یادداشت

داستان شکست استارت آپ‌ها

در فضای اســتارت‌آپی عادت بر این اســت که از موفقیت‌ها بگوییم تا امیدمان به آینده را زنده نگه‌داریم اما اشتباه بزرگی است که شکست گذشتگان را به فراموشی بسپاریم و از تجارب گذشتگان بهره‌مند نشویم. برای این منظور اقدام به جمع‌آوری تجربیات مجموعه‌ای از استارت‌آپ‌های ناموفق کردم‌ایم تا شاید مرور سرگذشــت ناکام ایشــان زمینه‌ای باشد برای موفقیت استارت‌آپ‌های نوپای جامعه استارت‌آپی ایران.

استارت‌آپ **eToys** در ســال ۱۹۹۶ به‌عنوان یک شرکت ایده‌پرداز در زمینه تولید محصولات ســرگرمی کودکان در لس‌آنجلس کالیفرنیا تاســیس شــد و مراکزی برای پخش محصولات خود در ســواحل غربی و شرقی ایجاد کرد. سال ۱۹۹۷ وب‌ســایت این شرکت شــروع به کار کرد. **eToys** علاوه برایــنکه در قالب فروشــگاه اینترنتی به خردهفروشــی محصولات کودکان (اســباب‌بازی، کتاب، نرم‌افزار، فیلم، موسیقی و محصولات مخصوص نوزادان) می‌پرداخت، محتوا و خدمات اجتماعی را هم در اختیار والدین، به‌خصوص والدین کم‌تجربه و هم‌چنین بزرگ‌سالانی قرار می‌داد که قصد خرید برای بچه‌ها را داشتند. از جمله مرور محصولات، پیشنهادهای دیگران، یادآوری تاریخ تولد، فهرست آرزوها، کادوی تولد، خدمات پیش از فروش، اخبار محصولات و خدمات پشتیبانی قبل و بعد از خرید.

در سال ۱۹۹۹ سهام اولیه شــرکت هریک به ارزش ۲۰ دلار به‌صورت عمومی عرضه شــد و استقبال خوبی هم از آن شد. اما اوضاع آن‌چنان که بایــد، خوب پیش نرفت؛ با وجود آنکه شــرکت نام خود را مطرح کرده و تبدیل به برندی مشهور و نخستین منبع آنلاین فروش اســباب‌بازی شده بود، اما یک اشتباه بزرگ هم مرتکب شد. آنها وارد کسب‌وکار شده بودند، بــدون آنکه منابع مالی لازم را برای روز مبــادا و رکود در بازار خردهفروشی داشته باشند. به همین خاطر وقتی که برخلاف انتظارات، کریسمس ۲۰۰۰ فروش آنها افزایش چندانی پیدا نکرد، زمین خوردند؛ چراکه ترازنامه مالی‌شان قدرت مقابله با چنین ضربه‌ای را نداشت. در همان کریسمس، شرکت از تحویل برخی اسباب‌بازی‌ها بازماند، همین مساله خوش‌نامی‌اش را زیر ســوال برد و ارزش سهام آن را که تا سه ماه قبل به اوج خود یعنی ۸۴ دلار رسیده بود، با ۷۰ درصد سقوط مواجه کرد.

در مقابل رقیب اصلی این شــرکت؛ یعنــی **Toys R Us** تابســتان همان سال، در اقدامی هوشمندانه با آمازون شریک شــد- آمازون فعالیت‌های وب این فروشــنده اســباب‌بازی را میزبانی می‌کرد و شــرکت در عرض اســباب‌بازی‌ها را تامین می‌کرد- این اقدام به هر دو طرف کمک کرد که شرایط سخت، رکود اقتصادی و فروش ضعیف فصل تعطیلات را تاب بیاورند. در آن زمــان این اتفاقات حتی برای مدیــران **eToys** هم درس عبرت نشــد و آنها کاملا شــفاف فروش کریسمس خود را به حساب امری زودگذر گذاشتند، اما این طور نبود و شکست‌ها بزرگ و بزرگ‌تر شــدند. آن‌قدر که در نهایت **eToys** را از پا انداختند. مارس ۲۰۰۱، وال‌استریت ژورنال گزارش داد که **KB Toys** بخش اعظمــی از دارایی‌های **eToys** را طی اعلام روند ورشکستگی در ازای ۵ میلیون دلار خریداری کرده است. وب‌ســایت **eToys** هم توســط موســسه **eToys Direct Inc.** -یکی از زیرمجموعه‌های کمپانی پارنت- بازگشایی شد و به بازاریابی اسباب‌بازی‌ها با همان نام قدیمی در وب‌سایت و همچنین کاتالوگ‌های چاپ‌شده ادامه داد. ۲۲ دسامبر ۲۰۰۸، شرکت پارنت هم به همراه زیرمجموعه‌اش از جمله **eToys Direct** اعلام ورشکســتگی کرده و وب‌ســایت را در فوریه ۲۰۰۹ به **Toys R Us** فروخت. تحلیل‌گران معتقدند که سقوط سریع **eToys** نتیجه برنامه‌های جاه‌طلبانه و بلندپروازانه شرکت و فضای نامناسب ســرمایه‌گذاری بود که بهار سال ۲۰۰۰ آغاز شد و بسیاری از شرکت‌های اینترنتی را از پای درآورد.

داستان شکست استارت‌آپ Ecast

Ecast با استفاده از ترکیب تاثیر فردی لمس کردن و قدرت تعامل و هدف گیری اینترنت، دسترسی بی‌نظیری به بازارهای خارج از خانه را برای مشــتریان خود به ارمغان آورده و تعریف جدیدی از نحوه سرگرمی، آگاهی و مشارکت مشتریان را ارائه داده بود.

این شرکت رسانه‌ای چندین سرویس تعاملی داشت. سرویس **Jukebox** که مبتنی بر مکان مورد نظر، تبلیغات، موسیقی، بازی و اطلاعاتی را به مراکز تفریحــی در آمریکا ارائه می‌داد. **Smart Solution** یک پلتفرم نرم‌افزاری تایم‌کــارن بود. **Smart Mall** محتوای به روز و کارشــناســی در مورد آخرین برندها و مدها را به مشــتریان ارائه می‌داد و **Smart Transit** که یک سرویس محتوایی و تبلیغاتی بود.

اواخر سال ۲۰۰۱ شرکت درگیر دعوایی حقوقی با **Touch Tunes** بر ســر امتیازنامه فعالیت‌های خود شد. هر یک از این شــرکت‌ها دیگری را متهم به تجارت غیرعادلانه، تخلف و فریب‌دادن مشــتریان شرکت دیگر و ســلب اعتماد از آنها می‌کردند. این دعاوی در نهایت به توافق دو شرکت و بازپس گیری شکایت‌شان انجامید.

ســپتامبر ۲۰۰۵، دادســتان کل ایالات متحده طبق قانون ضد انحصار مدنی، علیه **Ecast** و گروه موســیقی **NSM** اقامه دعوا کرد. طبق این شــکایت، توافق ســال ۲۰۰۳ میان شرکت‌های مذکور، نقض ماده یک قانون ضد انحصار بود. چرا که طبق موافقت‌نامه میان این دو شرکت، **NSM** تنها اجازه تولید سخت‌افزار برای **Ecast** را داشته و در قبال گرفتن پول اضافی از این شرکت، از اجرای برنامه‌های دیگرش برای ورود به بازار آمریکا منع شده بود. به حکم دادستان کل، دو شرکت به این قرارداد غیرقانونی پایان دادند.

سال ۲۰۰۹، کوهن -مدیرعامل شرکت- متهم به فریب‌دادن سرمایه گذاران و گرفتن بیش از ۲۸ میلیون دلار از آنها شد، چراکه ادعا کرده بود مایکروســافت قصد خرید شرکت را دارد و آنها به این امید اقدام به خرید ســهام کرده بودند. آگوست ۲۰۱۰، کوهن با حکم هیات منصفه علی فدرال، به اتهام ۱۵ فقره کلاهبرداری اینترنتی، ۱۱ فقره پول‌شــویی و ۳ فقره فرار مالیاتی بازداشت و در نهایت حبس شد.

اول مارس ۲۰۱۲، **Ecast** دریی متوقف ســاختن شــبکه **Jukebox** بــه کار خود پایان داد. پس از آنکه شــرکت از جذب ســرمایه کافی جهت ادامه فعالیت‌هایــش خود بازماند، هیات‌مدیره رای بــه توقف فوری فعالیت‌هــا داد. کمی بعد تلفن‌ها و ایمیل شــرکت بسته شدند. به‌دنبال توقف خدمات **Ecast**، شرکت شبکه سرگرمی **AMI** و شبکه‌های تعاملی **TouchTunes** اعلام کردند که برای مشــتریانی که به خدمات **Ecast** دسترسی ندارند، امکاناتی را جایگزین خواهند کرد. به جز دعوای حقوقی و قراردادهای غیرقانونی علت اصلی سقوط این شرکت اتهامات وارده به مدیر عامل و تخریب وجهه قانونی شرکت و ناتوانی شرکت از جذب سرمایه بیشتر به علت از دست دادن اعتماد سرمایه گذاران بود.

منبع: ecomotive.ir

یک کارشناس:

ساخت و ساز توسط افراد فاقد صلاحیت انجام می‌شود

یک کارشناس مسکن با بیان اینکه متاسفانه ماده ۴ قانون نظام مهندسی به صورت کامل اجرا نمی شود گفت: به اکثر مالکانی که جواز ساختمانی می گیرند اجازه داده می شود کار ساخت را هم خودشان انجام دهند که این روال تقریبا در هیچ جای دنیا مرسوم نیست

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، شهاب سعادت نژاد در گفت و گو با ایســنا اظهار کرد: هماناگونه که بــرای انجام هر کاری نیاز به داشــتن جواز و پروانه اشتغال به کار آن رشته و شغل الزامی است و تمامی اصناف و مشاغل دارای مجوز هستند برای اجرای کار ســاختمان هم مطابق ماده ۴ قانون نظام مهندسی مصوبه ســال ۱۳۷۴ باید از افــراد دارای صلاحیت استفاده شود.

وی افزود: صلاحیت حرفه ای افراد حوزه ساخت وساز را وزارت راه و شهر سازی توسط نظام های مهندسی و کاردانی و انبوه سازان به افراد و شرکتها می دهند و این افراد و شرکتها مطابق شیوه نامه های موجود و در حد صلاحیت و ظرفیت خود مجاز به انجام ان کارهستند.

رئیس انجمن ســازندگان مسکن و ساختمان شهر تهران ادامه داد: متاســفانه تا کنون اجرای این ماده مهم قانونی به صورت کامل اجرایی نشده و به اکثر

مالکانی که جوّاز ساختمانی می گیرند اجازه داده می شود کار ساخت را هم خودشان انجام دهند که این روال تقریبا در هیچ جای دنیا مرسوم نیست.

وی با تاکید بر اینکه اســاسا تمام امور ساخت و ساز باید تو ســط افراد و شرکتهایی که دارای تخصص و مجوز و صلاحیت ساخت هستند انجام شود گفت: به کارگیری مجری ذی صلاح درساخت وسازها در شهر تهران تا سال ۱۳۹۲ تقریبا انجام نمی شد و این مهم الزام آور نبود. پس لزآن نیز به صورت موردی استفاده از سازنده دارای صلاحیت در پروژه ها انجام پذیرفت.

ســعادت نژاد اظهار کرد: هم اکنون نظام مهندسی مطابق قانون و مقررات ملی ساختمان از مالکان می خواهد کار ساخت و ساز را توسط افراد و شرکتهای دارای صلاحیت انجام دهند و آرانجا که بازوی اجرایی این کار شــهرداری اســت، توقف پروژه های بدون سازنده دارای صلاحیت باید ازطرف شهرداری تهران صورت گیرد.

وی خاطرنشــان کرد: طبق جلســات مکرر انجمن ســازندگان با شهرداری و شــورای شهر و برگزاری نشست های مشترک با افشــین حبیب زاده عضو کمیسیون عمران شورای شهر و پیگیریهای مدیران سازمان نظام مهندسی استان تهران، تفاهم نامه ای بین نظام مهندسی، شهرداری و شورای شهر تهران مبنی بر الــزام به ثبت و حضور ســازندگان دارای صلاحیت و حضور سرپرستان کارگاه در زمان شروع به کار در گروه های ساختمانی گروه های «ج» و «د» در شهر تهران و تمامی کار های منطقه دو در شهریور ماه ۱۳۹۹ انجام پذیرفت.

بازرس انجمن انبوه سازان استان تهران ادامه داد: این مصوبه در کمیته ۵ نفره اســتان تهران نیز تصویب و توســط وزارت راه و شــهر ســازی ابلاغ شد ولی متاسفانه با گذشت چند ماه از انجام تفاهم نامه جدید همچنان شاهد شــروع به کار تعداد زیادی از پروژه های ســاختمانی بدون حضور و استفاده از خدمات سازندگان دیصلاح هستیم.

سعادت نژاد با بیان اینکه متاسفانه شهرداری تهران هیچ گونه بــر خوردی با تخلفــات مربوط به عدم استفاده از سازندگان دارای صلاحیت انجام نمی دهد گفت: این مساله باعث پایین آمدن کیفیت ساخت، کاهش عمر مفید و نا ایمن بودن ساختمانها در کلان شهر تهران شده که در نتیجه این امردر هنگام بروز بحرانهایی مانند زلزله مردم نمی توانند به خانه هایی کــه با هزینه های بالایی آنهــا را خریداری کرده اند اعتماد کنند. درچنین شرایطی احتمال ریزشها ووقوع حوادث ناگوارجانی درزمان وقوع حوادث غیرمترقبه بسیار بالا است.

به مناسبت روز هوای پاک:

معاینه فنی تاکسی های پایتخت یک هفته رایگان شد

مدیرعامل سازمان مدیریت ونظارت بر تاکسیرانی شهر تهران از رایگان شدن معاینه فنی تاکسی های پایتخت به مناسبت "روز ملی هوای پاک" به مدت یک هفته خبر داد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، محمد روشنی با بیان این خبر گفت: به منظور فرهنگ سازی وصیانت از محیط زیست، طبق هماهنگی های انجام شده با مراکز معاینه فنی شهر تهران، معاینه فنی تاکسی ها از ۲۹ دی ماه که به عنوان روز ملی هوای پاک نامگذاری شده است، به مدت یک هفته رایگان انجام می شود.

روشنی با اشاره به اینکه معاینه فنی تاکسی ها در ایام سال نیز با تخفیف ۵۰ درصدی انجام می شود، افزود: تاکسیرانان دارای پروانه تاکسیرانی معتبر می توانند در مدت یک هفته از این خدمات به صورت رایگان بهره مند شوند.

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران، ترویج فرهنگ اســتفاده از خودروهای سالم با هدف کاهش انتشــار آلاینده‌ها و آلودگی هوا، صیانت از محیط زیست، بهینه سازی انرژی و در نهایت حفظ سلامت شهروندان را مهمترین هدف این اقدام برشمرد.

بنــا براعلام روابط عمومی ســازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران: طرح رایگان شدن معاینه فنی تاکســی های پایتخت برای سومین بار در سال جاری به اجرا درآمده است و پیش از این نیز به مناسبت های روز ملی حمل و نقل وهفته تهران با استقبال گسترده تاکسیرانان انجام شده بود.

نصیری خبر داد؛

افتتاح پل شبنم؛ امروز

معاون فنی و عمرانی شــهرداری کــرج گفت: پل رودخانه دلمبر و خیابان هشتم باغستان امروز با حضور مسئولان افتتاح می‌شود.

به گزارش پیام آشنا، عسگر نصیری گفت: پروژه پل رودخانه دلمبر و خیابان هشتم باغستان امروز با حضور مسئولان افتتاح می‌شود.

او اعتبــار این پروژه را ۱۰ میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: این پل دسترسی بلوار باغستان (بوستان ۹) به باغستان غربی (شبنم ۸) را تسهیل بخشیده است.

معاون فنی و عمرانی شهرداری کرج از جمله مزایای اجرای این پروژه را کاهش مصرف سوخت، دسترسی آسان و کاهش ترافیک دانست. گفتنی است: این پروژه امروز سی‌ام دی‌ماه ساعت ۱۴ افتتاح می‌شود.

ماموریت اضطراری فرودگاه‌های جهان

موج انگلیسی کرونا بر آوردها از «بازار پرواز» را تغییر داد

شرکت خدمات مالی مودیز با ارزیابی زیرساخت‌های حمل ونقل جهانی و چشم‌انداز صنعت هوایی جهان در سال ۲۰۲۱، بهبود صنعت هوایی جهان به‌ویژه در بعد بین‌المللی را بسیار کند و نامطمئن برآورد کرد که در اروپا و آمریکا بسیار مشهود است. در واقع موج شیوع کرونای انگلیسی برآوردهای بازار پرواز را تغییر داده اســت. اما با این حال تسریع روند بهبودی در بخش داخلی، عامل تحرک صنعت هوایی پس از سقوط چشمگیر سال ۲۰۲۰ خواهد بود.

به گزارش پیام آشــنا به نقل از دنیای اقتصاد، چشم‌انداز مودیز- شرکت خدمات مالی آمریکایی فعال در حــوزه ارائه خدمات تجزیه و تحلیل بازار اوراق قرضه و بهــاء، مدیریت بحران و مدیریت صندوق‌هــای ســرمایه‌گذاری- از آینده صنعت هواپیمایی آمریکا و اروپا منفی ارزیابی شده است. وخیم شــدن شــرایط شــیوع ویروس در آمریکا تهدیدی برای بهبود ســفرها در نیمه اول ســال ۲۰۲۱ محسوب می‌شــود و احتمال بهبودی در نیمه دوم سال باتوجه به گستردگی توزیع واکسن وجود دارد. بهبودی صنعت هوایی آمریکا می‌تواند باتوجه به تحولات به حداقل رساندن میزان سوخت روزانه شرکت هواپیمایی که منجر به کاهش خطر ساختار محدودسازی مسیر می‌شود و همچنین با توجه به پیشرفت‌های پزشکی و گسترگی توزیع واکســن امکان‌پذیر شود. اما با این حال چشم‌انداز فرودگاه‌های آمریکا برای سال ۲۰۲۱ به دلیل عدم اطمینان به افزایش ترافیک و درآمد شــرکت‌های هواپیمایی منفی‌ارزیابی می‌شود.

بهبود در برنامه‌ریزی صنعت هوایی آمریکا همچنان نامشخص اســت زیرا احتمال افزایش محدودیت‌های سفر یا کاهش تقاضای مسافران باتوجه به افزایش مورد کووید-۱۹ وجــود دارد. باتوجه به غیرقابل پیش‌بینی بودن متقاضیان ومحدودیت‌های محلی و بین‌المللی سفر برنامه‌ریزی دقیقی برای ارزیابی تولید روی خطوط هوایی، آنها را مجبور به ســازماندهی مجدد مسیرها و محافظت از نقدینگی می‌کند که این امر منجر به افزایش خطر از دست دادن درآمد برخی فرودگاه‌هایی می‌شــود و همچنین باتوجه به سازگاری شــرکت‌ها با شرایط دورکاری، سفرهای تجاری ممکن اســت به‌طور کامل بهبود نیابد. از این رو فرودگاه‌های جهان ماموریت جدیدی در جهت بهبودی شرایط خود درنظر گرفته‌اند که براساس آن این امر خطر کاهش یا حذف خدمات هواپیمایی در فرودگاه‌ها، افزایش می‌دهد. خطوط هوایی قدرتمند بزرگ‌ترین منبع درآمدی فرودگاه‌های آمریکا حتی بدون افزایش بهای بلیت‌ها به‌شمار می‌روند. بنابراین شرکت‌های هواپیمایی باید به‌دنبال روش‌هایی برای کاهش هزینه‌هــا جهت بهبودی حداقلی حتی در صورت از دست دادن خدمات باشند. فرودگاه‌های بزرگ در ترافیک بین‌المللی و تجاری در ســال ۲۰۲۱ بیشترین مشکل را خواهند داشت. در این راســتا مرکز کمک، امداد و امنیت اقتصادی کرونا (CARES) نقش مهمی را در جایگزینی درآمدهای از دســت رفته این صنعت و همچنین جلوگیری از افزایش نرخ خطوط هوایی خواهد داشت.

در اروپا نیز مســیر بهبود ترافیک هوایی مسافران باتوجه به شــیوع مجــدد ویروس کرونا بســیار نامشخص است و چشم‌انداز آینده فرودگاه‌ها برای سال ۲۰۲۱ منفی ارزیابی شده است. مسیر بهبودی ترافیک هوایی اروپا کاملا نامشخص اســت و بازگشت محدودیت‌های سفر، تعداد سفرها را بسیار کاهش داده است و چشم‌انداز بهبودی را تعدیل می‌کند. با وجود این، بررســی‌ها نشــان می‌دهد باتوجه به دســترسی گسترده و جهانی واکسن برای عموم مردم تا اواســط ســال ۲۰۲۱، فرودگاه‌های اروپا به‌دنبال کاهش ۷۵ درصدی در ســال ۲۰۲۰، میزان تردد مســافران را در ســال ۲۰۲۱ تا کاهش ۵۵ درصدی در مقایسه با ســال ۲۰۱۹ خواهند رساند. این صنعت در اروپا تنها با رشد ترافیک تجاری، مهار کامل بیماری کووید-۱۹، بازگشت کامل اطمینان مسافران برای سفرهای هوایی و لغو دائمی محدودیت‌های سفر به بهبود چشم‌اندازهای اقتصادی دست خواهد یافت.

نگرانی‌ها درباره امور مالی شــرکت‌های هواپیمایی و مشاغل، چشــم‌انداز این صنعت در ســال ۲۰۲۱ را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد و در صورت کندتر شدن روند بهبود، فرودگاه‌ها در کاهش هزینه‌های عملیاتی و سرمایه‌ای محدودتر خواهند بود. مشکلات پیش ناخالص داخلی هم‌چون گذشته وجود ندارد. اما با وجود این انتظار می‌رود فرودگاه‌های آمریکا باتوجه به گرم‌شدن هوا و توزیع واکسن در نیمه اول ســال ۲۰۲۱ حدود ۲۵ تا ۴۵ درصد از حجم ۲۰۱۹ را به دست خواهند آورد.

خطوط هوایی که منبع اصلی درآمد اکثر فرودگاه‌ها هســتند در صورت عدم بهبود در جذب مسافران همچنان از نظر مالی تحت فشــار خواهند بود که انتظار می‌رود فرودگاه‌ها در ســال ۲۰۲۱ فعالیت‌های خود را به تعمیر، نگهداری و تستهای مربوط به ویروس کرونــا اختصاص دهند که بهبود ترافیک هوایی را تسریع بخشند. همچنین فرودگاه‌ها ضمن کاهش نقدینگی نیازمند حمایت بیشــتر ذی‌نفعان خواهند بود. باتوجه به ســقوط قابل توجه درآمد، بســیاری از فرودگاه‌ها با مشکل بازپرداخت وامها مواجه می‌شوند که نیازمند مذاکره با بانک‌ها خواهند بود. محدودیت سود سهام که منجر به کاهش ســود سهم‌ها شده نیازمند پشتیبانی مالی از ســهامداران صنعت هوایی است.

اما فرودگاه‌های استرالیا در مقایسه با دیگر کشورها شرایط بهتری را تجربه خواهند کرد و از حالت منفی در جهت پایداری حرکت می‌کند. هم‌گیری کرونا اگرچه منجر به کاهش درآمد و رســیدن به رشد تکرقمی در این صنعت شــده اســت اما باز شدن مرزهای ایالتی منجر به بهبود ترافیک مســافران داخلی تا پایان ســال ۲۰۲۱ خواهد شد که احتمال بازگشت به حدود ۷۵ درصد از سطح ۲۰۱۹ وجود دارد. با این حال، بهبود سفرهای بین‌المللی باتوجه به کنترل مرزهــا و اعمال محدودیت‌ها همچنان نامشخص اســت و احتمال بازگشت آن برای ۲ تا ۳ ســال آینده برآورد می‌شود. افزایش تفاوت عملکرد فرودگاه‌ها نشــان‌دهنده بهبودی سریع بازارهای داخلی و کندتر شــدن بهبودی بازارهای جهانی است. استرالیا محدودیت‌های سفرهای داخلی خود را به‌جز در منطقه استرالیای جنوبی کاهش می‌دهد که این امر در درآمد کل تاثیر گذاشــته و آن را به رشد تکرقمی در اواسط ســال ۲۰۲۱ می‌رساند. اما ترافیک بین‌المللی با ســرعت کمتری و در صورت توزیع عمومی واکســن در نیمه دوم ســال بهبود می‌یابد. از ســرگیری سفرهای هوایی در نیمه اول ســال ۲۰۲۱ به عوامل مختلفی همچون گشایش تدریجی ایالات، مهار کرونــا در ایــالات، افزایش ظرفیت هواپیما و نوسازی‌ها هوایی از سفرهای محدود بین‌المللی بستگی دارد. اســترالیا شرایط سفر به کشورهای اطراف و امن خود همچون نیوزیلند، ژاپن، سنگاپور و کره جنوبی را فراهم خواهد کرد.

اگرچه بازگشت صنعت هوایی آسیا چندان رشد مثبتی نخواهد داشــت اما این امر در دیگر صنایع حمل و نقل این کشور همچون گشــتیرانی و جاده‌ای به ســمت پایداری در حرکت است و انتظار رشد ۵ درصدی در حجم محموله‌ها در سال ۲۰۲۱ با توجه به انعقاد قرارداد در سال ۲۰۲۰ می‌رود. اگرچه این صنعت به‌دلیل بحران کرونــا در حد قابل توجهی ضعیف شده اما سفرهای دریایی بهبودی تدریجی خود را آغاز کرده‌اند. کاهش سوخت بر کاهش فشار در کل زنجیره حمل و نقل اثرگذار خواهد بود. این امر در حمل و نقل جاده‌ای آمریکا در حال حرکت به سمت پایداری است و میزان ترافیک مسافران و درآمد به‌دست آمده احتمال رشد ۴ درصدی در تولید ناخالص داخلی و رشــد ۶ درصدی اشتغال را نشان می‌دهد. همچنین حجم ترافیک سفرهای تجاری ثبات درآمدی را تا زمان بهبودی ترافیک مسافران در نیمه دوم ۲۰۲۱ فراهم می‌کند. تردد ســفرهای جاده‌ای منجر به افزایش درآمدی شده است. ایجاد مجدد محدودیت و ممنوعیت سفر در چند کشور اروپایی می‌تواند منجر به تضعیف شرایط اقتصاد کلان و تاخیر در بهبود فعالیت‌های اقتصادی شود که البته با برداشتن محدودیت‌ها یا کاهش آنها حجم ترافیک جاده‌ای با ســرعت بازمی‌گردد که این امر می‌تواند به بهبود اقتصاد قدرتمند و بازگشــت به نرخ پایین بیکاری منجر شود. حجم ترافیک سفرهای جاده‌ای در اروپا نیز در ســال ۲۰۲۱، پس از کاهش بیش از ۲۵ درصدی در ســال ۲۰۲۰، به کاهش ۲۰ درصدی خواهد رســید. این امر به‌دلیل محدودیت‌های عبور وسایل نقلیه سبک است اما در مقابل ترافیک وسایل نقلیه ســنگین پایداری درآمدی را ایجاد می‌کند. برخی فعالان راهداری عوارض نقدینگی را افزایش داده که این امر بر روند بهبودی بازپرداخت‌ها تاثیر مثبت خواهد گذاشت. ترافیک جاده‌ای در استرالیا و برزیل نیز به ســرعت در مسیر بهبودی قرار خواهد گرفت که بر این اساس، مدیریت جمشــگیر اســترالیا در مهار ویروس کرونا منجر به تقویت زیرســاخت‌های جاده‌ای و بهبود گســترده ترافیک جاده‌ای باتوجه به افزایش عوارض جاده‌ای در ســال ۲۰۲۱ خواهد شد و همچنین میزان حجم تجارت در بنادر اســترالیا نیز رشــد خواهد کرد و در ســال ۲۰۲۱ رشد بیشتری تجربه می‌کند. همچنین چشم‌انداز عوارض جاده‌ای برزیل در جهت پایداری پیش می‌رود. حجم ترافیک جاده‌ای در ســال ۲۰۲۱ حدود ۷ تا ۱۲ درصد رشد دارد خواهد داشت که این امر منجر به رشد ۳/۴ درصدی در تولید ناخالص داخلی این کشور خواهد شد. میزان نقدینگی برزیل باتوجه به نیاز بیشتر به بازپرداخت در ســال ۲۰۲۱ برای حفظ اعتبار کافی است که این امر ناشی از میزان بهره پایین وام‌هاست.

گزارش

مرگ سالانه ۳۰ هزار نفر در کشور بر اثر آلودگی هوا

مدیر کل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران با بیان اینکه مرگ سالانه ۳۰ هزار نفر بر اثر آلودگی هوا در کشور قابل تامل و تکان دهنده است، تاکید کرد: انجام نشدن محورهای مؤثر بر کاهش آلودگی هوای شهرهای بزرگ از عدم اولویت و اهمیت موضوع قانون هوای پاک به عنوان محملی قابل اتکا برای برون‌رفت از معضل آلودگی هوا در کلانشهرها حکایت دارد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، شینا انصاری صبح امروز در ششمین نشست تخصصی کمیته محیط زیست کلانشهرهای کشور که بصورت برخط برگزار شد با اشاره به تقارن این نشست با هفته هوای پاک گفت: در حال حاضر همزمانی آلودگی هوا با شیوع ویروس کرونا شرایط متفاوت و پیچیده‌ای را برای شهرهای بزرگ کشور فراهم کرده است. از یــک طرف مواجهه با آلاینده ذرات معلق در هوا می‌تواند منجر به تشدید بیماری‌های قلبی و ریوی و تضعیف سیستم ایمنی بدن شــود و از طرف دیگر برخی راهکارهای گذشته مثل ترغیب مردم به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی در شرایط فعلی کارساز نیســت و تردد فزاینده خودروهای شخصی با رشد ۱۵ درصدی خود موجب تشدید آلودگی هوا می‌شود.

وی افزود: هر چند در نگاهی مقایسه‌ای میان آلودگی هوا و کرونا، این بیماری ویروسی به علت آثار و تبعات سریع خود بسیار هولناک‌تر به نظر می‌رسد اما علاوه بر هزینه‌های سنگین مستقیم و غیرمستقیم آلودگی هوا بر اقتصاد جهان باید اشاره کرد که عوارض بهداشتی و مرگ‌های منتسب به آلودگی هوا کمتر از خسارات جانی ناشی از کرونا نیست.

مدیر کل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران به گزارش سازمان بهداشت جهانی و مرگ سالانه ۷ میلیون نفر بر اثر آلودگی هوا در جهان اشــاره کــرد و ادامه داد: تلفات کرونا طی یک سال گذشته ۱.۴ میلیون نفر بوده است. این در حالیست که برابر آمار کشوری و مرگ های منتسب به آلودگی هوا که توســط وزارت بهداشت منتشر شده است آلودگی هوا سالانه ۴۵۰۰ نفر از شهروندان تهرانی و بیش از ۳۰ هزار نفر را در کشور به کام مرگ می‌کشد.

به گفته انصاری مرگ ســالانه ۳۰ هزار نفر با احتساب همه ســال‌هایی که آلودگی هوا مانند یک بیمــاری مزمن در شهرهای بزرگ و صنعتی کشور در فصل زمستان و چند سال اخیر در فصل گرم سال با آلاینده‌ازن حاکم بوده است، امری قابل تامل و تکان دهنده اســت؛ آماری که در کنار افزایش بیماری های سخت و مزمن ناشی از آلاینده های هوا مانند بیماری‌های قلبی و تنفســی، سرطان‌ها، بیمارهای خودایمنی از جمله بیماری «لام اس» و هزینه‌های ســنگین بهداشتی حاصل از آن از ابعاد موضوع آلودگی هوا حکایت دارد و نشان می‌دهد که آلودگی هوا اهمیت کمتری از ویروس کرونا ندارد.

وی در ادامه به تکالیف شــهرداری‌ها برای کاهش و کنترل آلودگی هوا بخصوص در فصول ســرد سال اشاره و اظهار کرد: بر اســاس قانون هوای پاک مصوب ســال ۱۳۹۶ ، شهرداری‌ها سهم قابل توجهی در تکالیف مرتبط با کنترل منابع ثابت و متحرک آلودگی هوا ندارند. با این حال توســعه حمل و نقل عمومی مــشروط به حمایت دولت، معاینه فنی خودروها و جایگزینی تاکسی‌های فرســوده (البته بخشی از آن) با ســهمی حدودا ۷ درصدی بر عهده شهرداری‌ها است حتی پایش کیفی هوا هم که توسط بعضی از شهرداری‌های کشور انجام می‌شود و ایجاد مراکز پایش اقدامی داوطلبانه است و البته مشعر ثمر و اثرگذار در جهت دســترسی برخط و آنلاین شهروندان به وضعیت کیفی هوا محسوب می‌شود.

انصاری اضافه کرد: مشخص است که با گذشت بیش از سه ســال از ابلاغ قانون هوای پاک و آیین‌نامه‌های اجرایی آن، بخش عمده‌ای از تکالیف قانونــی در مدت زمانی مقرر در قانون محقق نشده اســت. عدم‌ارتقای استاندارد خودروهای بنزینی و دیزلی، روند کنــد از رده خارج کردن خودروها و موتورســیکلت‌های فرســوده، توزیع نامناســب ســوخت استاندارد در کلانشهرها و محورهای مواصلاتی، توسعه و نوســازی کند ناوگان حمل‌ونقل عمومی، مصرف ســوخت نامناسب در صنایع و نیروگاه‌های کلانشــهرها بویژه در ششماهه دوم سال اجرا نشــدن طرح کهاب و عدم انجام بسیاری از محورهای مؤثر دیگر بر کاهش آلودگی هوای شهرهای بزرگ حکایت از عدم اهمیت لازم مساله نزد دستگاههای متولی دارد.

مدیر کل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران تاکید کرد: ضمانت اجرای ســیاســت‌ها و تصمیمات کلان ناظر به موضوع آلودگی هوا چیزی جز الزامات قانونی نیست. پایبندی تمامی دستگاههای مسئول به تکالیف محول شده در قانون مهمترین وجه اعمال مدیریت بر منابع آلاینده هوا اســت.

، انصاری در پایان ابراز امیدواری کرد: موضوع جلســه امروز کلانشهرها درباره ســیاهه انتشار آلودگی هوا و اقدامات انجام شــده در کلانشهرها به مطالبه‌گری بیشتر موضوع از جانب شــهرداری‌ها در حمایت از توســعه و نوســازی حمل و نقل عمومی و شــفافیت عوامل دخیــل در آلودگی هوا و به تبع آن پیگیری دستگاههای نظارتی و حاکمیتی برای اقدامات محوله از جانب دســتگاههای مسئول شود و انتظار می‌رود مجمع کلانشهرهای ایران هم با قدرت و قوت به این مسئله و مطالبه‌گری از دستگاه‌های متولی برای انجام تکالیف ورود کند.