کسب و کار

آزمون آمادگی کارآفرینی ما

پیش از آغاز پیشروی شتابان باید بررسی کرد که آیا برای بنیان‌گذاری فرد شایسته‌ای هستید یا نه. این خط کلی برای دل‌های لرزان نیست مانعی خواهیم شما را از ساختن رویاهایتان دلسرد کنیم می‌خواهیم پیشاپیش هشدار دهیم که این کار آسان نیست و دلایلی وجود دارد که چرا نباید این کار را کرد. آیا برای یک شرکت بزرگ کار می‌کنید یا یک نهاد غیرانتفاعی یا یک سازمان دولتی و ذهنیت کارآفرینی دارید؟ آیا می‌توانید در وظیفه کنونی خود با خلاقیت فکر کنید؟ هر چند توصیه قدیمی شاید این باشد که کار خود را رها و کار تازه‌ای را آغاز کنید، اما چه‌بسا سر جای خود ماندن حرکت بهتری باشد.

سازمان‌ها بیش از گذشته به افرادی با ذهنیت کارآفرینی نیاز دارند تا در چارچوب بزرگ‌تر شرکت‌های خود برای ساختن محصولات، فرآیندها و پلتفرم‌های تازه فعالیت کنند. این‌گونه است که کارآفرینان پدیدار می‌شوند. احتمال یادآن گرفتن کسانی که در چنین وظیفه‌ای موفق می‌شوند زیاد است. کار و رهبری کارآفرینانه بی‌گمان برای بنیان‌گذاران شرکت‌های نوپا کنار گذاشته نشده است. نمونه‌ای از دل‌بستگی به کارآفرینی طرح کیک باکس در شرکت ادوب (Adobe) است به این‌گونه که هر یک از کارکنان ادوب که ایده‌ای طرح کنند می‌توانند یک کارت اعتباری هزار دلاری دریافت و در یک کارگاه دو روزه نوآوری شرکت کنند تا طرح خود را تکمیل و آزمایش کنند. کارکنان ادوب یک «جعبه قرمز» دریافت می‌کنند که جعبه‌ای واقعی با ابزارها و منابعی است برای تشویق آنها برای تعریف، پالایش، تایید و تکمیل ایده خود. اگر یکی از مدیران شرکت ایده را تصویب کند، به بخش تامین بودجه و توسعه فرستاده می‌شود. از زمان آغاز بیش از هزار ایده در این طرح به صورت نمونه اولیه آماده شده‌اند. آشکار است که همه شرکت‌ها این کار را به آسانی ادوب انجام نمی‌دهند.

راه انداختن یک شرکت موفق، نشدنی نیست- آمارها می‌گویند که ۴۰ درصد شرکت‌های نوپا سرمایه دریافت می‌کنند. ولی میز، بیش از آنچه بدانید، بر خلاف اراده شما چیده شده است. تنها ۱۰ درصد در سال نخست به حیات خود ادامه می‌دهند. ولی از میان کسانی که موفق می‌شوند بیشترشان تکشاخ‌های میلیاردی نیستند بلکه شرکت‌هایی هستند که هر روز تقلا می‌کنند تا صورت‌حساب‌ها را پرداخت کنند. این یک بازنگاه بسیار لمحه‌ای است. خوشبختانه شرکت‌های موفق بسیاری هستند که بی‌هیچ پولی از شرکت‌های سرمایه‌گذاری مشترک، به تقلای خود ادامه می‌دهند. معمولا موفقیت با یک دسته پرسش آغاز می‌شود که می‌بایست پیش از آغاز طرح کنید. اگر از پیش، کسب و کاری دارید، باید پاسخ آنها را بدانید. اگر ندارید، هم‌اکنون زمان آغاز است.

۱- موفقیت در نظر شما چه شکلی است؟

آیا کسب و کاری را برای عرضه عمومی سهام، فروش، نگهداشت یک شیوه زندگی معین، یا حفظ آن در خانواده یا چند نسل راه‌اندازی می‌کنیم؟ یا همیشه این را از کارآفرینان می‌پرسیم زیرا پاسخ چیزهای بسیاری به ما می‌رساند. برخی می‌خواهند ماهی ۲۰۰۰ دلار دریابورند، در حالی که دیگران می‌خواهند سهام شرکت را به عموم عرضه کنند. ما اغلب بنیان‌گذارانی را می‌بینیم که کاری را با این باور آغاز می‌کنند که اوج می‌گیرد، ولی چند سال دیگر، خود را در مسیری می‌بینند که نمی‌دانند - یا هیچ راهبردی برایش ندارند که کجا باید رفت. از روی چیزهایی که دیده‌ایم، بیشتر کارآفرینان تلاش می‌کنند مسیر شرکت خود را پس از آنکه برخاست و دور گرفت، تعیین کنند. ولی رویکرد ما این‌گونه نیست: ما به کارآفرینان کمک می‌کنیم تا با مهندسی معکوس از جایی که می‌خواهند فرود بیایند، مسیر را از همان آغاز برخاستن تعیین کنند.

برای نمونه، اگر آرمان شما ماهی چند هزار دلار پول درآوردن باشد، بهتر است کسب و کار خود را با یک ساختار هزینه متغیر راه‌اندازی کنید یعنی هزینه‌های شما به فروش وابسته باشند. در مقایسه با ساختار هزینه ثابت که در آن، هزینه‌ها سرمایه‌گذاری مقدماتی است. در ساختار هزینه متغیر، برای هر چیز اندکی بیشتر پرداخت می‌کنید ولی می‌توانید با هر یک دلار درآمدی که به دست می‌آورید چیزی بسازید. این رویکرد به آن معناست که به سرمایه‌گذاری مقدماتی نیاز کمتری خواهد بود، زیرا هزینه‌ها را با جلو رفتن خود پرداخت می‌کنیم. در عوض، اگر تلاش می‌کنید شرکت بزرگی را زود راه‌اندازی کنید، دنبال ساختار هزینه‌های ثابت باشید تا برای آینده که می‌خواهید کسب و کار خود را گسترش دهید ذخایر سرمایه داشته باشید.

۲- چرا دیگران این کار را نکرده‌اند؟

کارآفرینانی که با ما گفت‌وگو کرده‌اند همیشه مرتکب این خطا شده‌اند - آنها باور دارند نخستین کسی هستند که به این ایده رسیده است. این گونه نیست که ایده‌های تازه را نمی‌بینیم، بلکه با کارآفرینان بسیاری گفت‌وگو کرده‌ایم که گمان می‌کنند ایده بی‌همتایی دارند یا اینکه کمی جستجوی می‌کنند و می‌بینند دست کم پنج نفر دیگر پیش‌تر در این فضا بوده‌اند.

این لزوما چیز بدی نیست. داشتن یک ایده واقعا اصیل، کمیاب است به یاد داشته باشید که اوبر نخستین شرکت کرایه خودرو و فیس‌بوک، نخستین پلتفرم رسانه‌های اجتماعی نبود. نخستین بودن می‌تواند مزیت کلانی باشد، ولی بهترین بودن از همه مهم‌تر است. بهترین بودن به رسیدن به بهترین تناسب بازار - محصول منجر می‌شود - چیزی که در سراسر کتاب دربارهٔش گفت‌وگو خواهیم کرد. اگر در حال آفرینش چیز تازه‌ای نیستید، باید بدانید که رقیب سرگرم انجام چه کاری است و بخش پنهانی که به باور شما از چشم آنها دور مانده، کدام است. یافتن این بخش پنهان، به ایجاد تفاوت منجر می‌شود. در میان رقیبان چگونه خود را متمایز می‌کنید و چرا این امر به گیرایی شما می‌افزاید؟ برای ایجاد تمایز راه‌های گوناگونی وجود دارد. از قیمت گرفته تا ویژگی‌های برجسته و بسته‌بندی. افزون بر ویژگی‌ها و بسته‌بندی، می‌توانید قیمت و کیفیت محصولات رقیب و تجربه مشتری را نیز در نظر بگیرید. عملکرد محصول رقیب چگونه است و مصرف‌کنندگان نسبت به آن چه دیدگاهی دارند؟

برند عامل دیگری برای ایجاد تمایز است چه بسا رقیبان شما محصول و بهای جالبی عرضه کنند، اگر برند ضعیف است - نام، بسته‌بندی، بازاریابی و شهرت - شاید بتوانید برند جذابی ایجاد کنید تا در آن فضا سبقه پیدا کند. نکته در این است که نباید محصول یا خدمتی عرضه کنید که همانند آن چیزی باشد که در بازار هست!

۳- چرا شما و چرا اکنون؟

چه چیزی شما را برای انجام این کار ویژه کرده و چرا هم‌اکنون زمان درست انجام آن است؟ آیا بازار آماده است؟ موانع ورود کدامند؟ آیا از رقیبان یک سر و گردن جلوتر هستید؟ آیا تلاش می‌کنید بزرگ شوید و آیا بازار آن قدرها بزرگ است و کسب و کار مدنظر تا کجا گسترش خواهد یافت؟ پیش از برخورد به مانعی در سر راه و مخالفت‌های جدی، تا کجا می‌توانید جلو بروید؟ اینها پرسش‌های مهمی هستند که همیشه باید در نظر بگیرید.

منبع: کتاب راه‌اندازی استارت آپ‌ها

عمار ایزدیار انتقاد کرد؛

تاکسی اینترنتی و کاهش استقبال خانواده‌ها از سرویس مدرسه

سخنگوی شورای اسلامی شهر کرج گفت: گرایش رانندگان به تاکسی اینترنتی باعث کاهش استقبال آنان در حوزه سرویس مدرسه شده است.

به گزارش پیام آشنا، عمار ایزدیار در واکنش به برخی گلایه‌ها مبنی بر کاهش تعداد سرویس مدارس گفت: این روزها رانندگان خودروهای شخصی ترجیح می دهند که در قالب تاکسی اینترنتی ارائه خدمت کنند.

نائب رئیس و سخنگوی شورای اسلامی شهر کرج در پاسخ به انتقاد رانندگان از حق الزحمه سرویس مدارس، تصریح کرد: دستمزد سرویس مدارس براساس دستورالعمل کرایه های تاکسی درنظر گرفته شد و ما نمی توانستیم بیشتر از سی درصد افزایش داشته باشیم و باید شرایط اقتصادی شهروندان را هم درنظر می گرفتیم.

ایزدیار بیان کرد: قبلا سرویس مدارس اتوبوس و مینی بوس بود اکنون استقبال اولیای دانش آموزان از سرویس های تاکسی و شخصی بیشتر است.

مدیر منطقه ۸ شهرداری کرج خبر داد:

آغاز عملیات هم‌زمان احداث ۲ پارک تندرستی محله‌ای در حسن آباد کرج

مدیر منطقه ۸ شهرداری کرج گفت: طی برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته چهار پارک تندرستی محله‌ای در این منطقه در اختیار شهروندان قرار خواهد گرفت.

به گزارش پیام آشنا، مهدی رشیدی گفت: در راستای سیاست‌های شهرداری مبنی بر توسعه فضاهای سبز شهری و احداث پارک های محله‌ای در سطح منطقه، عملیات هم‌زمان احداث دو پارک تندرستی محله‌ای واقع در تربیت ۲۵ و ۳۰ حسن‌آباد آغاز شد.

بالغبر ۵۰۰ مترمربع در حال احداث است.

این مسئول گفت: اجرای عملیات خاکبرداری، جدول‌گذاری، محوطه‌سازی پیاده‌روها، اجرای کف‌پوش، فضاسازی فضای سبز همچنین نصب سرت تندرستی در این طرح اجرایی خواهد شد.

وی در ادامه گفت: یکی از اولویت‌های اصلی شهرداری توسعه کمی و کیفی امکانات بوستان‌های سطح شهر و ایجاد دسترسی رفاهی برای شهروندان به‌خصوص نقاط کم برخوردار است.

مدیر منطقه ۸ شهرداری کرج بیان کرد: در سال جاری نیز با توجه به‌پیش بینی‌های لازم در خصوص افزایش سرانه فضای سبز شهری، عملیات توسعه و احداث پارک‌های محله‌ای و فضاهای سبز شهری در راستای ارتقای سرانه‌های استاندارد این حوزه و به‌منظور ایجاد و توسعه روحیه نشاط اجتماعی، افزایش تعاملات اجتماعی میان شهروندان و تحقق نیاز تفریحی آنان در دستور کار قرار دارد.

طرح «همیار شهرداری» در منطقه ۷ کرج اجرا شد

در آستانه روز ۱۳ آبان، طرح «همیار شهرداری» در دبستان پسرانه اندیشه در منطقه ۷ کرج برگزار شد.

به گزارش پیام آشنا، عباس کمالی روستا در این طرح با حضور در دبستان پسرانه اندیشه ضمن بازدید و بررسی مشکلات، با اولیای مدرسه دیدار و با تبریک روز بزرگ دانش‌آموز این روز ارزشمند را روز مردان بزرگ و آینده‌سازان و امیدهای کشور خواند.

کمالی روستا عنوان کرد: همیار شهردار با این هدف که کودکان خود را همراه و همیار شهردار بدانند اجرا می‌شود.

وی گفت: از آنجایی که قوانین را باید از کودکی به فرزندانمان آموزش دهیم لذا از پتانسیل مدارس برای طرح همیار شهرداری به‌منظور داشتن شهری زیبا و درخور شهروندان استفاده می‌شود.

این مسئول، بهره‌گیری از آموزه‌های فرهنگی چون تفکیک زباله از مبدأ، محافظت از فضای سبز در هنگام تردد، شناخت حقوق شهروندی و ... را از موضوعاتی برشمرد که در این طرح به آن پرداخته می‌شود.

مدیر منطقه ۷ شهرداری کرج خاطرنشان کرد: طرح همیار شهردار از جمله طرح‌های ویژه‌ای است که در منطقه ۷ کرج برای اولین بار در دبستان ابتدایی پسرانه اندیشه اجرایی شد.

خطوط جدید مترو مطالعات دارند؟

انجام ندادن مطالعات برای خطوط جدید مترو و عدم انطباق آن با طرح جامع ترافیک بارها از سوی یکی از اعضای شورای شهر تهران مطرح شده و ابهاماتی را بوجود آورده که با وجود رد این ادعا توسط مدیران مترو و تأکید بر ارسال مطالعات خطوط جدید مترو برای اخذ مصوبه شورای عالی ترافیک کشور در خرداد ماه سال جاری به وزارت کشور؛ اما عضو شورا بر آن تاکید دارد و این سوال را به ذهن می‌آورد که ۴ خط جدید مترو مطالعات دارند یا خیر؟

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، جعفر تشکری هاشمی رئیس کمیسیون حمل ونقل شورای شهر تهران چندی پیش بر لزوم ارائه طرح جامع ترافیک تهران و مطالعات احداث خطوط جدید مترو تأکید کرده و گفته بود: احداث و طراحی خطوط جدید مترو شامل خطوط ۸ تا ۱۱ باید مطالعاتش تا سال ۱۴۰۰ انجام و اجرای آن تا ۱۴۱۰ به پایان می‌رسید و در این مصوبه دو شرط برای شهرداری گذاشته شده بود که قرار بود کلیات احداث چهار خط جدید تصویب شود و شهرداری باید جزئیات مطالعات را به تصویب شورای هماهنگی ترافیک کشور برساند. همچنین در مصوبه تاکید شده بود که طرح جامع ترافیک تهران باید مورد بازنگری قرار گرفته و مطالعات ریلی منوط به تصویب طرح جامع ترافیک شود؛ در حالی که هیچکدام از این دو شرط اجرایی نشده است.

عضو شورای شهر تهران با بیان اینکه تا مادامی که شروط شورای ترافیک انجام نشده شهرداری مجاز به اجرای پروژه‌های جدید نیست، عنوان کرده بود که شهرداری از احداث خطوط جدید و توسعه خطوط قبلی باید امتناع کند. هر چند که شهرداری اعلام کرده برای آنکه طرح جامع ترافیک را ارائه کند به ۹ ماه زمان احتیاج دارد؛ اما این در حالیست که شورای شهر هنوز نظراتش را در مورد این طرح ارائه نکرده است.

تشکری هاشمی اعلام کرده بود که در جلسه شورای هماهنگی کشور، سازمان بازرسی کل کشور تاکید کرده که شهرداری تا زمانی که طرح جامع حمل و نقلش را بازنگری نکند و مصوبه شورای هماهنگی ترافیک اخذ نشود، اجازه ساخت خطوط جدید مترو و توسعه خطوط قدیمی را ندارد.

سخنان تشکری هاشمی و ایجاد ابهام در نداشتن مطالعات در خطوط جدید مترو در حالی مطرح شده که مدیر مطالعات خطوط جدید شبکه متروی تهران اعلام کرده مطالعات برای اخذ مصوبه شورای عالی ترافیک کشور در خرداد ماه سال جاری به وزارت کشور ارسال شده است.

آرش خدابخش با بیان اینکه استناد این سخنان به نشریه شماره ۷۷۷ سازمان برنامه و بودجه (شرح خدمات مطالعات تفصیلی حمل و نقل همگانی و امکان سنجی حمل و نقل ریلی شهری و حومه) است، گفت: لازم به توضیح است که این نشریه شامل دو بخش است که در بخش اول در حوزه شرح خدمات مطالعات تفصیلی حمل و نقل همگانی و در بخش دوم بر شرح خدمات مطالعات امکان سنجی حمل و نقل ریلی شهری و حومه تاکید شده است که مطابق با تبصره یک مصوبه شماره ۱۵۶ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور که در ۳۰ بهمن ماه سال ۹۸ به تصویب رسیده شرکت راه‌آهن شهری تهران موظف به انجام مطالعات و طراحی مراحل بعدی خطوط مصوب مترو بر اساس شرح خدمات بخش دوم بوده و در این مصوبه اشاره ای به انجام بخش اول نشریه ۷۷۷ نشده است.

وی افزود: در اینجا تاکید شده که صرفا در صورت تغییر ضروری در کریدور، مراتب می‌بایست مجددا در شورای عالی ترافیک کشور مطرح شود.

مدیر مطالعات خطوط جدید شبکه متروی تهران بیان کرد: مطالعات بخش دوم نشریه یعنی شرح خدمات مطالعات امکان سنجی برای خطوط ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ متروی تهران طی فرآیند مناقصه‌ای به مشاور ابلاغ و با توجه به اینکه مطالعات باید برای ۱۶۸ کیلومتر و ۱۳۰ ایستگاه انجام شود، لازم بود که هماهنگی با شهرداران مناطق، سازمان محیط زیست، سازمان پدافند غیرعامل، سازمان میراث فرهنگی و ... انجام شود. فرآیند انجام مطالعات تا خرداد سال ۱۴۰۱ به طول انجامید که در نتیجه مطالعات انجام شده توسط مشاور برای ارسال به وزارت کشور در خرداد ماه امسال به سازمان حمل و نقل ترافیک و وزارت کشور ارسال شده است.

خدابخش افزود: با توجه به اینکه مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران به موازات مطالعات خطوط جدید در دست انجام بوده است، مطالعات برای خطوط جدید مترو در هماهنگی کامل با آخرین نسخه مطالعات طرح جامع حمل و نقل تهران بوده و کلیه تغییرات مندرج در آن در خطوط جدید اعمال و به تایید سازمان حمل و نقل ترافیک رسیده است.

به گفته مدیر مطالعات خطوط جدید شبکه متروی تهران، در هیچ یک از بندهای مصوبه ۱۵۶ شورای عالی ترافیک اشاره‌ای به اتمام مطالعات در سال ۱۴۰۰ نشده است پس با توجه به اینکه وفق مصوبه مذکور اجرای خطوط چهارگانه به طول ۱۶۸ کیلومتر می‌بایست تا سال ۱۴۱۰ به اتمام برسد پس تسریع در اخذ مصوبات قانونی و اجرای خطوط جدید از اولویت‌های شهرداری تهران است و بر همین اساس مطالعات برای اخذ مصوبه شورای عالی ترافیک کشور در خرداد ماه سال جاری به وزارت کشور ارسال شده است.

خدابخش افزود: با توجه به بودجه محدود شهرداری تهران در اجرای خطوط مترو و با توجه به تاثیر احداث خطوط جدید بر کاهش ترافیک خطوط موجود شهر تهران بر اساس مطالعات انجام شده توسط مشاور، اجرای خطوط جدید و توسعه و تکمیل خطوط موجود بر اساس اولویت‌بندی‌های فنی و اقتصادی انجام شده و مبنای آن جذب مسافر بیشتر با کمترین هزینه اجرا و زودترین زمان بهره‌برداری است، به عنوان مثال اولویت اول اجرا و بهره‌برداری در خطوط جدید مربوط به خط ۱۰ مترو حدفاصل وردآورد تا کوهسار است که علاوه بر کاهش ترافیک خط ۲ و ۵ مترو، جمعیت قابل ملاحظه‌ای از ساکنان مناطق ۵ و ۲۲ را نیز به عنوان تقاضای جدید به شبکه متروی تهران جذب خواهد کرد.

به گفته وی، به عبارت دیگر در مطالعات اولویت بندی انجام شده توسط مشاور مبنای ما صرفا تکمیل یک خط یا صرفا احداث خط جدید دیگر نیست؛ بلکه هر اقدامی که منجر به جذب مسافر جدید بیشتر در ازای هزینه کمتر شود؛ اولویت اجرای طرح جامع ریلی خواهد بود.

پناهگاه جدید مستاجرهای پایتخت

پناهگاه جدید مستاجرهای پایتخت شناسایی شد. بررسی‌ها و تحقیقات میدانی «دنیای اقتصاد» از تازه‌ترین وضعیت بازار اجاره در مناطق مختلف شهر تهران از شناسایی بازار واحدهای با عمر بنای بالا (آپارتمان‌های مسن) به عنوان پناهگاه جدید مستاجرها خبر می‌دهد. بررسی‌ها و اظهارات واسطه‌های معاملات ملکی نشان می‌دهد با پایین آمدن تقاضا برای اجاره واحدهای مسکونی با عمر بنای بالاتر میان جستوجوگرها و متقاضیان این بازار افزایش یافته است. دلیل این موضوع چهش شدید اجاره‌بها و تلاش مستاجرها برای یافتن آپارتمان‌های با اجاره‌بهای مناسب‌تر نسبت به فایل‌های موجود در بازار است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، برخی از مستاجرها که تمایلی به تغییر منطقه سکونت خود ندارند اما امسال توان تامین اجاره‌بهای پیشنهادی موجران را ندارند، سعی دارند با ورود به بازار واحدهای مسکونی مسن‌تر که سطح اجاره‌بهای آن به دلیل بالا بودن سن بنا، کمتر از واحدهای با عمر بنای کم است، در منطقه محل سکونت خود باقی بمانند. از ماه‌های گذشته بخش دیگری از مستاجرها به دلیل ناتوانی در تامین اجاره‌بهای پیشنهادی موجران در سال جاری، به مناطق پایین‌تر کوچ کرده و در واحدهای با اجاره‌بهای کمتر مستقر شده‌اند. بررسی‌های «دنیای اقتصاد» نشان می‌دهد هم‌اکنون سطح اجاره‌بهای واحدهای مسن‌تر (واحدهای با عمر بنای ۱۵ سال به بالا)، نسبت به آپارتمان‌های نوساز و کهمن و سال بین ۱۰ تا ۲۰ درصد کمتر است. علاوه بر بالاتر بودن عمر این بناها، از آنجا که بخش زیادی از این واحدها فاقد یک یا چند امکانات واحدهای با عمر بنای کمتر نظیر پارکینگ، آسانسور و... هستند، سطح اجاره‌بهای آنها با اجاره واحدهای دیگر فاصله دارد.

دیدگاه

ما معماران روز به روز قدرتمان کمتر می‌شود و این تقصیر خودمان است

ولف دی. پریکس

ماممعماران بیا {بر سر حرفمان} پافشاری کنیم. اگر شما تحت عمل جراحی قلب باشید به دکتر نمی‌گویید که بریدگی دوست ندارید. چنین حرفی مسخره است. اما این همان روشی است که مردم با معماران رفتار می‌کنند. {مردم به معمارشان می‌گویند:} «من این کاری که کردی دوست ندارم، چون دوست دارم برعکس این کار را برایم انجام دهی.»

این وضعیت تقصیر ماست. تقصیر ماست که داریم قدرتمان را از دست می‌دهیم. روز به روز قدرتمان را از دست می‌دهیم و در عین حال مسئولیت بیشتری بر عهده‌مان گذاشته می‌شود.

{...} {معماران این روزها} دغدغه کاشت درخت دارند. دغدغه نگرش ساکنان را دارند. دغدغه اقلیم را دارند. {این روزها} همه چیزهای دیگر مهمتر از ساختمان است. (در گفت‌وگو با Tom Ravenscroft، منتشر شده در وبسایت dezeen، سال ۲۰۲۲)

منبع: گفتار

محیط زیست

۸۸ درصد از مساحت کشور تحت تاثیر پدیده بیابان‌زایی

مدیر کل دفتر امور بیابان سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور با بیان اینکه منابع اعتباری یکی از چالش‌ها و دغدغه‌های جدی در حوزه مقابله با بیابان‌زایی است، گفت: تنها مسئله منابع مالی موضوع اول و آخر نیست بلکه باید برنامه‌ریزی‌های هماهنگ و سیاست‌گذاری‌های همسو و پشتیبانی قوانین در این خصوص پررنگ دیده شود.

به گزارش پیام آشنا، ایران در کمربند خشک و نیمه خشک جهانی قرار دارد که به‌طور عادی غیاب نزولات جوی کمتری را دریافت می‌کند اما طی چندسال گذشته با کاهش میزان بارندگی و تغییر الگوی بارش، تغییرات اقلیمی و مشکلات بسیار زیادی همچون بیابان‌زایی به وجود آمده است که موجب وقوع توفان‌های شن و ماسه و وارد شدن بسیاری خسارات همچون از بین رفتن خاک قطار و افزایش تصادفات جاده‌ای شده است که به گفته مدیر کل دفتر امور بیابان سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور در این شرایط قابلیت حیاتی، بیولوژیک، توان و حاصلخیزی سرزمین کاهش می‌یابد و بازگشت به شرایط اولیه بسیار دشوار است.

وحید جعفریان درباره موقعیت جغرافیایی ایران و عوامل افزایش بیابان‌زایی گفت: ایران به لحاظ جغرافیایی در کمربند خشک و نیمه خشک جهان قرار گرفته است و به همین دلیل نیز متاثر از شرایط اقلیمی خشک قرار گرفته است و به همین دلیل نیز شرایط بیابانی برای اکوسیستم‌های زمینی کشور ما فراهم است.

وی افزود: براساس مطالعات انجام شده توسط دانشگاه تهران و وزارت نیرو، حدود ۸۸ درصد از مساحت کشور تحت تاثیر پدیده بیابان‌زایی قرار دارد. مفهوم بیابان‌زایی به تخریب سرزمین و آسیب‌پذیری در مناطق خشک و نیمه خشک به لحاظ سوء مدیریت سرزمین اشاره دارد.

مدیر کل دفتر امور بیابان سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور ادامه داد: در این شرایط قابلیت حیاتی، بیولوژیک و توان و حاصلخیزی سرزمین کاهش می‌یابد و بازگشت به شرایط اولیه بسیار دشوار است.

وی با تاکید بر اینکه مدیریت بایدار یکی از اتفاقات مهم در این اقلیم است، گفت: بر اساس آخرین مطالعات صورت گرفته در سال ۹۸ مشخص شده است که ۳۰ میلیون هکتار از عرصه‌های ایران تحت تاثیر فرسایش بادی هستند. از این ۳۰ میلیون هکتار، حدود ۱۴ میلیون هکتار تحت عنوان کانون‌های بحرانی فرسایش بادی شناخته می‌شوند. این کانون‌ها عرصه‌هایی هستند که بر منابع زیستی و اقتصادی کشور خسارت وارد می‌کنند.

جعفریان افزود: اراضی کشاورزی جاده‌ها، راه‌آهن، صنایع و همه منابع زیست انسانی که در این محدوده قرار گرفتند، تحت تاثیر فرسایش بادی قرار دارند و آسیب می‌بینند.

وی ادامه داد: در مطالعه سال ۹۸ مشاهده شده است که هزینه‌های ناشی از فرسایش بادی در کشور حداقل ۳۰۰۰ میلیارد تومان در سال است که به‌طور مستقیم باعث کاهش کیفیت زندگی در بسیاری از روستاهای مناطق بیابانی می‌شود و بخشی از عرصه‌های کشاورزی، صنایع و تاسیسات صنعتی به دلیل هجوم ماسه‌های روان و فرسایش بادی دچار آسیب و خسارت می‌شوند.

مدیر کل دفتر امور بیابان سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور افزود: برآورد ما این است که سالیانه در حداقل یک میلیون هکتار از عرصه‌های بیابانی و یا مناطق تحت تاثیر کشور از نظر فرسایش بادی، تخریب سرزمین اتفاق می‌افتد و مستعد تبدیل به کانون بحران فرسایش بادی و خسارت‌هامی‌شوند.

وی ادامه داد: اگر بخواهیم فقط شرایط موجود را حفظ کنیم باید برنامه‌های مدیریت پایدار سرزمین و مقابله با بیابان‌زایی را حداقل در یک میلیون هکتار از عرصه‌های آسیب‌پذیر کشور در سال اجرا کنیم. در حال حاضر در بهترین شرایط، در طول برنامه ششم توسعه اجرای فعالیت‌های مقابله با بیابان‌زایی بیش از ۳۰۰ هزار هکتار نبوده و ما در مقایسه با شدت بیابان‌زایی در کشور - که ناشی از عوامل انسانی و تغییرات اقلیمی است - عقب می‌افتیم و هر سال این گستره توسعه می‌یابد و خسارات بیشتری را تحمیل می‌کند.

به گفته جعفریان یکی از مهمترین علل زیربنایی تشدید فرسایش بادی در کشور به‌ویژه در سال‌های اخیر به چگونگی مدیریت منابع آب افت آب‌های زیرزمینی و عدم تامین حق آبه بازمی‌گردد. به‌طور کلی استمرار و تشدید توسعه خشکسالی‌ها در کشور از عواملی هستند که به گسترش و تخریب سرزمین و بیابان‌زایی کمک کرده‌اند.

وی ادامه داد: به عقیده ما در برنامه‌های بالادستی حکمرانی منابع آب حتما باید به موضوع فرسایش بادی، گرد و غبار و خسارات ناشی از آن توجه جدی شود. کما اینکه اخیرا موضوع حکمرانی منابع آب و موضوعات مرتبط در شورای عالی آب مطرح شده است. تقاضای ما به این دلیل است که با یک نگرش جامع بتوان توفان‌های ماسه‌ای و گرد و غبار را کنترل کرد.