

تلاش مضاعف

برای بهتر شدن حال مترو

شایسته‌اصل: انبارهای خالی تحویل گرفتیم و در حال تکمیل‌شان هستیم

اینطور که شهردار تهران اعلام می‌کند خالی بودن انبارهای مترو میراث گذشته بود که به این دوره مدیریت شهری رسیده است. علیرضا زاکانی می‌گوید: «متأسفانه در بخش‌هایی که جزء اقلام حیاتی مترو است مانند چرخ و... موجودی انبارها صفر بود. ما از ماه‌ها قبل شروع به تأمین این تجهیزات حیاتی کردیم و نخستین قسمت خرید و تأمین چرخ‌های مترو وارد انبارهای مترو شده است. این روند همچنان ادامه دارد تا سایر اقلامی که مورد نیاز است، تأمین شود.»

شهرداری از سسوی دیگر قراردادهایی را برای تأمین قطعات مورد نیاز به امضا رسانده است. برای آگاهی از جزئیات این قراردادها با مهدی شایسته‌اصل، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو و گفت‌وگو کرده‌ام. اینطور که او می‌گوید، تلاش مضاعفی می‌کنند تا هم سیستم حمل‌ونقل زیرزمینی به شکل مناسبی پاسخگو ی مسافران باشد و هم حقوق پرسنل و به‌ویژه راهبران قطارها به درستی پرداخت شود. گفت‌وگو با شایسته‌اصل را در ادامه می‌خوانید.

آیا در مدیریت شهری جدید، شرکت بهره‌برداری مترو انبارهای خالی از قطعات مترو را تحویل گرفته است؟

شرکت بهره‌برداری مترو در دوره جدید مدیریت شهری در شرایطی انبارهای مترو را تحویل گرفت که به‌طور مطلق از تمامی قطعات راهبردی خالی و موجودی انبارها صفر بود. بسیاری از این قطعات براساس استانداردهای کنترل مدیریت انبار، حداقل باید ثبت سفارش می‌شد یا در موردشان اطلاع‌رسانی صورت می‌گرفت، اما متأسفانه هیچ‌کدام از این موارد اتفاق نیفتاده بود و انبارها کاملاً خالی و بدون ثبت سفارش و پیش‌بینی هر نوع خریدی به مدیریت جدید شهری تحویل داده شد. با توجه به رویکردی که دکتر زاکانی و شورای اسلامی شهر تهران در این زمینه داشتند، همکاری‌های لازم صورت گرفت تا موضوع خرید و تهیه تجهیزات و قطعات استراتژیک و راهبردی مورد نیاز شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه در اولویت اصلی و اساسی برنامه‌های مدیریت شهری و معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران قرار بگیرد.

ماجرای قرارداد با بانک شهر برای تأمین قطعات چیست؟

در راستای تأمین قطعات مورد نیاز، قرارداد ۸ هزار میلیارد ریالی با حمایت و تأمین مالی بانک شهر منعقد شد و معاونت مالی و اقتصادی شهرداری تهران نیز تضمین کرد که این منابع را تأمین کند. در واقع بانک شهر با همکاری شرکت شهر آتیه قرار شد تا لیست خریدها و تجهیزاتی که از طرف شرکت بهره‌برداری مترو اعلام می‌شود را با قیمت مناسب تهیه کند. براساس جدول زمانبندی، نوع قطعه و زمانی که ثبت سفارش و تولید آنها طول می‌کشد، در سریع‌ترین زمان ممکن تحویل شرکت بهره‌برداری مترو بدهد تا آن‌شاه‌الله در قطارها مورد استفاده قرار بگیرد.

چه اقداماتی برای تأمین قطعات حیاتی مترو صورت گرفته است؟

فقط در یک مورد اساسی باید اعلام کنم به تاگی ۲ هزار چرخ ثبت سفارش و خریداری شده که در مرحله نخست ۲۰۹ عدد از این چرخ‌ها تحویل انبار شرکت شده است. طی هفته‌های آینده باقی چرخ‌ها به‌صورت مرحله‌ای به انبار شرکت بهره‌برداری مترو منتقل خواهد شد تا در بخش تعمیرات و نگهداری ناوگان استفاده شوند. در سال‌های گذشته به دلایل نامعلوم برای تأمین قطعات یدکی به‌ویژه چرخ که از مهم‌ترین قطعات مورد نیاز برای نگهداری واگن‌هاست، اقدامی نشده بود. با ورود این ۲ هزار چرخ بخش قابل توجهی از مشکلات حل خواهد شد و دیگر مجبور نخواهیم شد تعدادی از واگن‌ها را به‌خاطر نبود چرخ از ناوگان خارج کنیم.

تا پایان سال چه تعداد قطار و واگن به‌طور اساسی بازسازی شده و وارد مدار خدمت‌رسانی می‌شوند؟

براساس بررسی انجام شده هم‌اکنون حدود ۷۰۰ دستگاه واگن نیاز به اورهال قطعی دارد و برای اورهال این واگن‌ها قرار شده تا شرکت واگن‌سازی تهران هم ظرفیت کارگاهی تعمیرگاهی خودش و هم ظرفیت کارخانه خودش را که مدتی است غیرفعال شده در اختیار ما قرار دهد. براساس پیش‌بینی‌های انجام شده اورهال این ۷۰۰ دستگاه واگن حدود ۱۸ ماه زمان می‌برد. همچنین طبق برآوردهای صورت گرفته ۲ هزار میلیارد تومان اعتبار برای اورهال این ۷۰۰ دستگاه واگن نیاز است.

برای حقوق راهبران قطارها و کارکنان مترو چه برنامه‌هایی دارید تا احیاناً خدمات‌رسانی با مشکلاتی روبه‌رو نشود؟

بحث حقوق و مزایا مسئله‌ای کشوری و ملی است و تصمیمات باید از نهادهای بالادستی اخذ شود. در مجموع شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه جزو شرکت‌هایی است که تابع قانون کار و عددی است که اداره کار اعلام می‌کند. بر همین اساس ما هر تعیین تکلیفی که از طرف دولت محترم ابلاغ شود را موظف هستیم تا براساس همان درصد اعلام شده افزایش حقوق داشته باشیم. برای اردیبهشت ماه افزایش ۴۰ درصدی را به‌صورت علی‌الحساب داشتیم و بر هر زمان که هیأت محترم دولت و شهرداری تهران در رایزنی‌های خودشان در هیأت‌خف‌فرای که تعیین شده است به هر درصد و عدد قطعی‌ای برسد، ملزم به اجرای آن هستیم. امیدواریم هر تصمیمی که گرفته می‌شود هم برای کشور و هم برای کارکنان ما تصمیم مطلوبی باشد

و آن‌شاه‌الله شرکت بهره‌برداری مترو بتواند کیفیت ارائه خدمات خودش را بهتر کند تا مسافران و شهروندان عزیز تهران و کلانشهر کرج بیشترین بهره‌برداری و میزان دریافت خدمات را از این حمل‌ونقل عمومی و پاک داشته باشند.



عکس: همشهری/امیر رستمی

مدیران عامل شرکت‌های بهره‌برداری مترو و اتوبوسرانی، از وضعیت سخت خدمات‌رسانی در این دو حوزه می‌گویند

تلاش برای جبران ۱۰ سال عقب‌ماندگی

گزارش

انبارهای اتوبوسرانی و مترو آنقدر خالی شد که دست مدیریت شهری جدید را برای انجام خدمت‌رسانی با کیفیت به شهروندان بیست. بهرام نکاحی، مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی تهران و حومه در این‌باره می‌گوید: «حدود یک‌دهه اخیر اتوبوسرانی مورد بی‌مهری قرار گرفته تا حدی که نه تنها در حوزه فرسودگی و کمبود ناوگان دچار مشکل هستیم بلکه از نظر منابع انسانی لازم‌تیز مشکلات جدی داریم.»

به گزارش همشهری، تأمین ناوگان جدید برای دو م‌د حمل‌ونقل انبوه‌بر تهران یعنی اتوبوس و مترو، یک‌طرف ماجرا است. آن‌سوی دیگر ما، جارا به بازسازی اساسی ناوگان و تأمین قطعات و نیروهای انسانی مورد نیاز برای انجام کارها ارتباط پیدا می‌کند. از قرار معلوم طی ۱۰ سال گذشته، هم مترو و هم اتوبوسرانی از هر دو سسو، آسیب دیده‌اند و اکنون برای آنکه بتوانند به شکل مناسبی خدمت‌رسانی کنند، تحت فشارهای شدید هستند. به همین خاطر، عده‌ای از شهروندان به ناچار به سمت استفاده از خودروهای شخصی رفته‌اند که نتیجه‌ای جز تشدید ترافیک و آلودگی هوا ندارد.

مهدی شایسته‌اصل، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو تهران نیز از بی‌مهری‌های دوره‌های گذشته برای این حمل‌ونقل همگانی زیرزمینی خبر می‌دهد و با گلایه می‌گوید: «ما در این دوره انبارهای خالی شده را تحویل گرفتیم. بنابراین نمی‌توان در زمانی کوتاه، اقداماتی بزرگ را که شایسته شهروندان است، انجام داد. با وجود این، تلاش‌های فراوانی صورت گرفته تا هم‌زمان با فروکش کردن کرونا و عادی شدن شرایط و بالطبع افزایش میزان مسافران، چرخ مترو بچرخد. خریداری ۲ هزار چرخ واگن مترو، به‌عنوان یکی از حیاتی‌ترین قطعات از

این دست اقدامات است که باعث می‌شود، مشکل عدم‌ایمنی تا حد زیادی برطرف شود.»

فرسودگی در ناوگان و بازنشستگی در نیروی انسانی شرکت اتوبوسرانی تهران هم‌اکنون حدود ۲۰۵۰ دستگاه اتوبوس فعال دارد؛ در صورتی که تهران در شرایط ایده‌آل باید حدود ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس و به‌فورت بیش از ۱۰ تا ۱۲ هزار دستگاه اتوبوس داشته باشد. اما بی‌توجهی به بالا رفتن سن ناوگان در گذشته باعث شده اکنون مشکلات اتوبوسرانی، بیش از پیش سر باز کند. نکاحی، مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی در این خصوص می‌گوید: «فرسودگی در حوزه ناوگان، واقعیتی انکارناپذیر است. جدا از این، ما ۶ کمبود منابع انسانی روبه‌رو هستیم؛ چرا که عمر خدمتی همکاران و رانندگان به بازنشستگی نزدیک شده تا جایی که سال گذشته هزار نفر از کارکنان بازنشسته شدند. امسال ۷۵۰ نفر در لیست بازنشستگی قرار گرفته‌اند و اغلب کارکنان طی ۵-۴ سال آینده بازنشسته خواهند شد. برنامه‌ریزی در شرایط مطلوب در همه لایه‌ها چنین شرایطی را رقم زده است.» او درباره مشکلات حقوق کارکنان هم می‌گوید: «مطالبه ایشان در کمیته‌ای ۱۰ نفره در حال بررسی است و قطع به یقین حقی از آنها ضایع نخواهد شد.»

او با بیان اینکه ۱۲ جایگاه سس‌ان‌جی در اختیار دارند، می‌افزاید: «همه این جایگاه‌ها در شرایط فرسودگی بسیار شدید هستند. پایانه‌ها، ابنیه‌ها و تعمیرگاه‌ها همگی فرسوده هستند. وقتی بستر لازم ایجاد نشود، واضح است که در حوزه خدمات هم مشکل پیدا می‌شود. اگر شما به ایستگاه‌های بی‌آرتی نگاه کنید، به وضوح می‌بینید که ایستگاه‌ها هم فرسوده شده‌اند. حالا آقای دکتر زاکانی نقطه نظر

تولید دارند.»

با نگاه مُد جابه‌جایی مسافر بلکه از منظر کاهش مشکلات آلودگی هوا و ترافیک، موضوعات را در دستور کار گذاشته‌اند. البته بی‌توجهی ۱۰ ساله را نمی‌توان در یک‌دوره کوتاه جبران کرد، اما شناسایی شرایط، فراهم کردن بستر لازم و در نهایت حرکت در مسیر اصلاح، شدنی است که ما از این دوره عبور کرده‌ایم؛ چرا که مذاکرات و پیگیری‌هایی را انجام داده‌ایم که حاصل آن تأمین ۹۰۰ دستگاه اتوبوس برای تهران از ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوسی است که وزارت کشور با شرکت‌های داخلی قرارداد بسته و بخشی از آن، طی ۴-۳ ماه آینده تحویل داده می‌شود. این شرکت‌ها از ابتدای سال شروع به ساخت کرده‌اند.»

نکاحی در ادامه با بیان اینکه ناوگان‌ها چه در بخش خصوصی و چه مالکیت عمومی شهرداری، دچار فرسودگی هستند، می‌گوید: «این فرسودگی مربوط به عمده‌ترین بخش نیست. اورهال (بازسازی) ناوگان شروع شده و تا مهرماه تعداد قابل توجهی وارد چرخه می‌شوند. البته که عدم پشتیبانی و عدم پرداخت حقوق واقعی بخشی خصوصی، این مشکلات دامن زده است. ما حدود یک‌دهم هزینه تمام‌شده را در قالب کرایه از مسافر دریافت می‌کنیم و بقیه هزینه‌ها باید از محلی تأمین شود که در گذشته چنین نکته‌ای برای بخش خصوصی در نظر نگرفته بودند و بالطبع این حوزه هم دچار فرسودگی شده است.» او با اشاره به اینکه تولیدکنندگان داخلی وضعیت مناسبی ندارد، می‌افزاید: «عموماً تولیدکنندگان با ثبت سفارش به سمت تولید می‌روند؛ یعنی خودروبی را به نمایش نمی‌گذارند که درخواست‌کننده بتواند سریعاً بخرد و وارد ناوگان کند. ۲ کارخانه اصفهانی و یک کارخانه تهرانی طی ۱۰ سال اخیر دیگر ظرفیت تولید ندارند.»

مشکلات اتوبوسرانی تهران هم‌اکنون حدود ۲۰۵۰ دستگاه اتوبوس فعال دارد؛ در صورتی که تهران در شرایط ایده‌آل باید حدود ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس و به‌فورت بیش از ۱۰ تا ۱۲ هزار دستگاه اتوبوس داشته باشد. اما بی‌توجهی به بالا رفتن سن ناوگان در گذشته باعث شده اکنون مشکلات اتوبوسرانی، بیش از پیش سر باز کند. نکاحی، مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی در این خصوص می‌گوید: «فرسودگی در حوزه ناوگان، واقعیتی انکارناپذیر است. جدا از این، ما ۶ کمبود منابع انسانی روبه‌رو هستیم؛ چرا که عمر خدمتی همکاران و رانندگان به بازنشستگی نزدیک شده تا جایی که سال گذشته هزار نفر از کارکنان بازنشسته شدند. امسال ۷۵۰ نفر در لیست بازنشستگی قرار گرفته‌اند و اغلب کارکنان طی ۵-۴ سال آینده بازنشسته خواهند شد. برنامه‌ریزی در شرایط مطلوب در همه لایه‌ها چنین شرایطی را رقم زده است.» او درباره مشکلات حقوق کارکنان هم می‌گوید: «مطالبه ایشان در کمیته‌ای ۱۰ نفره در حال بررسی است و قطع به یقین حقی از آنها ضایع نخواهد شد.»

مهم‌ترین برنامه اتوبوسرانی تهران تا پایان سال چیست؟

- ۹۰۰ دستگاه اتوبوس از طریق عقد قرارداد وزارت کشور با شرکت‌های داخلی تأمین می‌شود.
- ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس خارجی خریداری می‌شود.
- ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی وزارت کشور وعده داده است که به تهران اختصاص داده شود.
- ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی عقد قرارداد شده است.
- ۱۴۰۰ دستگاه اتوبوس بازسازی می‌شود که پارت اول آن مهرماه وارد خطوط می‌شود.
- ۳ هفته آینده نتیجه مطالعات اصلاح شرایط برای بازنگری خطوط آماده می‌شود.

مقطع تحصیلی	رشته تحصیلی
کارشناسی ارشد و دکتری	زمین‌شناسی (اقتصادی، تکنونیک، ژئوشیمی) - ژئوفیزیک - معدن - جغرافیا (سیستم‌های اطلاعاتی جغرافیایی)
کارشناسی و کارشناسی ارشد	کامپیوتر - فناوری اطلاعات - برق - عمران - مکانیک - مهندسی شیمی - صنایع - مدیریت بازرگانی - مدیریت منابع انسانی - حسابداری - حقوق - ایمنی صنعتی - بهداشت حرفه‌ای - محیط زیست
خلبان بالگرد	دارای گواهینامه CPLH
دیپلم و فوق‌دیپلم (کلیه رشته‌ها)	پیک موتوری - تکنسین پشتیبانی - راننده سواری - کارمند - خدماتی

ارسال مشخصات و رزومه به: HREmployee51122@gmail.com

ازدواج ساده
مهربانانه مفصل
 #ازدواج_آسان

نقل قول خیر



زهر شمس‌احسان
 عضو شورای شهر تهران دست‌اندرکاران ورزش زورخانه‌ای و پهلوانی در راستای توسعه و رونق این رشته ورزشی که ریشه در فرهنگ و سنن این کشور دارد، باید تلاش مضاعفی را به‌کار گیرند. بدیهی است مدیریت شهری تهران نیز باید ضمن توجه ویژه به این مقوله و حمایت از زورخانه‌های سطح شهر تهران، نسبت به برنامه‌ریزی، تجهیز و استانداردسازی زورخانه‌هایی که در اختیار خود دارد، اقدامات شایسته و مناسبی را به‌عمل آورد.



سیداحمد علوی
 رئیس کمیته گردشگری شورای شهر تهران معضبات حمایتی از مالکین بناهای تاریخی در گذشته مطرح شده بود، اما تاکنون هیچ اقدام عملیاتی صورت نپذیرفته است. یکی از مشکلاتی که فرایند مرمت را گاه طاقت‌فرسا می‌کند، طولانی بودن زمان تأییدات معاونت میراث فرهنگی استان تهران است؛ به‌گونه‌ای که در مواردی پس از ۱۲ سال همچنان پاسخی دریافت نشده است و به‌دلیل گذشت زمان، شرایط شهری حاکم بر بنا نیز تغییر و این موضوع سردرگمی مضاعفی ایجاد کرده است.

خبر

پله‌برقی‌های مکانیزه تا پایان خرداد وارد مدار می‌شوند

مدیرعامل سازمان زیباسازی شهرداری تهران از ایمن‌سازی و روشن کردن همه پله‌های برقی پل‌های عابر پیاده تهران تا پایان خرداد خبر داد. به گزارش همشهری، رضاصیادی با حضور در یکی از برنامه‌های تلویزیونی با ارائه گزارشی از پل‌های عابر پیاده پایتخت گفت: «از اول فروردین ۱۴۰۱ کار نگهداری پل‌های هوایی مکانیزه تهران (۲۰۲ دستگاه پله‌برقی روی ۱۲۰ پل عابر پیاده) به سازمان زیباسازی واگذار شد، همه تلاش‌ها را برای ایمن‌سازی و روشن کردن این پله‌ها به‌کار بستیم.» او ادامه داد: «از همان ابتدای کار (اول فروردین ۱۴۰۱) حدود ۴۳ درصد این پله‌ها خاموش و ۴۲ درصد پله‌ها هم‌تأمین بودند. یعنی حدود ۸۵ درصد پله‌های برای شهروندان قابل استفاده نبود. بر همین اساس بلافاصله بعد از تحویل گرفتن پله‌های برقی، پل‌های تأمین را هم برای جلوگیری از بروز حوادثی که ممکن بود برای سلامت مردم مشکل‌آفرین باشد، خاموش کردیم. به همین خاطر بار سنگینی روی دوش ما احساس می‌شد.» صیادی عنوان کرد: «من تأکید کردم تا وقتی که پله‌های برقی ایمن‌سازی نشده‌اند، آنها را روشن نمی‌کنیم. هم‌اکنون اسماً ۵۸ درصد از مجموع پله‌های برقی پل‌های هوایی تهران را بعد از ایمن‌سازی، روشن کرده‌ایم و در اختیار شهروندان قرار داده‌ایم.»

بانک پارسیان
آگهی فراخوان شناسایی پیمانکار

بانک پارسیان در نظر دارد برای انجام عملیات بازسازی و تجهیز شعب و واحد‌های ستادی خود، با ارزیابی پیمانکاران واجد صلاحیت با سابقه اجرایی مرتبط در سه بخش مجزا (ابنیه و تأسیسات و برق و شبکه) و تهیه نقشه و برآورد هزینه پروژه به عنوان اسناد مناقصه اقدام به برگزاری فراخوان با شرایط ذیل نماید:

- دارای سابقه فعالیت مرتبط با موضوع بازسازی شعب در بخش‌های فوق در سالهای ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ الزامی می‌باشد.
- ارائه تصویر قرارداد‌های مستقیم پیمانکار با بانک‌ها، مربوط به پروژه‌های انجام شده در بخش‌های فوق الزامی می‌باشد.
- هر پیمانکار صرفاً در یکی از بخش‌های فوق (الزاماً با ذکر بخش مورد نظر) می‌تواند شرکت نماید.
- هرگونه پاک شدگی، قسم خوردگی یا تغییر در عبارات‌ها و ارقام‌های پایست با امضای صاحبان امضا و مهر شرکت‌مسود تأیید قرار گیرد و همچنین تمامی صفحات و برگه‌های اسناد ارسالی دارای مهر و امضاء باشند.
- تمامی اسناد ارسالی باید توسط پیشنهاد دهنده مهر و امضاء شوند.
- ارائه مستندات فوق صرفاً به منظور شناسایی و ارزیابی پیمانکاران می‌باشد، بانک در رد یا قبول پیمانکاران با محدودیت خود مختار می‌باشد.
- شرکت در این فراخوان هیچگونه تکلیف تعهدی برای بانک پارسیان ایجاد نخواهد کرد.
- کارفرما هیچگونه تعهدی در خصوص پیگیری نقض مستندات ارسالی توسط شرکت‌کنندگان ندارد.
- در مدت زمان ارزیابی و بررسی پیشنهادات ارسال شده توسط بانک، در صورت نیاز با پیشنهاد دهندگان جلسه حضوری برگزار خواهد شد.
- متقاضیان می‌توانند از تاریخ آگهی تا حداکثر یک هفته نسبت به ارسال درخواست و اسناد و مدارک ارزیابی خود از طریق ایمیل بانک (PARSIAN-BANK.IR | POSHTIBANK) اقدام نمایند. به درخواست‌ها و اسناد مهیم و مشروط و همچنین سایر اطلاعات فرستاده شده خارج از این بازه زمانی ترتیب اثری داده نخواهد شد.

پارسیان بانک ایرانیان