کسب و کار

برندها با پل ساخته می‌شوند نه با سیلو

موضوع همه برندها تجربه مشتری است. برندهای بزرگ برای مشتریان تجارب عالی می‌سازند و فرقی نمی‌کند که این تجربه مزه کردن یک پیتزای باکیفیت و تازه، رانندگی هیجان‌انگیز یا یک ماشین اسپرت یا خواب شیانه فرحبخش روی یک تشک خوب باشد.

مسوولیت برندسازی معمولا به عهده واحدهای بازاریابی و فروش گذاشته می‌شود، اما بدون کمک سایر بخش‌های سازمان این دپارتمان‌ها به تنهایی قادر به ایجاد تجربه مشتری، فراهم کردن امکان استفاده از مزایای محصول یا ایجاد مشتریانی که با طیب خاطر حاضر به پرداخت باشند نخواهند بود. بسیار پیش آمده که مشتری از واحد حسابداری شرکت یا از یک کارمند پخش خرده‌فروشی که نمی‌داند چگونه وجه خرید را از مشتری دریافت کند ناراضی شده باشد. اکثر مشتریان از واحد خدمات پس از فروشی که محصول معیوب را به خوبی تعمیر نمی‌کند یا پاسخگو نیست رنج می‌برده‌اند.

این مشکل در کسب و کارهای خدماتی بسیار بزرگ‌تر است. مثلا تجربه مسافری که در یک هتل اقامت می‌کند یا عوامل متنوعی چون تجربه مشتری در زمان پذیرش، تمیزی اتاق، کیفیت اینترنت، صداهایی که از داخل و بیرون هتل به گوش می‌رسد، کیفیت و سرعت پذیرایی غذا و بسیاری فاکتورهای دیگر، تحت‌تاثیر قرار می‌گیرد که مدیریت آنها اساسا با واحد بازاریابی نیست و نمی‌تواند کاری در مورد آنها انجام دهد. تجربه و رضایت مشتری به آن بستگی دارد که سایر واحدهای سازمانی به شیوه‌های وظایف خود را انجام دهند که مطابق یا انتظارات مشتری یا حتی فراتر از آن باشد.

در اغلب موارد علت شکست عملیات و خدمات یک شرکت آن است که کارکنان سازمان در سیلوها کار می‌کنند. بسیاری از این سیلوها نه برای رفاه مشتری بلکه برای راحتی شرکت و کارکنان به وجود آمده‌اند. یک شرکت هواپیمایی را در نظر بگیرید که تصمیم گرفته است به مشتریان غذا بفروشد. مشتریان ممکن است مایل به خرید غذا باشند اما شرکت فقط پرداخت با کارت اعتباری را می‌پذیرد و این در حالی است که سایر خطوط هوایی فروش نقدی دارند. احتمالا از دیدگاه شرکت در پس این تصمیم دلایل عملیاتی وجود دارد اما نتیجه آن سرخوردگی و سردرگمی مشتری است. یا مثلا یک شرکت خدمات مالی را در نظر بگیرید که تصمیم می‌گیرد به مشتریان نوتمند خود از طریق کاهش دسترسی آنها به خدمات پایه در شعب محلی و در عوض فراهم کردن امکان «بانکداران شخصی» (Personal bankers) که کاملا از طریق تلفن انجام می‌شود خدمات بهتری ارائه کند. پر واضح است که یک مشتری که به دنبال انتقال آسان سرمایه از یک حساب به حساب دیگر است، هنگامی که از بانکدار به اصطلاح شخصی می‌شنود که اختیار لازم را برای انتقال پول ندارد ناراحت می‌شود و از سوی دیگر دسترسی‌های قبلی‌اش نیز قطع شده است. در این مثال نیز هدف شرکت بهبود بهره‌وری عملیاتی بوده، اما در عمل انتظارات مشتری را برآورده نمی‌کند.

ممکن است به سادگی نتیجه بگیریم که این نوع مشکلات ناشی از انجام نشدن وظایف توسط کارکنان است اما واقعیت آن است که این مشکلات دقیقا به آن دلیل بروز می‌کنند که کارکنان نه تنها وظایف خود را انجام می‌دهند بلکه احتمالا خیلی خوب این کار را می‌کنند. دلیل اصلی بروز این مشکلات آن است که بسیاری از کارها به صورت کوچامانه تعریف شده‌اند و به مثابه سیلوهایی هستند که تاثیر گسترده‌تر عملیات شغلی را تشخیص نداده و اهمیتی به آن نمی‌دهند. فردی که در قسمت تعمیر و نگهداری کار می‌کند یا خود می‌گوید «وظیفه من تعمیر و نگهداری است، نه ایجاد مشتری راضی.»

عملکرد بازاریابی می‌تواند سیلوها را از طریق ایجاد پل یا سایر واحدها از بین ببرد. بازاریابی می‌تواند صدای مشتری در شرکت باشد و هنگامی که شرکت قصد تصمیم‌گیری‌های عملیاتی را دارد به عنوان نماینده مشتری عمل کند.

مترجم: کامران اکبری
منبع: Brand strategy

راه حل های مقطعی و پرهزینه برای مشکلات ترافیکی کرج

خانی نژاد- در چند ماه گذشته، سیاست شهرداری کرج در احداث تقاطع های غیرهمسطح بحث های زیادی در بین کارشناسان و شهروندان در زمینه مکان یابی درست و هزینه- فایده این نوع راه حل ترافیکی ایجاد کرده است. اما سوال اینجاست این سیاست‌ها چه میزان از نظر فنی قابل قبول و آینده‌نگر است؟

احداث زیرگذر میدان سپاه ترافیک را فقط به ۱۰۰ متر بالاتر هدایت کرد این در حالی است که علی رغم پرسش از مسئولان شهری هنوز موفق به شناسایی گره‌های ترافیکی شهر کرج نشده ایم که آیا احداث تقاطع غیر همسطح راه حل غالب این گرهها خواهد بود یا خیر.

با فرض قبول کردن تقاطع غیر همسطح به عنوان راه حل ترافیکی این گره ها، ارقام ارائه شده در جداول مطالعات جامع به ویژه با توجه به وضع موجود و چشم انداز جمعیتی و داده‌های ارائه شده در مناطق مطالعه شده انتخاب تقاطع به عنوان اولویت جای سوال دارد و بهتر است دلایل این انتخاب از سوی شهرداری یا مشاوران به عموم مردم ارائه شود.

کارکرد زیرگذر در حل احداث که تنها موجب جلجلیایی چند صد متری ترافیک در امتداد مسیر پیش بینی شده است با محاسبات انجام شده به نظر می رسد تنها یک راه حل نقطه‌ای و ناقص باشد و از سوی کسانی که خود را کارشناس این حوزه دانسته و بر احداث تقاطع غیر همسطح تاکید دارند هنوز دلایل قانع کننده‌ای ارائه نشده است.

تعدادی درخت نیز در این مسیر جلجلیا خواهد شد که متاسفانه هنوز آمار دقیقی از تعداد اصله ها ارائه نشده است...

اجرای پروژه های عمرانی انسان-محور یا خودرو-محور؟

همه مردم شهر، چه آن ها که اتومبیل شخصی دارند و چه استفاده کنندگان از وسایل نقلیه همگانی، در قسمتی از مسیر خود پیاده حرکت می کنند. پس توجه به پیاده‌ها توجه به بخشی محدود از جامعه نیست بلکه رعایت حال همه افراد جامعه است. لذا طرح‌های عمران شهری بر مبنای «انسان محوری و پیاده‌محور کردن نظام حمل و نقل و ترافیک» برنامه ریزی می‌شود و طراحی «خودرو-محور» پروژه‌مذکور علاوه بر نقض حقوق شهروندی عابران، بخشی از تنها پیاده رو عمومی نسبتاً مناسب برای پیاده روی خانواده‌ها را از میان برده و پیوستگی و ایمنی نسبی این پیادهرو را از عابران گرفته است که در این خصوص نیز اطلاع رسانی نشده است.

برای شهروندان کرجی جای سوال است که ساخت این زیرگذرها در مهمترین مسیرهای شهری و فضاهای عمومی شهر کرج، در راستای کدام بخش برنامه عملیاتی شهرداری است؟

درست است که ما به دنبال رفع مشکل ترافیک هستیم. ولی این موضوع قبل از هر چیز باید مستند به حفظ حقوق متقابل پیاده و سواره باشد.

در وقتی، تأمین سرانه های پیش‌بینی شده در طرح تفصیلی شهر به عنوان یک حق عمومی باید همزمان اتفاق بیفتد. چرا که توسعه امری همه جانبه است. یعنی وقتی سرانه فضای سبز شهر کرج بسیار پایین‌تر از نرم کشوری است، نمی‌توان انتظار نداشت که این محرومیت باعث ازدیاد تقاضای سفر درون شهری برای دسترسی به جایی مانند پارک و رستوران ها نباشد.

چه تمداد از این اتومبیل‌ها بی‌جهت به خیابان می‌آیند و انرژی را هدر داده و هوا را آلوده می‌کنند؟ آیا به اندازه این آلودگی ها، خسارت پرداخت می کنند؟ بنابراین علاقاته است که در مبنی چنین طرح‌هایی ابتدا برای ما باید عابر پیاده سپس وسیله نقلیه عمومی و در نهایت اتومبیل شخصی اولویت داشته باشد. در حالی که به‌نظر می‌رسد در پروژه فلکه اول گوهردشت ما از حق پیاده به نفع سواره گذشته‌ایم.

از اجرای دو پروژه مهم در کرج چه خبر؟

متأسفانه جزئیات دقیق پروژه فلکه اول در دست نیست. در پروژه جمهوری نیز آن چه شواهد حاکی است با انتقال درختان این محدوده و شیوه جاری به نظر می‌رسد عرض پیاده‌روها در این محدوده به طور قابل توجهی کمتر می‌شود. با این اوصاف، کاستن از عرض پیاده‌روها در این پروژه علاوه بر برداشتن حد فاصل ها و کاهش ایمنی پیاده، امنیت خاطر عابر را کسر می کند که خود از جنبه حقوق شهروندی محل اشکال است.

کم توجهی به عابر پیاده، در طرح اولیه فلکه اول در کرج نیز دیده می‌شود که لازم است شهرداری رویکرد خود را در این زمینه به‌روز رسانی کند.

انتظار رساله ها به فقدان مطالعات بررسی تأثیرات اقتصادی اجتماعی و زیست‌محیطی بر پروژه‌ای چند ده میلیارد تومانی است. چرا که بدون ارائه این داده ها از سوی شهرداری امکان هیچ اظهارنظری در این خصوص منطقی نیست و تبعات آن را باید در آینده این آزمون و خطاها جستجوکرد.

اعطای مجوز به کاربری های تجاری در محدوده فلکه اول؟!

یک روز ناگهان تصمیم بر آن می شود که مرکز تجاری بزرگی در چند طرف فلکه‌ای به نام فلکه اول رجایی شهر احداث شود اما بدون در نظر گرفتن ترافیکی که ایجاد می شود. تجربه نشان داده متأسفانه سیاست های غلط در جلمایی کاربری ها پس از اجرای چنین پروژه‌هایی ممکن است ادامه یابد که برای نمونه می‌توان به ادامه اعطای مجوز کاربری های تجاری در مناطق پرتردد کرج از جمله گوهردشت عظیمیه و جهاشهر اشاره کرد. در حالی که وجود این کاربری ها خود یکی از عوامل ایجاد ترافیک و در نتیجه هزینه سنگین برای احداث پل از بودجه عمومی شهر شده است و این نمایان گر تناقض در حرکت به سمت توسعه پایدار شهری است.

سیاست های متقطعی در مدیریت شهری و شهرسازی در کلانشهر کرج ممکن است موجب تأثیر مستقیم و غیرمستقیم بر ترافیک باشد که این بی توجهی ها شاید به علت ناآشنایی متولیان امر از مبانی مدیریت ترافیک و ارتباط آن با بخش های مختلف باشد. برای نمونه، بی‌توجهی به رعایت اصل مهم «سلسله مراتب دسترسی» باعث شده تا نقش کارکردی برخی خیابان ها تغییر کند و مسافر محلی، جای خود را به مسیر دسترسی حتی تا شریان درجه دو دهند.

در عین حال نکته‌ای که برای شهروندان محل سوال است، بنرهایی است که شهرداری در سطح شهر نصب می کند و از شهروندان درخواست کرده‌اند از مسیر جایگزین را دارد. گویا شهرداری با ساخت این دو تقاطع غیر همسطح خواهان کاهش ترافیک است. شعاری که تا پیش از این نیز همزمان با ساخت بزرگراه شمالی و دسترس قرار دادن دیگر نقاط شهر کرج به این مسیر نیز هدف نهایی اش بوده اما متأسفانه این تقاطع های غیر همسطح پایانی ندارد و شهر کرج لنگار همواره باید به قول دوستان مسئول کارگاه عمرانی بماند!

احداث تقاطع غیر همسطح چقدر هزینه داشت؟

طبق گزارش معاونت فنی و عمرانی شهرداری کرج احداث تقاطع غیر همسطح میدان جمهوری در سه سطح کریدور شمالی و جنوبی با طول زیر گذر ۴۵۰ متر و روگذر ۵۵۰ متر در دستور کار است که مبلغ اولیه پیمان ۲/۷۳۴/۳۴۹/۲۷۲/۲۱۵ ریال است و در فاصله ۱۸ ماه به بهره برداری می رسد.

پروژه احداث تقاطع غیر همسطح فلکه اول رجایی شهر که از محدوده فلکه اول رجایی شهر با احداث زیر گذر به طول ۵۴۰ متر حرکت شرق به جنوب تقاطع از بلوار مطهری به بلوار آزادی را تامین می کند با مبلغ اولیه پیمان ۲/۷۷۸/۴۸۷/۲۴۴ ریال طی مدت ۱۸ ماه به گفته مدیریت شهری، تحویل مردم شهر کرج شود.

ای کاش مدل سازی های صورت گرفته به سمع و نظر مردم و رسانه ها می رسید که با بازگشایی این دو مسیر چه سرنوشتی در انتظار تقاطع کرج است و آیا با احداث تقاطع‌های غیرهمسطح در کرج مشکلات ترافیکی این کلان‌شهر حل خواهد شد؟

ترافیک، مضل رو به رشد شهرهای کوچک و بزرگ است. اما به نظر می رسد بسیاری از راه حل های ترافیکی مطرح شده، ناشی از دید تک بعدی به موضوعی چند بعدی و در واقع نادیده گرفتن مبانی اولیه در موضوع از سوی متوایان امر است.

علاوه بر آن، الگوهای ترافیکی، شهر به شهر و حتی محل به محل ممکن است متفاوت باشد، بنابراین راه حل های ترافیکی علاوه بر آن که باید مبتنی بر مطالعات ترافیکی جامع شهری باشد، مطالعات محلی را نیز باید ضمیمه خود سازد.

به همین دلیل پیاده سازی دقیق نسخه های کپی شده حتی از سایر کشورها و شهرها اساساً نمی‌تواند ضامن حل معضلات ترافیکی شهر ما باشد. به همین خاطر، این نسخه‌های کپی شده، ناکارآمد و موجب اتلاف هزینه و منابع می‌شود.

مهمان های قانون شکن پایتخت

حضور رانندگانی با پلاک شهرستان در تهران به منظور کسب درآمد و سالگرکشی، پایتخت را درگیر مسائل مختلفی کرده است تا جایی که برخی همچون رئیس شورای شهر این پدیده را عامل افزایش ترافیک تهران می داند.

همشهری آنلاین –لیلا شریف: زیر پوست کلانشهری مانند تهران اتفاقات کوچک و بزرگی همیشه در حال وقوع است و برای مهار هر آسیب و پیشگیری از حوادث، قوانین درهم‌تنیده‌ای در نظر گرفته شده است تا تهران نیز مانند هر شهر بزرگ دیگری از مشکلات و تشویش در امان باشد. در کنار تمام تظارات‌ها برای اجرای درست قوانین، گاهی این قوانین در شهرهای بزرگ از سوی مسافران و مهمان‌های ناخوانده شکسته می‌شود؛ اتفاقی که در برخی موارد گریبان تهران را نیز می‌گیرد. چرا که در رابطه با قوانین ورود به طرح ترافیک هر چند جریمه‌های سفت و سختی برای رانندگان تهرانی توشته شده است، اما رانندگان با پلاک شهرهای دیگر به‌راحتی می‌توانند به عبور و مرور در محدوده طرح بپردازند.

ورود رایگان به طرح ترافیک

در مصوبه شورای شهر در سال ۱۴۰۱، اعلام شده که ورودهای قیرمجاز به محدوده طرح ترافیک مشمول عوارض نشوند، بلکه توسط پلیس جریمه شوند؛ موضوعی که حمید برادران، مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران در گفت‌وگو با همشهری در این رابطه توضیح داد: «۱۰ درصد از خودروهایی که روزانه وارد محدوده طرح ترافیک می‌شوند، در سامانه «تهران من» ثبت‌نام نکرده‌اند. این آمار به‌طور میانگین ۲۶هزار خودروی روزانه است که عدم‌ثبت‌نام آنها نشان می‌دهد به‌احتمال زیاد شهروندانی هستند. البته ما در شرکت کنترل ترافیک تهران، عوارض را به‌صورت آرشیو در سامانه به نام پلاک این افراد نگه می‌داریم که به محض ثبت‌نام و قبل از استفاده از هزینه خدماتی در تهران، تخست بدهی خود را پرداخت کنند تا بتوانند از امکانات شهری تهران برخوردار شوند» نکته مهم برای اعمال قانون در رابطه با ورود خودروهای شهرستانی به محدوده طرح ترافیک این است که در سیستم عوارض شهرستان‌ها مشخص نمی‌شود که خودرو(پلاک شهرستان) چندبار در محدوده مرکزی پایتخت تردد کرده است و چنین خلئی موجب می‌شود تا رانندگان بعد از تردد راحت در محدوده طرح ترافیک، به شهر خود بازگردند.

برخورد قاطع با مسافربرهای شهرستانی در تهران

حضور مسافرکش‌ها در سال‌های گذشته چنان مشکلاتی برای شهر رقم زده که در سال ۱۳۹۵ نخستین اقدام جدی پلیس برای مقابله با این پدیده رقم خورد و رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در آن زمان اعلام کرده بود که مسافربری خودروها به جز پلاک تهران ممنوع است و با اعمال قانون همراه خواهد شد: «ورصورت مسافرکشی خودروهای شهرستانی در معابر پایتخت همکارانم مجبور می‌شوند خودروی آنها را ۴۰۰هزار ریال جریمه کنند. البته درصورتی که مأمورانِ ما با خودروهای پلاک شهرستان مواجه شده و پس از استعلام متوجه شوند که این خودرو بیش‌تر تیز به همین دلیل جریمه شده است، خودروی مذکور را به پارکینگ انتقال می‌دهند و خودرو حداقل تا ۷ روز در پارکینگ خواهد ماند.»

پدیده‌ای که از تهران رخت تبست

کافی است هنگام عبور از خیابان‌های شلوغ تهران، نیم نگاهی به پلاک‌های عبوری بیندازیم تا مشخص شود که این پدیده نه تنها از تهران رخت تبسته و بلکه حضور مردان شهرهای دیگر، پشت خودروها مدل پایین در تهران، شدت تیز گرفته است.

مهدی چمران که این روزهای پر صندلی ریاست شورای شهر تکیه زده است، در روزهای اخیر هماهنگ سال ۹۵ زبان به تذکر گسترش این پدیده در شهر گشود. او در حاشیه جلسه شورای شهر گفت: بسیاری از خودروها متعلق به تهران تیستند و برای مسافرکشی به پایتخت می‌آیند و باید ساماندهی شوند که ما درخواست کردیم بررسی‌ها در این زمینه صورت بگیرد. نظر بر این بود که به دلیل آلودگی هوا طرح جدید ترافیک سخت‌گیرانه‌تر باشد.

چمران در جلسه روز گذشته شورای شهر در این رابطه توضیح داد: تعدادی رانندهٔ از شهرستان‌ها وارد شهر می شوند و در شرکت‌های تاکسی اینترنتی کار می کنند و ترافیک را افزایش می‌دهند که باید این رانندگان مشخص شوند.

او در سال ۹۵ تیز به این موضوع پرداخته و تسبت به افزایش این پدیده در شهر هشدار داده بود: «آن ها شب ها در خودروی خود می خوابند و برای خود تیز پاتوق هایی در سطح شهر ایجاد کرده‌اند. آنها شبیه دستفروشان هستند و باید تا دیر تشنه هم اکتون با این معضل برخورد شود.»

با وجود تمام تذکرها و هشدارها این پدیده همچنان در تهران وجود دارد و حضور این مسافرکش‌ها به معضلی تکراری تبدیل شده است.

گلایه تهرانی‌ها

حضور خودروهایی با پلاک شهرستان برای جابه جایی تهرانی‌ها موافقان و مخالفان خاص خود را دارد. هماهفدر که برخی از اهالی شهر تسبت به حضور این دسته از مسافربرها در تهران گلایه دارند. کمی تیستند افرادی که از این اتفاق استقبال می کنند.

محمد یکی از افرادی است که مسیر منتزل تا محل کارش بدون خودروی شخصی طی می کند. او در رابطه با حضور رانندگان پلاک شهرستان در تهران و مسافرکشی آنها معتقد است: «رانندگان پلاک شهرستان فقط جلوی منروو جاهای شلوغ تهران تیستند. متأسفانه تاکسی‌های اینترنتی هم با پلاک شهرستان تیرو جذب می کنند و اصلا به نظر من بیشتر این رانندها از به شهر دیگه اومدن، تمی خوام خدایی نکرده به چیزی بگم که به بچه‌های شهرهای دیگه بربخوره اما واقعیت اینه که این ماشینا هم ترافیک شهر رو زیاد می کنن، هم آلودگی هوا بیشتر میشه.»

یک راننده اسب نیز به شکلی دیگر صحبت‌های محمد را تأیید می کند. به گفته لوحیشن زیادی از ماشین های خالی طرح در زمان طرح ترافیک، شهرستانی‌های عزیز هستن. همین دو این همه ماشینه که تهران را تلوید کرده»

حضور رانندههای پلاک شهرهای دیگر در تهران برای مسافرکشی، پدیده‌ای است که با نه سامان شدن وضعیت اقتصادی، ارتباط تنگاتنگی دارد. با این وجود تمی‌توان از کنار مسائلی همچون ترافیک، آلودگی هوا و آسیب‌های اجتماعی که به واسطه این پدیده بر دوش تهران گذاشته می‌شود، چشم پوشی کرد.

دیدگاه

در زمانه قدیم هنر همیشه عملی بود

گاتانویشه

هنر فقط {شامل شکل‌های} سنتی آن، نظیر نقاشی و مجسمه نیست، بلکه هنر هر آن چیزی است که قادر باشد درباره واقعیت اظهار عقیده کند. اشیاء روزمره هنوز هم می‌توانند چیزی را بیان کنند که نه‌تنها عملی است بلکه سیاسی، مذهبی یا فلسفی نیز است.

یک چیز را در نظر بگیرید در زمانه قدیم هنر همیشه عملی بود، چون آن موقع دوربینی نبود که عکس بگیرد، بنابراین مردم از نقاش درخواست می‌کردند که یک پرتره بکشد، پرتره عملی بود. آنها درخواست اثر هنری نکرده بودند، آنها یک پرتره خواسته بودند. بنابراین آن پرتره یک کارکرد بسیار عملی را برآورده می‌کرد.

مثال دیگری که بسیار دوست دارم این است که میکل‌آنژ وقتی کلیسای سیستین را صحنه‌ای از روز حساب یعنی جایی که جهنم را با شعله‌های آتش و مردمی که دارند می‌سوزند می‌بینید ساخت، این اثر عملی بود، چرا که به مؤمنان نشان داد که اگر احکام کلیسا را رعایت نکنند، به جهنم می‌روند. (در گفت‌وگو با Emma Robertson، سال ۲۰۱۷، The Talks منتشر شده در ویمیایت)

منبع: گفتار

محیط زیست

۱۷ کشور و نهاد بین المللی؛ میهمان کنفرانس بین المللی تغییر اقلیم در تهران

رئیس سازمان هواشناسی کشور گفت: فردا هفتمین کنفرانس بین المللی تغییر اقلیم به عنوان بزرگترین رویداد اقلیمی دورهای منطقه با حضور حدود ۱۲ کشور و پنج نهاد بین‌المللی به میزبانی سازمان هواشناسی کشور در تهران برگزار می‌شود.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا و به نقل از روابط عمومی سازمان هواشناسی کشور، سحر تاج بخش مسلمان اظهار داشت: در این کنفرانس نمایندگانی از سازمان جهانی هواشناسی، هیئت بین دولتی تغییر اقلیم، سازمان آموزشی، علمی و فرهنگی سازمان ملل متحد و مرکز آسیا، سازمان همکاری اکو و اقیانوسیه برای توسعه مدیریت اطلاعات بلایا سازمان ملل متحد مشارکت دارند.

وی افزود: همچنین سفرا، کارداران یا نمایندگان کشورهای آلمان، ایتالیا، سوئیس، نیجریه، نیکاراگوئه‌مالی، بولیوی، عربستان، امارات، پاکستان، ونزوئلا و اوگاندا در این کنفرانس حضور خواهند داشت.

معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان هواشناسی کشور ادامه داد: تغییر اقلیم عوامل محدود کننده و تهدید های مهم در دنیا به ویژه در کشورهای در حال توسعه است که این کنفرانس تلاش می کند ابعاد تغییر اقلیم و پیامدهای آن و همچنین موضوعات مرتبط با توسعه پایدار، سازگاری، تاب‌آوری و کاهش آثار زیانبار آن را بررسی کند.

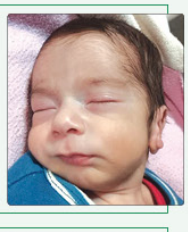
تاج بخش با بیان اینکه مقالات زیادی از پژوهشگران داخلی و خارجی به کنفرانس ارسال شده است، گفت: هفتمین کنفرانس بین المللی تغییر اقلیم به عنوان یک فرصت مناسب برای کشور است تا آخرین چالش های این حوزه از دریچه نگاه محققان و پژوهشگران کشور بررسی شود.

وی گفت: این کنفرانس آخرین راهکارها برای توسعه پایدار و چالش های پیش رو را مطرح و بررسی کرده و با ارائه راهکارهای مناسب، پشتیبان بخش اجرایی کشور در برنامه ریزی و تصمیم گیری نهایی است.

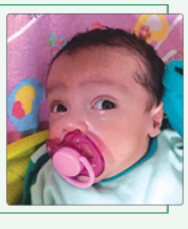
جویندگان عاطفه (۰۲۶ ۳۲۵۴۰۰۹۹ روابط عمومی اداره کل بهزیستی البرز)

اینجا بهشت کودکان است! شاید دیوارهای رنگارنگی دارد و کودکان لباس های شیک و اسباب بازیهای خوبی دارند و می خندند اما... آغوش مادر و دستان نوازشگر پدر را گم کرده اند. در عمق چشمان مربیان شیرخوارگاه بهزیستی استان البرز غم موج می زند و همیشه چشم انتظار ند ما در و پدر یکی از این کودکان شیرین زبان با دلتنگی به سراغ کوچولوهایشان بروند... برای آنها که از خانواده این کودکان اطلاعی در دست دارند.

فرزند آرزو در مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۹ در بیمارستان کمالی متولد و رها گردیده است و به علت نداشتن سرپرست موثر و حسب دستور مقام محترم قضایی در مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۰۴ از طریق مدد کار بیمارستان کمالی در بهزیستی پذیرش گردیده است. این آگهی جهت شناسایی والدین و سایر بستگان طفل چاپ شده است در صورت اطلاع از خانواده وی با شماره ۳۲۵۱۸۱۸۸-۰۲۶ تماس حاصل فرمایید.



فرزند بنیامین در مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۴ در بیمارستان کمالی متولد و رها گردیده است و به علت نداشتن سرپرست موثر حسب دستور مقام محترم قضایی در مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۰ از طریق مدد کار بیمارستان کمالی در بهزیستی پذیرش گردیده است. این آگهی جهت شناسایی والدین و سایر بستگان طفل چاپ شده است در صورت اطلاع از خانواده وی با شماره ۳۲۵۱۸۱۸۸-۰۲۶ تماس حاصل فرمایید.



فرزند مسیحا در مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۰۸ در بیمارستان کمالی متولد و رها گردیده است و به علت نداشتن سرپرست موثر و حسب دستور مقام محترم قضایی در مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۸ از طریق مدد کار بیمارستان کمالی در بهزیستی پذیرش گردیده است. این آگهی جهت شناسایی والدین و سایر بستگان طفل چاپ شده است در صورت اطلاع از خانواده وی با شماره ۳۲۵۱۸۱۸۸-۰۲۶ تماس حاصل فرمایید.

فرزند عرفان در مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۰۵ در بیمارستان کمالی متولد و بدسرپرست می باشد و به علت نداشتن سرپرست موثر و حسب دستور مقام محترم قضایی در مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۳ از طریق مدد کار بیمارستان کمالی در بهزیستی پذیرش گردیده است. این آگهی جهت شناسایی والدین و سایر بستگان طفل چاپ شده است در صورت اطلاع از خانواده وی با شماره ۳۲۵۱۸۱۸۸-۰۲۶ تماس حاصل فرمایید.