یادداشت

درس‌هایی از امواج تکامل استارت‌آپ‌های هندی

(بخش اول)

کارآفرینی در اقتصاد و فرهنگ هند نهادینه شده است. در سال‌های اخیر، اقتصاد استارت‌آپی در این کشور در حال شکوفایی است. طی دهه گذشته، فعالیت‌های متعددی مثل تاسیس استارت‌آپ‌های جدید، افزایش تامین سرمایه برای شرکت‌های تازه تاسیس، هجوم سرمایه‌گذاران و استارت‌آپ‌های خارجی، توسعه زیرساخت‌های قانونی و اتفاقم و تملک در سطح جهانی، در هند انجام شده است. داستان‌های موفق کارآفرینی فراوانند به عنوان مثال بایجو یا Byju's، که یکی از نشکاش‌های تازه‌کار در فضای آموزشی آنلاین هند است در نظر بگیرید که امروز ۵/۵ میلیارد دلار ارزش گذاری شده است. بایجو که در سال ۲۰۱۱ توسط یک معلم سابق تاسیس شده تاکنون بیش از هفت دور تامین سرمایه کرده و بایگاه مشتریان آن به حدود ۳۵ میلیون مشترک می‌رسد درآمد این شرکت در سال ۲۰۱۸ به ۲۰۰ میلیون دلار رسید که افزایش سه برابری را نسبت به سال گذشته نشان می‌دهد و هدف آن دو برابر کردن درآمد تا پایان امسال است. بایجو برای توسعه جهانی، شراکت با شرکت دیزنی را هم شروع کرده است. وقتی همه این موفقیت‌ها را می‌بینیم، مهم است که یک قدم به عقب برویم و ببینیم اکوسیستم استارت‌آپی هند چگونه به موفقیت فعلی خود رسیده است. برای این کار بهتر است الگوهای سیر تکاملی را بشناسیم. مثل بیشتر اقتصادها و فرهنگ‌های قدیمی، کارآفرینی و تجارت در هند قرن‌ها است که به شکوفایی رسیده است. بر این اساس، اکوسیستم کارآفرینی فعلی هند نتیجه سه موج فعالیت کارآفرینی با سه حوزه تمرکز معجزآسا: تکنولوژی اطلاعات، مصرف گرایی و نوآوری. هر یک از این امواج با انواع متفاوتی از کسب‌وکارها، فعالیت‌های پرجسته و ساختارهای هامشخص می‌شوند که از عوامل مختلف اجتماعی، قانونی، تکنولوژیک، اقتصادی و فرهنگی، تشکیل شده‌اند. با اینکه هر موج به نوعی یادآور موج قبلی است، می‌توان به این نتیجه رسید که از موج قبلی یا بعدی خود، متمایز است.

اقیانوس‌ها، دریاها و ریسک‌کننده‌ها

از نظر فرهنگی، بسیاری از جوامع هند کارآفرین و ریسک‌پذیر هستند. تاجران هندی از گذشته به کشورهای مختلفی مثل مصر، بحرین، ویتنام و میانمار سفر می‌کردند. جوامع کارآفرین هند مالک کسب‌وکارهای خانوادگی کوچک، و متوسط و همچنین غول‌های بزرگی مثل ریلاینس و باجاج هستند. گزارشی که در سال ۲۰۱۸ منتشر شد، اداره می‌کند که سرمایه بازار ۱۱۱ تا از معروفترین کسب‌وکارهای خانوادگی هند، به حدود ۸۳۹ میلیارد دلار می‌رسد. این در حالی است که این عدد خیلی از کسب‌وکارهای خانوادگی کوچک و متوسط را که در سراسر هند قدانند، دربرنمی‌گیرد. داده‌های زیادی، از تمایلات کارآفرینانه هندی‌ها پشتیبانی می‌کنند. دیدبان جهانی کارآفرینی ارزیابی کرده که حدود ۲۰ درصد هندی‌ها (بین ۱۸ تا ۶۴ ساله) قصد دارند ظرف سه سال آینده کسب‌وکاری را شروع کنند و بیش از ۱۱ درصد آنها هم کارآفرینان نوپا هستند (میانگین جهانی این رقم ۱۲/۶ درصد است). حدود ۷/۴ درصد مردم هند کارآفرینی را یک گزینه کاری مطلوب می‌دانند. میانگین جهانی این رقم، ۴۲/۴ درصد است. گشتی در خیابان‌های شهرهای قدیمی احمدآباد، کلکته، بمبئی، دهلی، حیدرآباد و بسیاری دیگر از شهرهای هند با عبور از مناطق صنعتی مختلف، این کشور، نهادینه شدن روحیه کارآفرینی را در محیط فرهنگی و اقتصادی هند به نمایش می‌گذارد. این تمایلات کارآفرینانه، زمینه را برای ظهور امواج فعالیت کارآفرینی در هند فراهم کرده‌اند.

موج اول: اهمیت IT

ریشه‌های تکنولوژی اطلاعات را می‌توان در راه‌اندازی مدارس تکنولوژی و مدیریت ورود شرکت IBM به هند در دهه ۵۰ میلادی مشاهده کرد. در سال ۱۹۶۸ غول شرکتی تاتا گروپ، خدمات مشاوره تاتا را وارد هند کرد و چند پروژه مرتبط با کامپیوتری‌سازی در این کشور اجرا کرد. سپس با یک شرکت تولید پردازنده مرکزی در آمریکا وارد مشارکت شد و عصر برون‌سپاری فرآیندهای کسب‌وکار آغاز شد. به هر حال، موج IT و خدماتی که به دنبال آن می‌آید با تاسیس شرکت‌هایی مثل پاتنی (Patni Systems) در حدود دهه ۸۰ شکلی جدی به خود گرفت. موسسان این شرکت‌ها در مدارس معتبر (عمدتا در آمریکا) تحصیل کردند و با مشاهده خلأهای موجود در بازار، به ارزش برون‌سپاری پی بردند. آنها به کشور خودشان برگشتند تا کسب‌وکارهای IT راه‌اندازی و از این ارزش بهره‌برداری کنند. این شرکت‌های IT همچنین به محلی برای پرورش کارآفرینان جدید تبدیل شدند. کارمندان اولیه این شرکت‌ها بعدا در راه‌اندازی غول‌هایی مثل اینفوسیس دست داشتند. رشد این شرکت‌های IT و افزایش برون‌سپاری تحقیق و توسعه (R&D)، کششی برای آموزش فنی ایجاد کرد. در نتیجه، مهندسی به یک انتخاب عملی برای تحصیلات عالی تبدیل شد و مجمع بزرگی از مهندس‌ها تشکیل شد. در سال ۲۰۱۴ هند، حدود ۲۵ درصد فارغ‌التحصیلان رشته مهندسی در کل دنیا را به خود اختصاص داده بود. از آنجایی که صنعت سرمایه‌گذاری خطرپذیر هنوز به طور جدی شکل نگرفته بود، بیشتر این کسب‌وکارها در موج اول خودکفا بودند و بر خدمات تمرکز کردند. هر از گاهی داستان‌هایی از نارایانا مورتی، بنیان‌گذار شرکت اینفوسیس شنیده می‌شود که از همسرش پول قرض می‌گرفت و نلاما و شرکت می‌شد. این شور و حرارت کارآفرینی و فرصت‌های برون‌سپاری که خیلی از کسب‌وکارهای IT در دهه ۹۰ ایجاد کردند، به تشکیل تعدادی از بزرگ‌ترین و موفق‌ترین شرکت‌ها در هند منجر شده است. امروز، شرکت‌های IT و شرکت‌های برون‌سپاری فرآیند کسب‌وکار در هند، صنعتی ۱۸۰ میلیارد دلاری را تشکیل می‌دهند که عمدتا بر بازار جهانی متمرکز است. علاوه بر این، موفقیت کسب‌وکارهای IT هند باعث رفاه بیشتر طبقه متوسط در این کشور شده است. بین دهه ۶۰ - ۹۰ میلادی، خانوارهای معمولی طبقه متوسط یک تان‌آور اصلی داشتند که عمدتا در بخش دولتی کار می‌کرد یا نهایتا یک کسب‌وکار محلی بسیار کوچک داشت. در آن زمان، به بچه‌هایی که به مدرسه می‌رفتند، توصیه می‌شد برای ادامه تحصیل مهندسی یا پزشکی بخوانند. مهندس هایی که فارغ‌التحصیل می‌شدند، به سرعت در شرکت‌های IT کار پیدا می‌کردند و حقوق‌شان بالاتر از درآمد والدینشان بود. رشد کسب‌وکارهای IT درآمدها را افزایش می‌داد و اثرات آن به صنایع دیگر هم سرایت می‌کرد. حالا پول بیشتری برای خرج کردن در دسترس بود و در نتیجه اقتصاد هند درهای خود را به روی بازارهای جهانی گشود و مسیرهای بیشتری برای مصرف و ایجاد تحرک در موج بعدی کارآفرینی ایجاد کرد.

موج دوم: ظهور مصرف‌گرایی

افزایش درآمد در هند، افزایش مصرف را به دنبال داشت. این موج حدودا اواسط دهه گذشته شروع شد و فرصت‌هایی برای انواع مدل‌های کسب‌وکار ایجاد کرد.

با آزادسازی زیرساخت‌های سیفبی، دسترسی به سرمایه بیشتر شد. طبقه متوسط نوظهور رو به رشد که درآمد بیشتری دارد، بیشتر مصرف می‌کند. از گوشی هوشمند استفاده می‌کند و به اینترنت دسترسی دارد و وقتی استفاده از اینترنت ارزان‌تر شد، دسترسی بیشتر شد و بنابراین مدل‌هایی در مورد تجارت الکترونیک، خردهفروشی تخصصی، فضای بازار، شبکه‌های پیشرفته ارسال کالا و سازماندهی بخش‌های سازماندهی نشده شکل گرفتند. این موج بزرگی از فعالیت کارآفرینی در هند بود. استارت‌آپ‌ها هم در بستر این موج متولد شدند. سرمایه‌گذاری‌های اساسی در حوزه‌های مصرفی ابتدا از آمریکا سرازیر شد و سپس چین و ژاپن به دنبال آن آمدند. فرصت‌های بی‌نظیری که پیش آمد نه تنها هند را به سوی برندهای مصرفی بزرگ مثل آمازون و اوبر سوق داد، بلکه باعث ظهور بیش از ۲۵ شرکت تکشاخ به داخلی شد (مثل اولا، زوماتو، سوییگی، PayTM و...). نباید فراموش کنیم که فلیپ‌کارت (Flipkart)، شرکت تجارت الکترونیک هندی واقع در بنگلور) را به ارزش ۲۲ میلیارد دلار تحت تملک خود درآورد.

ادامه دارد...

مترجم: مریم رضایی

معاون عمرانی وزیر کشور:

مدیریت کلانشهرها نیاز به بازنگری جدی دارد

معاون عمرانی وزیر کشور گفت: مدیریت کلانشهرها در کشور نیاز به بازنگری جدی دارد

به گزارش پیام آشنا: به نقل از مهر، مهدی جمالی نژاد معاون عمرانی وزیر کشور در یازدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری و ششمین جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی گفت: وقتی امروز به رتبه‌های جهانی کشورمان از بعد بتانسیل های موجود نگاه میکنیم میبینیم که در بسیاری از دارایی ها در رتبه های یک تا پنج قرار داریم.

وی افزود: به رغم این دارایی ها و پتانسیل ها امروز در بسیاری از موضوعات دست به گریبان با مشکلات هستیم و باید بپرسیم چرا امروز آلودگی های ما بیشتر شده است چرا امروز درگیر آلودگی خاک بوده و این نوع آلودگی هم به انواع آلودگی های مان اضافه شده است. جمالی نژاد گفت: چرا حس تعلق شهروندان به شهرها و روستاها کم شده است. چرا امروز برخلاف این همه بتانسیل هنوز عملکردهایشان اینگونه که باید بازدهی نداشته‌است.

معاون وزیر کشور ادامه داد: ما عنوان کرده‌ایم که شوراهای شهر و روستاها می توانند در افزایش امنیت ملی و اجتماعی تأثیر گذار باشند اما این تأثیر گذاری را برای مثال در جنوب شرق کشور نمی بینیم.

وی خاطرنشان کرد: من هفته ای نیست که با اعضای شوراها در ارتباط نباشم اما چرا هنوز در دیدارها و ملاقات ها آن کارکردی که باید از شوراها ببینیم را نمی‌بینیم. جمالی نژاد گفت: نقد جدی ما این است که ما امروز نیاز به یک باز اندیشی در حوزه های کلری مان داریم و باید باز دیگر شهرها را مرور کرده و اقداماتمان را هم مرور کنیم.

معاون عمرانی وزیر کشور تصریح کرد: امروز باید به سراغ بی بردن به علت های واقعی مشکلات برویم و باید بگوییم که متأسفانه اکثر پژوهش ها و علوم ما وارداتی است. وی ادامه داد: نمی گویم وارداتِ علم و دانش چیز بدی است زیرا علم جویی و دانشجویی نه بعد مکان دارد و نه بعد زمان به گونه ای که می گوییم زگهواره تا گور دانش بجوی و از سوی دیگر می گوییم اگر علم در چین هم باشد باید برویم و آن را بجوییم. جمالی نژاد گفت: اما آن چیزی که ایراد محسوب می شود وارداتِ محور بودن صرف است و آنجایی اصل مشکل شروع می شود که نتوانیم علم وارداتی را درست کنید برای ساخت از نوی شهرها

وی افزود: یکی دیگر از مشکلات ما این است که متأسفانه هنوز به نفت وابسته ایم و ناف اقتصاد و تصمیم‌مان را به نفت و قروش آن گره زده ایم.

معاون وزیر کشور تصریح کرد: استدعای من این است که در حوزه مدیریت شهری فسلفهای عاشق و جوانان مشتاق را درگیر کنید برای ساخت از نوی شهرها

پیوستن توله شیرهای سفید به مرکز حیات وحش باغ گل‌های کرج

مرکز حیات وحش باغ گل های شهید چمران دوازده گونه از انواع خزندگان، پنجاه گونه از انواع آبزیان و هفتاد گونه از انواع ماکیان را در خود جای داده است.

به گزارش پیام آشنا: پیمان باغ‌ساعی پور با اشاره به پیوستن توله شیرهای سفید به مرکز حیات وحش باغ گل های کرج، گفت: این دو توله شیر نر ماده با هدف انتقال خط خونی جدید از کشور آفریقا وارد ایران شده اند. وی با بیان اینکه از این گونه شیر سفید تنها ۱۸ قلاده در طبیعت موجود است، گفت: شیر نر "امیر" و شیر ماده "دنا" نام دارد هم اکنون این توله شیرها در مرکز نگهداری و بازپروری حیات وحش استان البرز نگهداری می‌شوند این مسئول در ادامه نگهداری از حیات وحش پارک چمران کرج را از مکان های گردشگری کرج عنوان کرد و گفت: اضافه شدن حیوانات و گونه های جدید جذابیت این مجموعه را دوچندان می کند.

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهرداری کرج ادامه داد در حالی که استان البرز با قفر فضاهای تفریحی و گردشگری روبرو است باغ گل های پارک شهید چمران کرج و اتفاقات و رویدادهای فرهنگی برگزار شده در آن توانسته به میزان موثری این کمبود را جبران کند.

باغ‌ساعی پور افزود: یکی از جاذبه های دیگری که در دل این مجموعه استقرار یافته مرکز حیات وحش حیوانات است که دوازده گونه از انواع خزندگان، پنجاه گونه از انواع آبزیان و هفتاد گونه از انواع ماکیان را در خود جای داده است.

به گفته وی شیر، خرس، گوزن، لاما، پرندههای شکاری و آبزی از جمله حیواناتی هستند که در این مجموعه نگهداری می‌شوند و به تازگی ۲ دو جفت توله شیر سفید آفریقایی نیز به جمع حیوانات این مرکز اضافه شده که پس از لس با محیط یکی از آنها قرار است به مرکز دیگری انتقال داده شود.

وی خاطرنشان کرد: همچنین این سازمان در ارتفاعات حصار نیز پروژه ۱۷ و نیم هکتاری پارک حیات وحش کرج را دستور کار دارد که قاز نخست آن در اردیبهشت ماه سال ۹۹ به بهره برداری خواهد رسید.

رئیس مرکز مطالعات شهر تهران:

کم توجهی به حوزه علم و پژوهش برای حل معضلات شهری

رئیس مرکز مطالعات برنامه ریزی شهر تهران با تاکید بر این که برای حل معضلات شهری به حوزه علم و پژوهش کم توجهی شده است، گفت: قطعا با روش‌های علمی‌تر می‌توان مشکلات و معضلات شهری را کنترل کرد.

به گزارش پیام آشنا: به نقل از ایسنا، محمد حسین بوجانی در یازدهمین جشنواره پژوهش نوآوری در مدیریت شهری گفت: مستندات و تحقیقات نشان می‌دهد با وجود تمام تلاش‌های جمعی که برای شهرها و روستاها صورت گرفته دستاوردها آن طور که شایسته و بایسته بوده حاصل نشده است که باید در روش‌های خود، باز نگری جدی اعمال کنیم و در این میان نیازم به پژوهش و تحقیق و علم داریم.

وی افزود: تمام حوزه‌های کالبدی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و ... قابل کنترل هستند. اما لازمه اعمال این کنترل، پژوهش و تحقیق است. امروز اجماع جدی برای دگردیسی ساختار در حوزه مدیریت شهری شکل گرفته است. بوجانی ادامه داد: جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری اعلام می‌کند ادامه فرایند گذشته در حوزه‌ی پژوهش و نوآوری امکان پذیر نیست و عقلانی به نظر می‌رسد که این شیوه دستخوش تغییراتی شود. امروز اجتماع به طور جدی اعلام می‌کند که در جهت کاهش آلام شهرها باید منتکی به دستاوردهای علمی و پژوهشی حرکت کرد.

رئیس مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران در بخش دیگری از صحبت‌های خود با اشاره به اینکه فضای شهر و روستایی محل آزمون و خطای مدیران نیست افزود: پروژه‌های شهری و روستایی در گذشته آغاز شده‌اند که در میان راه همه به این نتیجه رسیدند که اجرای این پروژه‌ها نیازمند تأمل بیشتری بود. لذا در شرایط کنونی کشور که درگیر مسائل اقتصادی و تحریم‌هاستیم این موضوع بسیار پیچیده‌تر است. به شکلی که ما در اجرای پروژه‌ها به یادگاه‌ها جدی‌تری بعنی علم و خرد جمعی و پژوهش نیازمندیم.

وی تاکید کرد: اگر با نگاه سیاست گذاری به شهرها بنگریم، قطعا ضعف در جلب مشارکت همه ذی نفعان شهر در حل و فصل مشکلات شهری مشاهده می‌شود. همچنین کم توجهی به حوزه علم و پژوهش برای حل مسائل شهری از دیگر موضوعاتی است که مورد غفلت قرار گرفته لذا این جشنواره باور دارد با روش‌های علمی‌تر می‌توان مسائل و مشکلات شهری را کنترل و به سمت پایداری شرایط گام برداریم.

نوسازی تاکسی‌های فرسوده چه قدر هزینه دارد؟

معاون فنی و بهره‌برداری سازمان تاکسیرانی شهر تهران به تشریح شرایط استفاده راننده‌گان تاکسی از تسهیلات قرض‌الحسنه ۵۰ میلیون تومانی پرداخت.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، علی محتشمی‌پور در مورد فرآیند نوسازی تاکسی‌های فرسوده شهر تهران، با بیان این که طی انعقاد تفاهم‌نامه فی مابین معاونت حمل و نقل شهرداری تهران و صندوق کارآفرینی امید، نوسازی تاکسی‌های فرسوده در دستور کار قرار گرفته است، اظهار کرد: این در حالی است که آورده اصلی این نوسازی را معاونت حمل و نقل شهرداری تهران از محل درآمدهای حاصل از طرح ترافیک تقبل کرده است. البته درصدی نیز صندوق کارآفرینی امید و سازمان تاکسیرانی به این آورده مالی اضافه کرده است. وی با بیان این که بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده تاکسی‌های مدل ۸۷ به پایین می‌توانند از تسهیلات قرض‌الحسنه وام ۵۰ میلیونی با سود ۴ درصد با بازپرداخت ۵ ساله استفاده کنند، افزود: البته تاکسی‌های مدل ۸۸ یا ۸۹ که دچار تصادف سنگین، سرقت مستند به مدارک آگاهی یا آتش‌سوزی شدند و دیگر قابلیت کارآیی ندارند نیز می‌توانند از این تسهیلات استفاده کنند. معاون فنی و بهره‌برداری سازمان تاکسیرانی شهر تهران در مود تضامین بانکی استفاده از تسهیلات قرض‌الحسنه نوسازی تاکسی‌ها اظهار کرد: در قرارْبند مالی بانک‌ها ضمانت لازم است اما با رایزنی صندوق کارآفرینی امید برای تاکسیرانانی که از این تسهیلات استفاده می‌کنند، ضمانت به معنای عام که همان کارمند رسمی دارای برگه کسر از حقوق است، لازم نیست. افراد می‌توانند با ارائه چک صیاد به عنوان تضمین از این تسهیلات استفاده کنند. بر همین اساس هم کارمند، هم کاسب و حتی تاکسیران همراهی که دارای چک صیاد و حساب معتبر است، می‌تواند ضامن تاکسیرانی که قصد استفاده از تسهیلات بانکی دارد، بشود. محتشمی‌پور در پاسخ به این سوال که در فرآیند نوسازی آورده راننده‌گان تاکسی علاوه بر ۵۰ میلیون تومان وام قرض‌الحسنه، به چه میزان خواهد بود؟ تصریح کرد: دقت داشته باشیم که تاکسی فرسوده باید تحویل مراکز رسمی اسقاط شود که این بخش کاملا مجزا از شهرداری است اما با توجه به وزن، نوع خودرو و ... ممکن است بنه تاکسی را با قیمت‌های بین ۳۵ تا ۸ میلیون محاسبه کنند که لسقاط خودروها قسمتی از هزینه نوسازی را کاهش می‌دهد.

وی با بیان این که در حل حاضر کارخانه تاکسی‌های جدید از ۶۷ میلیون تومان بیش فاکتور می‌کند، گفت: به نظر می‌رسد با کسر هزینه اسقاط تاکسی حدود ۱۰ میلیون باید آورده راننده باشد. اما راننده‌گان تاکسی می‌بایست خودروی خود را به مدت ۵ سال بیمه بدنه کنند که این بیمه بنه نیز حدود ۴ میلیون تومان هزینه دارد. معاون فنی و بهره‌برداری سازمان تاکسیرانی شهر تهران افزود: از زمان فراخوان تسهیلات قرض‌الحسنه ۵۰ میلیونی نوسازی تاکسی‌ها، ۵۶۰۰ تاکسیران از این خدمات استفاده کردند.

خبر خوب بودجه ۹۹ برای مدیریت پسماندها

مدیرکل دفتر مدیریت پسماند سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به اینکه برای تخستین بار در لایحه بودجه سال ۱۳۹۹ مبلغی برای مدیریت پسماندها در کشور در نظر گرفته شده است، اظهار کرد: علاوه بر این، بر اساس این لایحه قرار است کالاهایی که مصرف آن‌ها منجر به تولید پسماند مخرب محیط زیست می‌شود، تعیین و متسوم پرداخت عوارض شوند.

به گزارش پیام آشنا: به نقل از ایسنا، حسن پسندیده با اشاره به اینکه سالانه ۲۱ میلیون تن پسماند عادی (خانگی)، ۲۲۰ میلیون تن پسماند صنعتی، ۸ میلیون تن پسماند خطرناک و ۱۷۰ هزار تن پسماند پزشکی و مراکز وابسته در کشور تولید می‌شود، اظهار کرد: برای مدیریت انواع پسماندها تبازمند توجه ویژه و ایجاد زیرساخت‌های فنی و عملیاتی مناسب هستیم.

پسندیده ادامه داد: طی سال‌های گذشته اقداماتی برای بهبود شرایط مدیریت پسماند در کشور انجام شده است اما متاسفانه به دلیل تامین نشدن منابع مورد نیاز و فقدان زیرساخت‌های مناسب همچنان با شرایط مطلوب فاصله داریم.

به گفته مدیرکل دفتر مدیریت پسماند سازمان حفاظت محیط زیست به دلیل اهمیت مدیریت پسماندها در کشور، دولت در لایحه بودجه سال ۱۳۹۹ پیشنهاد برداشت مبلغ ۱۵۰ میلیون یورو از منابع صندوق توسعه ملی به‌صورت تسهیلات ارزی را به مجلس شورای اسلامی ارائه کرده است تا از این محل برای رفع مشکلات حاد در زمینه پسماندها هزینه شود.

پسندیده با بیان اینکه این برای تخستین بار است که اعتباری برای مدیریت پسماندها در بودجه کشور در نظر گرفته شده است، تصریح کرد: متاسفانه طی سال‌های گذشته این منابع تخصیص نمی‌یافت. امیدواریم که با تصویب این بودجه در مجلس شورای اسلامی شاهد برداشته شدن گام‌های جدی و موثری برای برون رفت از مشکلات تاشی از عدم مدیریت صحیح پسماندها به ویژه در استان‌های ساحلی شمالی باشیم.

وی افزود: طبق بند ط تبصره ۶ لایحه بودجه سال ۹۹ از محل عوارض فروش کالاهایی که مصرف آن‌ها منجر به تولید پسماند مخرب محیط زیست می‌شود تا سقف ۱۰ هزار میلیارد ریال برای بازیافت پسماندهای این کالاها و فعالیت‌هایی تظیر ایجاد تاسیسات متطقه‌ای تبدیل پسماند به مواد و انرژی با اولویت متارکت بخش خصوصی پیش‌بینی شده است. این منابع مالی پیش‌بینی شده می‌تواند برای ایجاد زیر ساخت‌های متاسب مدیریت پسماندهای عادی، صنعتی و ویژه در تمام نقاط کشور هزینه شود.

مدیر کل دفتر مدیریت پسماند سازمان حفاظت محیط زیست در پایان گفت: در آیین‌نامه اجرایی بند ط تبصره ۶ قانون بودجه سال ۹۹ علاوه بر میزان عوارض هر کالا، فهرست کالاهایی که متمول عوارض فروش می‌شوند و نرخ هزینه مدیریت پسماند این کالاها تدوین می‌شود و به تصویب هیات وزیران می‌رسد.

اخبار

پس از جان باختن یک پاکبان در منطقه ۴:

تلاش برای یافتن راننده متواری ادامه دارد

شهرداری کرج و حوزه معاونت خدمات شهری وظیفه خود می‌داند هر اقدامی را در راستای احقاق حق رضا اسماعیلی از پاکبان منطقه ۴ که روز پنجشنبه در حین انجام ماموریت در برخورد با یک دستگاه اتوبوس جان خود را از دست داد، انجام دهد.

به گزارش پیام آشنا، محمدرضا زین العابدینی با تسلیت این ضایعه دردناک به خانواده ناغدار اسماعیلی، همکاران پر تلاش و همه شهروندان گفت: رضا اسماعیلی از پاکبانان زحمت‌کش منطقه ۴ شهرداری کرج صبح روز پنجشنبه در حین انجام ماموریت در محدوده جغرابیایی مهرشهر بر اثر برخورد با یک دستگاه اتوبوس جان خود را از دست داد.

وی با بیان اینکه بعد از این حادثه راننده اتوبوس از محل حادثه گریخته است، افزود: تلاش برای شناسایی راننده متواری با استفاده از دوربین‌های سطح شهر ادامه دارد.

این مسئول گفت: شهرداری کرج و حوزه معاونت خدمات شهری وظیفه خود می‌داند هر اقدامی را در راستای احقاق حق این پاکبان انجام دهد.

اعطای وام خرید دوچرخه به تهرانی‌ها

اولویت با چه کسانی است؟

مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از ارائه وام دوچرخه به تهرانی‌ها تا پایان دی ماه خبر داد و گفت: مذاکرات با شرکت بیدوند تا کنون بی‌نتیجه مانده است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از فارس، یوسف حجت مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در مورد ارائه وام دوچرخه به مردم تهران، گفت: حدود ۹۹ درصد از مراحل این موضوع انجام شده و احتمالا در دی ماه این وام‌ها با اولویت به کسانی که شاغل هستند یا دانشجو و همچنین از طرح ترافیک بهره‌مند نشده‌اند، ارائه خواهد شد.

مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران همچنین درباره سرانجام دوچرخه‌های نارنجی پایتخت، گفت: تاکنون چندین جلسه با شرکت بیدوند داشته‌ایم ولی هنوز نتیجه‌ای در این زمینه حاصل نشده است.

وی با بیان اینکه شرکت بیدوند اعلام کرده فعالیت دوچرخه‌های نارنجی برای این شرکت مقرون به صرفه نیست، گفت: این شرکت از شهرداری درخواست همکاری و کمک داشته تا بتواند به فعالیت خود ادامه دهد و ما در حال بررسی این موضوع هستیم.

حجت تصریح کرد: شرکت بیدوند معتقد است که حدود ۸۰ درصد هزینه‌های دوچرخه را شهرداری و ۲۰ درصد آن را شرکت مربوطه باید پرداخت کند در حالی که این موضوع برای شهرداری امکانپذیر نیست و بعید می‌دانم نتیجه‌ای نیز در این راستا حاصل شود.

وی گفت: موضوع خرید سهام از شرکت بیدوند مطرح نبوده و این موضوع صحت ندارد.

دکه‌های مطبوعاتی منطقه یک کرج ساماندهی شدند

مدیر منطقه یک شهرداری کرج دکه های مطبوعاتی سطح منطقه علاوه بر بهسازی ساماندهی کیفی شدند.

به گزارش پیام آشنا، عباس حق محمدلو با اشاره به ساماندهی دکه های مطبوعاتی منطقه یک گفت: نواقص و عیوب تمام دکه های مطبوعاتی برطرف شد.

وی گفت: در اجرای این طرح عملیات رنگ آمیزی بدنه و سایبان های دکه ها نیز یکپارچه سازی شد.

مدیر منطقه یک شهرداری کرج با بیان اینکه این عملیات به منظور ارتقای زیباسازی سیما و منظر شهری انجام شده، خاطرنشان کرد: تلاش مجموعه مدیریت شهری کسب رضایتمندی شهروندان است.

طراحی و تولید کفپوش بتنی دوستدار محیط زیست در کرج

بتن دوستدار محیط زیست یک بتن سیمانی معمولی تقویت شده با ذرات پسماند تزریق شده است که ذرات پسماند به بهبود بهتر شکل پذیری بتن، مقاومت کشتی بتن، مقاومت خستگی، مقاومت ضربه و ترک های انقباضی کمک می کند.

به گزارش پیام آشنا، سیدعلی اکبر میروکیلی با اشاره به طراحی و تولید کفپوش بتنی دوستدار محیط زیست در مرکز علمی کاربردی شهرداری کرج، گفت: در بتن دوستدار محیط زیست ماتند بتن معمولی می توان از بوزولان ها و دیگر مواد بازیافتی استفاده کرد.

وی با بیان اینکه بتن دوستدار محیط زیست از پرتلند، آب، شن و ذرات پسماند ساخته می شود، افزود: ذرات پسماند در شکل و اندازه های متفاوت و از جنس فولاد، لاستیک، شیشه، پودر سنگ، پلاستیک و مواد طبیعی در این بتن مورد استفاده قرار گرفته است.

رئیس مرکز علمی کاربردی شهرداری کرج ادامه داد: بتن دوستدار محیط زیست یک بتن سیمانی معمولی تقویت شده با ذرات پسماند است که ذرات پسماند به بهبود بهتر شکل پذیری بتن، مقاومت کشتی بتن، مقاومت خستگی، مقاومت ضربه و ترک های انقباضی کمک می کند.

به گفته میروکیلی استفاده از ضایعات بازیافتی در کاهش آلودگی های زیست محیطی بسیار موثر است.

میروکیلی گفت: این طرح در کفپوش های بتنی استفاده شده است که می توان از آنها در کف سازی پارکین گاه، پیاده روها، محوطه سازی، کف سازی بتادر و فرودگاه‌ها استفاده کرد.

این مسئول خاطرنشان کرد: افزایش مقاومت خمشی، افزایش مقاومت کشتی، کاهش آلودگی های زیست محیطی و استفاده از پسماندهای بازیافتی از کاربردها و مزایای این بتن است.

گفتنی است طرح کفپوش بتنی دوستدار محیط زیست توسط سعید زرگمپهر تبازاز دانشجویان مرکز علمی کاربردی شهرداری کرج طراحی و ساخته شده است.