دارد. در هر یک از این مراحل عمر، اقدامات متفاوتی نیاز است و رهبران سازمانی باید راه مناسب برای بازاختراع سازمان در مواجهه با نیازهای در حال تغییر آن را بیابند؛ در حالی که همزمان اطمینان حاصل می‌کنند استراتژی‌ها و تغییرات جدید هنوز هم منطبق با ارزش‌های شرکت است. یکی از شرکت‌هایی که طی مراحل مختلف عمر خود و تبدیل شدن به یکی از رهبران بازار جهانی، مورد توجه قرار داشت (و البته اکنون با بازاختراع خود برای ادامه بقا مواجه شده)، هوآوی، غول مخابراتی چینی است. این شرکت، طی جنگ تجاری آمریکا و چین، به دلیل دغدغه‌های امنیت ملی در فهرست تحریم‌های ایالات متحده و چند متحد دیگر آن قرار گرفت. هوآوی پس از آنکه متوجه شد تحریم‌های آمریکا رفع‌شدنی نیستند، مجبور به ورود به دوره‌ای از توسعه برای ادامه بقای خود شد. در حقیقت، سخنانی به گوش می‌رسد که هوآوی وارد چهارمین مرحله عمر خود شده است.

در این مقاله، ابتدا به بررسی سه مرحله نخستین عمر هوآوی می‌پردازیم و نشان خواهیم داد این شرکت چینی در واکنش به شرایط موجود، چگونه توانست به تدریج خود را به عنوان یکی از رهبران بازار جهانی مطرح سازد. در ادامه نیز به بحث راجع به مرحله چهارم عمر آن می‌پردازیم و ویژگی‌هایش را تشریح می‌کنیم. آنچه در تمام این مراحل به چشم می‌خورد، هراس هوآوی از مرگ و میل آن به بقا است؛ نیازی که همواره در کنار ارزش محوری شرکت برای خدمت‌رسانی به مشتریان به هر قیمت ممکن دیده می‌شود.

مرحله۱- آشوب

هوآوی توسط رن ژنگفی در سال ۱۹۸۷ در آپارتمان کوچکی در شنژن بنیان‌گذاری شد و به عنوان شرکتی خصوصی کار خود را آغاز کرد. در آن زمان، بازار چین تحت سلطه شرکت‌های دولتی قرار داشت که از بودجه عمومی سخاوتمندانه‌ای بهره‌مند بودند. هر استان نیز مجوز فعالیت یک شرکت بین‌المللی را صادر می‌کرد تا محصولاتش را به مشتریان چینی عرضه کند. از این رو، هوآوی با شرایطی مواجه بود که برای دریافت حمایت‌های دولتی باید با شرکت‌های محلی می‌جنگید؛ و البته با شرکت‌های خارجی که از نظر ساختارهای تحقیق و توسعه و مدیریتی خود بسیار پیشرفته بودند. این شرایط همه مولفه‌های لازم برای دلسرد کردن افراد از پیوستن به شرکت جدید را داشت. عملا فضایی برای رشد و شکوفایی دیده نمی‌شد. در چنین شرایطی، بقای شرکت‌ها فقط در صورتی ممکن است که بتوانند درکی از آشوب پیرامون خود به دست آورده و یک رهبر سازمانی آینده‌نگر و آرمان‌گرا داشته باشند.

مرحله۲- ورود به غرب

در اوایل دهه ۱۹۹۰، هوآوی بالاخره موفق به گسترش جایگاهش در بازار داخلی شد. این شرکت خود را در جایگاهی قرار داد که توان رقابت و پیروزی در مقابل رقبای محلی را داشته باشد. رقابت بین‌المللی همچنان دور از دسترس به نظر می‌رسید و شرکت‌های بین‌المللی توان نوآوری بیشتری داشتند. در نتیجه، مدیران ارشد هوآوی از سطح موفقیتشان در آن زمان راضی و خرسند بودند. اما چنین نگرشی با روحیه بلندپروازانه رن ژنگفی جور درنمی‌آمد.

از نظر رن، راه بقای یک شرکت، بهبود مداوم آن بود و به همین دلیل به محض اینکه توانست، شروع به سرمایه‌گذاری روی فرآیندهای تحقیق و توسعه کرد (برخلاف رقبای داخلی که چندان اهمیتی به این موضوع نمی‌دادند و به سطحی از موفقیت بسنده می‌کردند). به شیوه‌ای مشابه، میل او به بهبود مستمر در داستان‌های الهام‌بخش نیز منعکس شد. رن در دهه نخست فعالیت شرکت، همواره بیان می‌کرد که هوآوی طی ۲۰ سال یک‌سوم از سهم بازار جهانی را به دست خواهد آورد. در آن روزها، بنیان‌گذار هوآوی از چند آزمایشگاه بین‌المللی مانند بل لبز (شرکت تحقیقاتی نوکیا) بازدید کرد؛ آزمایشگاهی که روزانه سه اختراع جدید ثبت می‌کرد. او مشاهداتش از این سفرها را با کارکنان تحقیق و توسعه شرکت خود در میان می‌گذاشت تا به آنها انگیزه دهد. باور داشت که می‌توان به خوبی این آزمایشگاه‌های بین‌المللی یا حتی بهتر از آنها شد.

مرحله۳- یک دنباله‌رو، رهبر بازار می‌شود

هوآوی با پشتیبانی‌های آی‌بی‌ام، نگاه بین‌المللی خود را تقویت کرد و به سمت توسعه جهانی رفت. در انتهای دهه ۱۹۹۰ و سال‌های نخستین قرن ۲۱، سیستم مدیریت «غربی» پیاده‌سازی شد. همزمان کنترل بیشتری روی فرآیندهای مدیریتی و خطوط تولید صورت گرفت.

در این مرحله سوم از عمر هوآوی بود که این شرکت تبدیل به رقیبی برای شرکت‌های بین‌المللی شد. این توسعه جهانی به وضوح در تعداد اختراعات ثبت شده شرکت مشهود است. تا سال ۲۰۱۰، شرکت حدود ۴۹ هزار فرم ثبت اختراع پر کرده بود (۳۱۸۶۹ مورد در چین و ۸۸۹۲ مورد درخواست ثبت بین‌المللی و ۸۲۷۹ مورد ثبت اختراع در کشورهای خارجی). از ۱۷۷۶۵ اختراعی که تایید و ثبت نهایی شدند، ۳۰۶۰ مورد، ثبت‌های خارجی بودند. در سال ۲۰۱۲، هوآوی از نظر میزان سود خالص از اریکسون، رهبر آن زمان بازار گذر کرد. در آن لحظه، شرکتی که خود را به عنوان دنباله‌رو غول‌های صنعت مخابرات می‌شناخت، به جایگاه کم‌شناخته رهبری بازار وارد شد.

مرحله۴- تنوع‌بخشی و نوآوری

شرکت‌ها در زمان ورود به یک مرحله توسعه جدید باید آماده پذیرش یک مدل کسب‌وکار کاملا جدید باشند؛ به‌ویژه زمانی که تغییرات از بیرون تحمیل شده است.

در مثال هوآوی، مدل جدید و اصلاح‌شده کسب‌وکار شامل تمرکز بر تنوع‌بخشی و نوآوری است.

تنوع‌بخشی: نخستین تغییر در هوآوی، تلاش برای استفاده از دانش علمی موجود در صنایع و حوزه‌های اقتصادی دیگر بود. این شرکت از بنیان علمی گسترده خود برای ورود به کسب‌وکارهای جدید و متوقف‌سازی برخی کسب‌وکارهای قدیمی استفاده کرد. این استراتژی را به وضوح می‌توان در اظهارنظر رن ژنگفی مشاهده کرد: «ما می‌توانیم حتی بدون تکیه بر فروش گوشی‌های خود هم زنده بمانیم.» در نتیجه، هوآوی هم‌اکنون در حال ورود به بازارهای پررشد است و به عنوان مثال از هوش مصنوعی برای فعالیت در صنعت خودروهای هوشمند استفاده می‌کند. شرکت در سال جاری میلادی، یک شاسی‌بلند اسپرت نیلی‌رنگ به نام آیتوام‌فایو (Aito M5) به بازار معرفی کرد که با سیستم عامل انحصاری هوآوی و سیستم عامل متن‌باز شرکت (HarmonyOS Smart Cockpit) که در گوشی‌ها و ساعت‌های هوشمند استفاده می‌شود، تجهیز شده است. دو خودروی سواری دیگر نیز قرار است از امسال به تولید انبوه برسند. به این صورت، دانش کسب‌شده طی سال‌ها فعالیت شرکت، به شیوه‌ای دیگر استفاده می‌شود. شرکت همچنین از تحقیقات خود برای توسعه زیرساخت‌های دیجیتال مبتنی بر هوش مصنوعی استفاده می‌کند. یکی از کاربردهای جدید، استفاده از هوش مصنوعی در مزارع پرورش خوک است. در کنار آن، کسب‌وکار پردازش و ذخیره‌سازی ابری نیز در حال توسعه است. در این زمینه، شرکت در سال گذشته ۵۰ خدمت ابری مبتنی بر سناریوهای مختلف آینده راه‌اندازی کرد و بیش از ۸ هزار راه‌حل برای مشتریانش فراهم ساخت. چنین تلاش‌هایی درآمد هوآوی از کسب‌وکار ابری آن را تا سال ۲۰۲۱ به میزان ۳۰ درصد افزایش داد.

مترجم: مهدی نیکوئی

منبع: european business review

شهردار کرج مطرح کرد؛

استفاده از ظرفیت علمی دانشگاه‌ها برای پیشبرد اهداف مدیریت شهری

شهردار کرج با اشاره به تاثیر ارتباط شهرداری و دانشگاه‌ها در بهبود عملکرد، گفت: از ظرفیت علمی دانشگاه‌ها برای پیشبرد اهداف مدیریت شهری استفاده می‌شود.

به گزارش پیام آشنا، مهرداد کیانی روز ۱۳ دی ماه به همراه اعضای شورای شهر کرج با حضور در دانشگاه هنر با مدیران این مجموعه دیدار و درباره موضوع‌های فی مابین گفت و گو کردند.

این مسئول در این نشست با اشاره به نقش موثر دانشگاه در پیشبرد اهداف مجموعه مدیریت شهری، گفت: سعی بر این است که از ظرفیت‌های علمی و هنری دانشگاه هنر برای پیشبرد اهداف مجموعه مدیریت شهری استفاده شود.

وی با اشاره به اینکه بهره بردن از توان و تجربه دانشگاه هنر و سایر مجموعه‌های علمی امری ضروری است، گفت: تلاش می‌کنیم از این ظرفیت به درستی و برای برقراری ارتباطی دوسویه و البته موثر استفاده کنیم. شهردار کرج با بیان اینکه

کلانشهر کرج از حیث داشتن ورودی‌ها بارها مورد تذکر دلسوزانه امام جمعه محترم قرار گرفته است، خاطرنشان کرد: در کنار برنامه ریزی مجموعه مدیریت شهری، کمک دانشگاه هنر هم می‌تواند بخشی از مشکلات این حوزه را کاهش دهد.

وی در ادامه ضمن یادآوری این موضوع که مجموعه مدیریت شهری در ساخت و ایجاد نمادهای شهری با فقر زیادی روبرو است و باید به دنبال رفع آن بود، عنوان کرد: این موضوع، از دیگر مواردی است که دانشگاه هنر می‌تواند در تحقق آن کمک حال مجموعه مدیریت شهری باشد.

به گفته کیانی، یکی دیگر از وظایف مهم مجموعه مدیریت شهری هویت بخشی و ایجاد تعلق خاطر در شهروندان است. وی گفت: در زمینه ایجاد حس تعلق با ضعف‌های ساختاری روبرو هستیم که توان و تخصص دانشگاه هنر می‌تواند کمک‌کننده باشد.

گفتنی است، در این نشست علیرضا رحیمی، حسین مهاجری، عمار ایزدیار و مسعود محمدی از اعضای شورای شهر نیز به بیان نقطه نظرات خود پرداختند.

لازم به توضیح است مشارکت دانشگاه هنر در برخی پروژه‌های عمرانی مثل پروژه پارکرود و اعلام آمادگی شهرداری کرج برای خرید آثار هنری هنرمندان از دیگر موضوع‌های مطرح شده در این نشست بود.

مدیر منطقه ۱ شهرداری کرج:

مشکلات اهالی محله اسلام آباد با جدیت دنبال می‌شود

مدیر منطقه ۱ شهرداری کرج از افزایش ارتقای سطح امکانات با ارائه خدمات بیشتر به اهالی محله اسلام در این منطقه طی سال جاری خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، محمد گروسی گفت: یکی از اقدامات شاخص در دوره ششم مدیریت شهری، معطوف شدن برنامه‌های مختلف در محلات به‌ویژه محله‌هایی که سهم کمتری از امکانات شهری دارند، است.

گروسی با اشاره به اینکه محله اسلام آباد از محلاتی است که به دلیل بافت فرسوده مشکلات زیادی دارد، عنوان کرد: بر همین اساس مدیریت شهری درصدد رفع معضلات موجود در این محله بوده و طی چند سال اخیر اقدامات مطلوبی به‌منظور افزایش امکانات در این محدوده از شهر صورت گرفته است.

وی با بیان اینکه وجود معابر نامناسب و نبود پله در برخی از کوچه های این محله با توجه به شیب نامناسب یکی از مشکلات قدیمی و از خواسته‌ها و نیازهای مهم شهروندان بوده است، به پیگیری‌های صورت گرفته در این خصوص اشاره کرد و گفت: عملیات پله‌گذاری پس از سال‌ها، به صورت کامل انجام شد.

به گفته گروسی طی سال جاری حدود یک و نیم میلیارد تومان بودجه صرف پله گذاری در سطح محله اسلام آباد و مکان‌هایی که نیاز به اجرای عملیات پله گذاری داشت، شده است.

مدیر منطقه ۱ شهرداری کرج در ادامه صحبت‌های خود بر خدمت‌رسانی ویژه به شهروندان و رفع مشکلات محلات محروم منطقه به‌ویژه محله اسلام‌آباد تأکید کرد و افزود: اقدام به برطرف کردن مشکلات و چالش‌های این محلات بر اساس اولویت‌های مشخص‌شده از اهداف بنیادین است بر همین اساس با تمام توان در این راستا گام برداشته تا شاهد تحقق و تأمین رضایت حداکثری ساکنین این مناطق باشیم.

وی با بیان اینکه اکثر فعالیت‌های این منطقه معطوف به رفع دغدغه‌های شهروندان محله اسلام‌آباد است، افزود: مشکلات و معضلات این محدوده از منطقه کاملاً رصد شده و به‌منظور رفع آن برنامه‌ریزی‌های جامعی صورت گرفته است.

گروسی اجرای پارک پلکانی «شهید مصطفایی» و اجرای فاز دوم بهسازی پیاده راه خیابان شهید بهشتی را از اقداماتی برشمرد که در حال حاضر منطقه درصدد اجرایی شدن آن است.

مدیر منطقه ۱ شهرداری کرج در ادامه گفت: با توجه به شرایط جغرافیایی و قرار گرفتن این منطقه در قسمت شمالی شهر که جزو یکی از مناطق برف‌گیر و حساس شهر است و نظر به حساسیت‌های موجود در امر برف‌روبی، ماشین‌آلات و امکانات زمستانی مناسب در این راستا تجهیز شده است.

گروسی با اشاره به‌ضرورت تهیه، آماده‌سازی و جانمایی ماسه و نمک در معابر و نقاط حساس منطقه گفت: همچون سال گذشته با مکان‌یابی، جانمایی و آماده‌سازی کیسه‌های نمک و ماسه تمهیدات مناسبی برای مواجهه با بارش و یخبندان در سطح منطقه اتخاذ شده است.

دستورالعمل طراحی توده ساختمان‌های پهنه سکونت پایتخت بر اساس پاکت حجمی ابلاغ شد

سرپرست اداره کل معماری و ساختمان شهرداری تهران از ابلاغ «دستورالعمل طراحی توده ساختمان‌های پهنه سکونت بر اساس پاکت حجمی» خبر داد و گفت: اجرایی شدن این مصوبه، مسیر معماران و طراحان را برای طراحی خلاقانه و هویتمند ساختمان های شهر، هموار و قاعده‌مند می کند که آرامش بصری فضاهای شهری را به دنبال دارد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، حامد سلیمی در خصوص جزئیات مصوبه پاکت حجمی، گفت: در مصوبه مذکور که به تصویب شورای اسلامی شهر تهران رسیده و برای اجرایی شدن به مناطق ۲۲ گانه ابلاغ شده است، پیشنهاداتی درخصوص استفاده از ظرفیت های موجود در طرح های جامع و تفصیلی به منظور توسعه امکانات طراحانه در زمینه پاکت حجمی ابنیه (بکارگیری پیش آمدگی‌ها و فرورفتگی‌ها در ظاهر ساختمان) واقع در پهنه سکونت ارائه شده که مسیر معماران و طراحان را برای انجام طراحی های خلاقانه و هویتمند نمای ساختمان های شهر هموار می کند.

سلیمی با انتقاد از شیوع طراحی های مکعبی مشابه و در عین حال غیرهمگون و بی هویت برای نمای ساختمان ها در شهر تهران، گفت: هدف مصوبه پاکت حجمی، ارتقاء سیما و منظر شهری و اعتلای کیفی معماری و شهرسازی تهران و ایجاد زمینه مساعد برای طراحی های خلاقانه معماری به صورت قاعده مند، در راستای بهبود کیفیت فضاهای زندگی اعم از بیرون و درون واحد مسکونی و تأمین آسایش اقلیمی متناسب با اقلیم های متنوع کلانشهر تهران است. سرپرست اداره کل معماری و ساختمان شهرداری تهران تأکید کرد: پاکت حجمی در محدوده مجاز حجم ساختمان، اعم از محل استقرار بنا، ارتفاع آن، تعداد طبقات و سایر موارد با لحاظ رعایت تراکم مجاز ساختمان و تنها در زیر پهنه های مسکونی، قابل اجرا خواهد بود و به هیچ وجه، با هیچ تفسیری موجب افزایش ضریب اشغال زمین نخواهد شد. وی تصریح کرد: بنابراین، مصوبه پاکت حجمی، در سطح ۷۰ درصد مساحت زمین با پیشروی از شمال قطعه مجاز بوده و بر حفظ حداقل ۴۰ درصد از فضای باز در املاک متوسط وبزرگ در شهر تهران تأکید دارد، ضمن اینکه منحصراً در راستای بهره گیری از امکانات طراحانه و معمارانه، آن هم به استناد ظرفیت های موجود در طرح جامع و تفصیلی، ۱۰ درصد شناوری میان محدوده اشغال زمین وضریب اشغال آن، در نظر گرفته شده است.

بنا براعلام روابط عمومی معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران، سلیمی اضافه کرد: هدف این مصوبه، ارتقاء سیما و منظر شهری و اعتلای کیفی معماری و شهرسازی تهران و ایجاد زمینه مساعد برای طراحی های خلاقانه معماری و هویت بخشی به شهر است و مشمول پلاک های واقع در پهنه سکونت عام (R) می شود و کلیه پلاک‌های واقع در پهنه سکونت (R) در صورت استفاده از این دستورالعمل، مشمول تبصره ذیل بند ۲-۸ ضوابط و مقررات طرح تفصیلی یکپارچه شهر تهران نمی شوند.

باز شدن گره کور خرید ۶۳۰ واگن متروی تهران

مسئله خرید ۶۳۰ واگن برای متروی تهران از سال ۹۶ مطرح شد و با گذراندن مسیر پر پیچ و خم قرارداد و تحویل آن، گویا بعد از گذشت ۵ سال به سرانجام رسیده و شهرداری تهران اعلام کرد که کار قطعی ساخت ۶۳۰ واگن با سازنده تمام شده و از هفته آینده کار طراحی واگن‌ها آغاز می‌شود.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، براساس ماده ۵۸ برنامه ۵ ساله ششم توسعه، دولت وقت مکلف شده بود که ۲۰۰۰ دستگاه واگن مترو برای تهران و سایر کلانشهرها تهیه کند که سهم تهران ۶۳۰ واگن بود و قرار بود تا پایان سال ۱۴۰۰ دولت این واگن‌ها را تحویل کلانشهرها دهد، ولی هنوز در شرایطی که تنها کمتر از سه ماه تا پایان سال ۱۴۰۱ باقی مانده، این امر محقق نشده است.

در سال ۹۶ مناقصه بین المللی ساخت این واگن‌ها برگزار شد که در نهایت شرکت واگن سازی و شرکای چینی آن به عنوان برندگان این مناقصه که موضوع آن ساخت ۶۳۰ واگن آلومینیومی بود، معرفی شدند. اما یک سال طول کشید که قرارداد ابلاغ شود و پس از آن نیز فرایند تولید طولانی شد. محمدعلی افشانی رئیس وقت سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با اعلام این خبر که کنسرسیوم شرکت CRC چین و واگن سازی تهران سازندگان نهایی ۶۳۰ دستگاه واگن متروی تهران شدند و شرکت نورینکو چین نیز تأمین‌کننده فاینانس این قرارداد است، گفته بود: از زمان نهایی شدن فاینانس تا تولید واگن‌های مترو حدود ۲۰ ماه زمان می‌برد ضمن اینکه قرارداد ما در این پروژه پنج ساله است و در پایان این پنج سال آخرین واگن ساخته و تحویل داده خواهد شد.

وی در توضیح بیشتر ادامه داده بود: در این قرارداد ۶۳۰ دستگاه واگن متروی تهران، ۵۶ دستگاه آن به صورت CBU (به صورت کامل) وارد می‌شود و ۷۰ واگن در ایران مونتاژ خواهد شد. همچنین بخش PLB (داخلی سازی) نیز به سه بخش تقسیم شده که در بخش اول ۸۴ واگن ساخته می‌شود که در پایان آن ۳۱ درصد داخلی سازی خواهیم داشت. در بخش دوم نیز ۲۱۰ واگن ساخته می‌شود که در پایان ساخت این ۲۱۰ واگن به ۳۹ درصد داخلی سازی خواهیم رسید و در بخش سوم نیز مجددا ۲۱۰ واگن ساخته می‌شود که ۵۶ درصد داخلی سازی را در پی خواهد داشت.

بعد از برگزاری مناقصه و تعیین شرکت های سازنده، مسئله پرداخت پول و پیش پرداخت مطرح شد و از آنجایی که براساس بند (ج) تبصره (۴) بودجه سال ۱۳۹۹ کل کشور به دولت اجازه داده شده بود که پس از عقد قرارداد با تامین کننده مالی خارجی، اقدامات قانونی لازم را برای تامین سهم ۱۵ درصد تسهیلات مالی خارجی (فاینانس) از محل منابع صندوق توسعه ملی به عمل آورد و برای طرح های ریلی هزینه کند. اما این ۱۵ درصد محل اختلاف چند ساله شد؛ بگونه‌ای که نه دولت وقت، زیربار پرداخت آن به دلیل مشکلات اقتصادی و پس از آن نیز شرایط خاص کرونا رفت و نه شهرداری توان پرداخت آن را داشت و حتی علی امام مدیرعامل وقت متروی تهران نیز با اشاره به اینکه در حال حاضر مراحل اداری فاینانس در چین در حال انجام است، اعلام کرده بود که ۱۵ درصد مبلغ قرارداد باید توسط شرکت مبداء یعنی ایران تأمین شود: لذا قرار بود از محل صندوق توسعه ملی، این مبلغ تأمین شود، ولی در لایحه بودجه ۱۴۰۰ این مهم خط خورد و در بودجه، جایگزینی هم برای آن در نظر گرفته نشد.

مدیریت شهری در آن زمان به دنبال حل این مشکل بود، به طوریکه علی امام عنوان کرده بود که علی رغم مکاتبات با رئیس جمهور پیرامون حل این مشکل هنوز جواب و یا راه حل جایگزین قطعی مشخص نشده است و در جلسه با برخی مسئولان دولتی، پیشنهاد کردند که نصف ۱۵ درصد را شهرداری تهران بپردازد، درحالیکه در قانون دولت می بایست این مبلغ را پرداخت می کرد و راه حل‌های تامین منابع مالی برای ساخت واگن‌ها را در نظر گرفتن ردیفی برای تحقق این مهم در بودجه ۱۴۰۱ و ارائه نامه‌ای به مقام معظم رهبری و کسب اجازه برای برداشت از صندوق توسعه ملی عنوان کرد.

در حالیکه پرداخت ۱۵ درصد سهم تسهیلات برای متروی تهران به یک گره تبدیل شده بود: اما حالا جلال بهرامی معاون حمل ونقل شهرداری تهران در گفت‌وگو با ایسنا، خبرهای خوشی از باز شدن گره تأمین ۶۳۰ واگن مترو که می رفت به افسانه تبدیل شود، داده و می گوید: کار قطعی ساخت ۶۳۰ واگن با سازنده تمام شد و از هفته دیگر کار طراحی شروع می شود.

وی با بیان اینکه تامین منابع ۸۵ درصدی ساخت این ۶۳۰ واگن قطعی شد و محل پرداخت این اعتبار در دولت مشخص شده است، می افزاید: برای پرداخت ۱۵ درصد مبلغ باقی مانده نیز تا یکسال وقت داریم که به امید خدا در حال رایزنی با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و صندوق توسعه ملی هستیم تا نحوه پرداخت ۱۵ درصد را نیز حل کنیم.

بهرامی در پاسخ به این سوال که آیا گره ساخت ۶۳۰ واگن بعد از سالها باز شده است یا خیر؟ می گوید: ۱۰۰ درصد: چرا که وقتی پروسه طراحی آغاز می شود، یعنی کار شروع شده است و طراحی واگن ها در هر دوره براساس تکنولوژی و... به روز است.

وی در مورد زمان ورود واگن های جدید به متروی تهران نیز با بیان اینکه از یکسال و نیم بعد از طراحی، واگن ها وارد می‌شوند، می افزاید: به عبارتی دیگر در پایان سال ۱۴۰۲ باید اولین گروه واگن‌ها را تحویل دهند و تا واگن آخر دانه به دانه تحویل مترو می‌دهند.

بهرامی در مورد نحوه تامین اعتبار ساخت ۶۳۰ واگن با اشاره به کمک دولت برای حل این مشکل، اظهار می کند: ۸۵ درصد اعتبار مورد نیاز به صورت مستقیم توسط دولت تامین شد و ۱۵ درصد منابع باقی مانده نیز یا به صورت تسهیلات دولتی و یا از محل اعتبارات شهرداری پرداخت می‌شود.

همچنین علیرضا زاکانی شهردار تهران نیز روز چهارشنبه گذشته در حاشیه جلسه هیات دولت در مورد تعیین تکلیف ۱۵ درصد خرید ۶۳۰ واگن اعلام کرد که این خرید از خارج از کشور در حال پیگیری است و صحبت هایی با معاون اول رئیس جمهور انجام شد. در حال حاضر پرداخت اولیه این واگن ها از سوی دولت انجام شده است که اگر عملیاتی شود بخش عمده مشکلات متروی تهران حل می‌شود.

دیدگاه

در حال حاضر هم معماران و هم مهندسان ساختمان از «دانشمندبر تر بودن» دست کشیده‌اند

فرای اتو

من دوست دارم دانشجویان را تشویق کنم تا علایق شخصی خودشان را با خود {به آتلیه} بیاورند و آنها را به بخشی از دستور کار طراحی تبدیل کنند. چرا که فکر می‌کنم در نهایت ما {معماران} همواره کودک هستیم. فکر می‌کنم یکی از علل این که ما دوست داریم معمار باشیم این است که آدم‌هایی طفل‌مانند و رشدنیافته‌ایم. و علتی در این هست، نوعی شیدایی به سادگی {در همهٔ ما} وجود دارد، این که ما چیزهایی مشخص را دوست داریم و از چیزهایی خاص لذت می‌بریم. و این چیزها معمولاً آنهایی است که ما از موسیقی، سینما، مد، هنر و سایر چیزهای عامه‌پسند اخذ کرده‌ایم. هنگامی که ما این چیزها را وارد بازی می‌کنیم نباید به هیچ‌وجه خجالت‌زده باشیم.

برای من چندان مهم نیست که این مسئله منطقی هست یا نه. به نظرم این بخشی از وجه وجودی انسان است، این که ما همگی به شکل منفرد کار می‌کنیم، اما در انتهای کار می‌فهمیم که ما همگی مسحور چیزی مشابه شده‌ایم. ما همه فکر می‌کنیم که یک چیز را {فقط خودمان} کشف کرده‌ایم. حالا پرسش این است که ما چگونه می‌توانیم این را به بخشی از تولید بشردوستانه و با شعار «فرهنگ والا کافیست» تبدیل کنیم. و من فکر می‌کنم معماری باید این کار را انجام دهد. معماری باید سطح بالا باشد تا بتواند وظیفه‌اش را درک کند. می‌دانم که بسیاری از آدمها این را دوست ندارند، اما من دوستش دارم. من فکر نمیکنم که لازم باشد آنچه مردم از ما می‌خواهند را انجام دهیم. ما معماران باید آن کاری را انجام دهیم که اگر مردم می‌دانستند که چه می‌خواهند، آن را از ما طلب می‌کردند.

کار ما به چالش کشیدن جامعه است، برانگیختن است. هم‌پا کردن کار معماری با فرهنگ عامه ما را در رسیدن به این هدف کمک می‌کند، چرا که این کار حس خاصی از اُنس یا آشنایی ایجاد می‌کند. برای کسی همچون من که به امر گروتسک، مخوف و غریب علاقه دارد، آشنایی باعث شدیدتر شدن هر کدام از این امور می‌شود. هیچ‌چیز مخوف‌تر از چیزی آشنا نیست، هیچ چیز گروتسک‌تر از چیزی آشنا نیست. به این معنا، فرهنگ عامه در مسیر تغییر دادن و تابلادن امر آشنا به چیزی بسیار سطح بالاتر فوق‌العاده مفید است. (در گفت‌وگوی منتشر شده در وب‌سایت suckerPUNCH در سال ۲۰۱۳)

منبع: گفتار

محیط زیست

۱۰ شهر اول آلوده در جهان؛ لاهور و دهلی همچنان رکورددار آلودگی

داده‌های به‌روزشده در «IQAIR» نشان می‌هد که تا ظهر شنبه، شهر لاهور پاکستان با شاخص کیفیت هوای ۲۸۶ و قرار گرفتن در وضعیت بسیار ناسالم، رتبه اول ۱۰ شهر آلوده جهان را دارد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، براساس داده‌های به‌روز شده در پایگاه بین‌المللی سنجش و رتبه‌بندی کیفیت شهرها (IQAIR) تا ظهر امروز شهر لاهور با شاخص ۲۸۶ به عنوان آلوده‌ترین شهر جهان شناسایی شده است.

پس از آن نیز شهر دهلی هند با شاخص ۲۵۲ در جایگاه دوم رتبه‌بندی جهانی کیفیت هوا قرار گرفت.

بنابر اعلام پایگاه اطلاع‌رسانی IQAIR، تا مدت زمان گزارش‌شده ۱۰ شهر آلوده جهان عبارت است از:

"لاهور (پاکستان)، دهلی (هند)، داکا (بنگلادش)، کابل (افغانستان)، کلکته (هند)، آکرا (غنا)، سئول (کره جنوبی)، بمبئی (هند)، شنیانگ (چین) و چنگدو (چین)"

همچنین از این ۱۰ شهر ذکر شده، لاهور، دهلی و داکا در وضعیت بسیار ناسالم و بقیه شهرها نیز در وضعیت ناسالم قرار دارند.

مشکل اساسی سکونت؛ بیماری مزمن «بزرگ‌سری شهری»

بر اساس آمار، مهاجرت روستاییان به شهرها از سال‌های ۵۵ تا ۹۵ رشد ۳۰۰ درصدی داشته است.

به گزارش پیام آشنا محمدهادی منصوری، مشاور اسبق معاون رئیس جمهور در مورد حاشیه‌نشینی و مهاجرت از روستاها گفت: در سال ۵۵ با شروع اصلاحات ارضی و اوج‌گرفتن مهاجرت روستاییان به شهرها، ۳ میلیون و ۲۶۵ هزار خانوار در مناطق شهری و ۳ میلیون و ۴۴۶ هزار خانوار در مناطق روستایی زندگی می کردند که بر اساس سرشماری سال ۹۵ تعداد خانوارهای شهری نسبت به خانوارهای روستایی ۳ برابر شد و به‌ازای ۱۸ میلیون و ۱۲۵ هزار و ۴۸۸ خانوار شهری، ۶ میلیون و ۷۰ هزار خانوار در مناطق روستایی زندگی می‌کنند که این آمار بیانگر رشد ۳۰۰ درصدی مهاجرت از شهرها به روستا است. وی افزود: در حال حاضر از ۸۴ میلیون نفر جمعیت کشور حدود ۲۶ درصد معادل ۲۰ میلیون نفر را جمعیت روستایی و یک میلیون نفر را جمعیت عشایری تشکیل می‌دهد و ۷۴ درصد مابقی جمعیت حدود ۶۹ میلیون نفر جمعیت شهری هستند. منصوری که در یک برنامه رادیویی سخن می گفت، در ادامه با تأکید بر اینکه در حال حاضر بر اساس آمار، رقم میانگین جمعیت هر روستا حدود ۳۰۰ نفر است، گفت: ۲۶ درصد جمعیت غیرشهری کشور در ۶۲ هزار آبادی و روستا ساکن هستند که از این تعداد روستا، ۳۹ هزار روستا جمعیت بالای ۲۰ هزار نفر و ۲۳ هزار روستا دارای کمتر از ۲۰ خانوار است.

وی تصریح کرد: روستاهای کمتر از ۲۰ خانوار به دلیل نبود امکانات و عدم تأمین نیازهای ساکنین مستعد مهاجرت هستند.

مشاور اسبق معاون رئیس جمهور ادامه داد: در بازه سال‌های ۹۵ تا ۹۸ به دلیل رشد جاذبه‌های گردشگری در روستاها و توسعه اقامت‌های روستایی و بوم‌گردی نیز مهاجرت معکوس رشد داشته؛ ولی با شیوع کرونا و تحت شعاع قرارگرفتن گردشگری این رشد متوقف شد.

وی با تأکید بر ضرورت ایجاد امکانات آموزشی و بهداشتی در روستاها برای کاهش مهاجرت، افزود: رابطه معناداری بین سطح توسعه روستا و سطح مهاجرت وجود دارد و هر چه در روستاها سطح توسعه افزایش یابد میزان مهاجرت به شهرها کاهش می‌یابد.

دکتر محمود مشفق، مدیرگروه جمعیت دانشگاه علامه طباطبایی نیز گفت: مشکل اساسی کشور در بحث سکونت، بیماری «ماکروسفالی یا بزرگ‌سری شهری» است.