کسب و کار

پیامدهای تغییر مکر و شغل در رزومه کاری!

مشاور عزیز، پنج سال است که در حوزه کاری‌ام فعالیت می‌کنم و در این مدت، سه شغل عوض کرده‌ام. اولی به زور به پنج ماه رسید. دومی دو سال و نیمه و شغل فعلی‌ام یک سال و نیم. مدتی است در این شرکت احساس نارضایتی دارم. شاید تا حدی به خاطر کرونا باشد که باعث شده حجم کارهایم زیاد شود. اما دلیل دیگرم این است که فضای اینجا سنتی و روابط اجتماعی کمتر از چیزی است که انتظارش را داشتم. در شرکت قبلی، کلی آدم همدم و سالم دور و برم بودند. دائما با هم ناهار می‌خوردیم و خوش می‌گذراندیم. اینجا با اینکه همکارهایم آدم‌های خیلی خوبی هستند اما همدم و سال پدر و مادرمند. هر کس تنها از اتاقش می‌شنید و با بقیه تعاملی ندارد. همین جو باعث شد که دورکاری را راحت بپذیرند.

علاوه بر اینها به این نتیجه رسیدم که ماندن در اینجا کمکی به تحقق اهداف بلندمدتم نمی‌کند همه اینها نشانه‌هایی هستند که مدام به من تلنگر می‌زنند دنبال یک کار دیگر بگردم اما بارها شنیدم که از این شاخه به آن شاخه پریدن برای رزومه خوب نیست. یکی از همکاران سابقم توصیه کرد که دست کم دو سال در این شرکت بمانم و بعد، دنبال کار دیگر باشم (به عنوان یک مدیر استخدام، بارها پیش آمده که متقاضی‌ها را به خاطر شغل عوض کردن‌های مکرر، قضاوت بد کردهام) آیا این صحت دارد؟ آیا واقعا استعفای زودتر از دو سال، از شغلی که دوستش ندارم، شانسم را برای فرصت‌های بعدی محدود خواهد کرد؟ آیا باید دو سال صبر کنم؟

پاسخ: دوست عزیز، از این شغل به آن شغل پریدن، لزوما به رزومه لطمه نمی‌زند اما در بسیاری از حوزه‌ها، باعث می‌شود به سختی شغل دلخواهت را به دست بیاوری.

دلیلش این است که وقتی کارفرماها می‌بینند این الگو بارها در رزومه‌ات تکرار شده، فرض را بر این می‌گذارد که تو عادت داری زود به زود شغل عوض کنی و با آنها هم همین کار را خواهی کرد. بیشتر کارفرماها ترجیح می‌دهند چنین فردی را استخدام نکنند؛ آموزش ندهند و رویش سرمایه‌گذاری نکنند، به خصوص وقتی گزینه‌های بهتری وجود دارد که مدت زمان اشتغالشان در هر شرکت، طولانی‌تر است.

اما بیا اول ببینیم «تغییر مکر شغل» چیست چون خیلی‌ها تعریفش را نمی‌دانند. تغییر مکر شغل یا «جاب هاپینگ» (Job Hopping)، یعنی مدت کوتاهی پس از استخدام، سازمان را ترک کنی (مثلا کمتر از یک سال یا کمتر) و این الگو چند بار تکرار شود.

گاهی مردم از شنیدن این حرف، تعجب می‌کنند چون باور عمومی این است که اگر بتوانی یک سال در یک شرکت دوام بیاوری و بعد آنجا را ترک کنی، جزو این افراد نیستی اما یک سال اشتغال در یک سازمان، کار خارق‌العاده‌ای نیست. اگر چهار شغل را پشت سر هم، پس از ۱۸ ماه ترک کنی، هر کس به رزومه‌ات نگاه کند، با خودش می‌گوید «چقدر از این شاخه به آن شاخه پریده». پس بگذار روراست بگویم اگر تحمل این شغل برایت خیلی سخت است، دلیلی ندارد که یک سال صبر کنی چون به هر حال قصد داری بعد از یک سال، استعفا دهی. در رزومه، فرق زیادی بین ۱۰ ماه و ۱۴ ماه نیست. جفتشان کوتاه به نظر می‌آیند. اما حواست باشد، بعضی شغل‌ها اساسا برای کوتاه‌مدت طراحی شده‌اند مثل کارهای قراردادی. پس داشتن شغل‌های کوتاه‌مدتی از این قبیل، ایرادی ندارد. تغییر مکرر شغل، یعنی الگوی استعفا با اخراج زودهنگام از شغل‌هایی که برای بلندمدت طراحی شده‌اند. به علاوه، تغییر شغل درون یک سازمان (مثل ارتقای شغلی) جاب هاپینگ محسوب نمی‌شود.

به علاوه، این مفهوم نسبی است و می‌تواند به مرور زمان که سابقه کارت زیاد می‌شود تغییر کند. مثلا اوایل دوران اشتغال، اگر در پنج سال، سه شغل عوض کنی، تا حدی طبیعی است و آنقدرها توجه کارفرما را جلب نمی‌کند اما به مرور که سابقه کارت زیادتر می‌شود، ترک شغل با این سرعت، جلب توجه می‌کند.

و یک نکته مهم بعضی از شغل‌ها استثنا هستند. در بعضی صنایع مثل بعضی از بخش‌های IT، تغییر مکر شغل کاملا نرمال است و اتفاقا، ماندن در یک جایگاه به مدت مثلا هفت سال، غیرطبیعی به نظر می‌رسد. اما تعداد چنین مشاغلی کم است. در اغلب مشاغل، سالی یک بار (یا دو سال یک بار) شغل عوض کردن و رفتن از شرکتی به شرکت دیگر، در ذهن کارفرما سوال ایجاد می‌کند که «چرا این فرد این‌قدر جابه‌جا شده؟ آیا زود حوصله‌اش سر می‌رود؟ نکند شغل پیشنهادی ما هم زود دلش را بزند؟ نکند دلیل شغل عوض کردنش، ضعف عملکردش بوده و کارفرماها عذرش را می‌خواهند؟ یا شاید انتظارات غیر واقع‌بینانه از یک شغل دارد؟ یا آدم لوسی است و به خاطر مسائل عادی استعفا می‌دهد؟»

البته گاهی اتفاقات به پشت سر هم می‌افتند و کارفرماها هم این را درک می‌کنند. مثلا شاید از شغل اولت به خاطر اینکه رئیست آدم بدجنسی بوده استعفا داده باشی و کارفرمای بعدی، تو را به خاطر تعدیل نیرو اخراج کرده باشد. هیچ‌کدام از اینها تقصیر تو نبوده اما حالا پیشینه‌ای داری که سوال برانگیز است. معنایش این نیست که محکوم به شکستی می‌توانی شرایط را تغییر دهی اما باید آماده باشی که اتفاقات گذشته را برای مسوول مصاحبه توضیح دهی و متقاعدش کنی که به دنبال ثبات هستی.

تغییر مکر شغل از یک جهت دیگر هم می‌تواند به تو آسیب بزند. در بسیاری از شغل‌ها، زمان می‌برد تا کم و کیف آن شغل دست بیاید. مثلا ۶ ماه طول می‌کشد تا بفهمی دقیقا چه کار می‌کنی و یک سال طول می‌کشد تا در آن مهارت پیدا کنی. وقتی زودتر از یک سال استعفا می‌دهی، نه تنها سرمایه‌گذاری کارفرما هدر می‌رود، بلکه تو هم دستاورد و تجربه عمیقی به دست نیاورده‌ای که به رزومه‌ات چیزی اضافه کند.

اما ما اینجا درباره «الگوها» صحبت کردیم. یعنی اتفاقی که چند بار افتاده باشد. یک بار مهم نیست. اگر چند بار باشد، نگران کننده است. مورد تو، آنقدرها هم بد نیست. می‌توانم بگویم لب مرز هستی. اگر دو سال کامل اینجا بمانی بهتر است؟ بله! سه سال چه؟ چه بهتر. گرچه ثبات مهم است اما این «تنها چیزی نیست که باید در نظر بگیری». بقیه مسائل هم مهمند مثل کیفیت زندگی، رضایت و شادمانی و اینکه آیا ماندن در این شغل، به اهداف بلندمدتت کمکی می‌کند یا نه. همه این فاکتورها را باید در نظر بگیری و مزایا و ریسک‌ها را بسنجی.

حتی اگر الگوی تغییر مکرر شغل در رزومه‌ات دیده شود، باز هم می‌توانی کار بکنی. فقط ممکن است گزینه‌هایت محدود شوند و نکته‌ای که باید از آن آگاه باشی، اگر قرار است مدت کوتاهی در این شرکت بمانی، باید حتما مطمئن شوی که در شرکت بعدی، چند سال خوافی ماند. اگر از شغل بعدی هم پس از مدت کوتاهی استعفا دهی، الگوی تغییر مکرر شغل در رزومه تو نیز دیده خواهد شد که باعث می‌شود دفعه بعد که دنبال کار هستی، به مشکل برخوری. پس شغل بعدی را کاملا بسنج و ببین آیا حاضری تعهد دهی که مدت طولانی آنجا بمانی یا نه.

نویسنده: الیسون گرین
مترجم: مریم مرادخانی

با هدف پیشگیری از شیوع کرونا؛

ضدعفونی روزانه و هفتگی بازار روزهای کرج ادامه دارد

رئیس سازمان ساماندهی مشاغل شهری شهرداری کرج گفت: ضدعفونی روزانه و هفتگی بازار روزهای کرج با هدف پیشگیری از شیوع ویروس کرونا ادامه دارد.

به گزارش پیام آشنا، احمد خیری اظهار کرد: برای پیشگیری از شیوع کرونا ویروس و به منظور حفظ سلامت شهروندان، محوطه داخلی و پیرامونی بازارها به ویژه تجهیزات عمومی و سرویس‌های بهداشتی روزانه ضدعفونی می‌شود.

وی با بیان اینکه در فضای بازار روزها هم دستورالعمل‌های مراقبتی نصب شده، توضیح داد: با هدف حفظ سلامت عمومی، پرسنل شاغل در این بازارها از ورود افراد بدون ماسک ممانعت می‌کنند.

وی افزود: هرگونه تصمیم گیری در خصوص تعطیلی یا محدودیت شهری در موج چهارم کووید۱۹ منوط به تصمیم ستاد مقابله با کرونا است اما شهروندان دغدغه‌ای بابت تامین مایحتاج خود نداشته باشند، زیرا تمهیدات لازم در خصوص تامین کالاهای اساسی در بازارهای روز پیش بینی شده است.

رئیس سازمان ساماندهی مشاغل شهری شهرداری کرج گفت: با توجه به افزایش موارد درگیری به ویروس و بستری در شهر کرج طی روزهای گذشته، از شهروندان درخواست می شود به هنگام حضور در بازارهای روز، بهداشت فردی و پروتکل‌های بهداشتی را رعایت کنند و حفظ فاصله اجتماعی، و استفاده از ماسک را در اولویت خود قرار داده و خریدهای خود را به صورت برنامه ریزی شده انجام دهند.

گفتنی است در سازمان ساماندهی مشاغل شهری و فرآورده‌های کشاورزی شهرداری کرج سهمیه بهداشتی هر فرد به صورت بسته حفاظت فردی (ماسک و مایع ضدعفونی کننده دست و محیط) به طور مستمر در زمان‌های تعیین شده تحویل پرسنل می‌شود.

تا پایان بهار:

سه المان شهری به کرج اضافه می شود

رییس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج گفت: تا پایان خرداده‌ماه، المان پرستار، کاروان و پهلوان در سطح شهر نصب می‌شود.

به گزارش پیام آشنا، پیمان بضاعتی پور با اشاره به برنامه ساخت و نصب المان در مناطق مختلف شهر که از سال گذشته آغاز شده، اظهار کرد: با برنامه ریزی‌های صورت گرفته بنا بود سال گذشته ۱۰ المان ساخته و در مناطق مختلف نصب شود که ۷ مورد از آنها اجرایی و نصب سه مورد از آنها به بهار امسال موکول شد.

وی ادامه داد: المان رازی، مادر، آتش نشان، مهر پدری، دهقان فداکار و سردیس مرحوم زین العابدینی بخشی از این نمادهای شهری بودند. این مسئول اضافه کرد: المان پرستار هم تا آخر اردیبهشت ماه، المان کاروان تا آخر خرداد و المان پهلوان هم تا ۱۵ خرداد نصب خواهد شد.

بضاعتی پور با بیان اینکه تمامی المان‌های نصب شده موضوعی بوده و در مکان‌های مرتبط نصب شده اند، افزود: المان مادر در میدان مادر، المان مهر پدری در محل سکونت پدری که از فرزند معلول خود مراقبت می‌کرد و المان دهقان فداکار در محل تولد این قهرمان ملی نصب شده و در نصب دیگر المان ها هم موضوعیت رعایت شده است.

رییس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج با بیان اینکه تا قبل از سال ۹۹ به موضوع المان سازی در کرج پرداخته نشده بود، گفت: المان سازی در کرج از سال ۹۲ تا ۹۹ متوقف شد و طی این هفت سال سازمان زیباسازی منحل شده بود.

وی ادامه داد: از سال ۹۷ مجددا شاهد ایجاد زیرساخت های لازم در این خصوص از جمله تشکیل کمیته های گرافیک، کمیته های هنر و... بودیم و در نهایت در سال ۹۹ المان سازی با دستان هنرمندان به نام کرجی از سر گرفته شد.

بضاعتی پور با اشاره به اعتبار هزینه شده برای ساخت هر المان گفت: برای ساخت هر کدام از این المان ها بین ۲ تا ۲.۵ میلیارد تومان هزینه شده است.

تکنولوژی در خدمت مبارزه با تغییرات اقلیمی

جهانی که در حال مبارزه با ویروس کووید-۱۹ است، نگرانی بی‌سابقه‌ای از تغییرات اقلیمی نیز دارد و تلاش‌ها برای مهار آن روی میز سران کشورهای جهان قرار گرفته است. از توفان‌های شدید در شهرهای ساحلی تا حمله ملخ‌ها به مزارع و خشکسالی، دغدغه بسیاری در جای‌جای کره خاکی است. در این میان بانک جهانی در گزارشی، توجه‌ها را به استفاده از ابزارهای دیجیتال در این مبارزه بشر با طبیعت جلب کرده و آنها را ابزاری مفید به‌ویژه برای کشورهای با درآمد پایین دانسته است.

به گزارش پیام آشنا. گرچه توفان‌های موسوم به سایکلن در دهه ۷۰ میلادی به مرگ دهها تن در بنگلادش منجر شد اما امروزه به‌دلیل آمادگی بهتر، سرمایه‌گذاری‌ها در پناهگاه‌های مخصوص توفان، سیستم‌های هشداردهنده و ردیابی توفان توسط ماهواره‌ها، جان افراد کمتری در خطر است. به مدد تکنولوژی، متخصصان ریسک بانک جهانی با اتکا به برنامه «تسهیلات جهانی برای کاهش و بازیابی فاجعه» موسوم به GFDRR به کشورهای جهان کمک می‌کنند تا برای بلایای طبیعی همچون زلزله و تغییرات شدید آب و هوایی آمادگی پیدا کنند. تجربه‌های به‌دست آمده در سال‌های اخیر بر شانه‌های پیشرفت در فناوری‌های دیجیتال در جهت افزایش انعطاف‌پذیری در شرایط بحران ایستاده است. در گزارش اخیر بانک جهانی به نمونه‌های موفقی از استفاده از فناوری برای مهار تغییرات اقلیمی اشاره شده و در نهایت تاکید می‌شود که این ابزارهای دیجیتال سبب افزایش قدرت تصمیم‌گیرندگان برای ترسیم آینده‌ای بهتر در برابر شرایط آب و هوایی چالش‌برانگیز شده است.

بنگلادش، از کشورهای آسیب‌پذیر از منظر شرایط آبوهوایی است و همواره در معرض توفان‌های سربرآورده از خلیج بنگال بوده است. گرچه پیش‌بینی می‌شود که تعداد این توفان‌ها رو به افزایش باشد، اما نقشه‌برداری از مناطق آسیب‌پذیر با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی موسوم به GIS و در دسترس قرار دادن اطلاعات حاصل از آن در سازمان‌ها به تصمیم‌گیری بهتر در شرایط بحران کمک می‌کند. درحالی که پیش از این داده‌ها و نقشه‌ها توسط افراد و به‌صورت غیرشبکه‌ای در دسترس قرار می‌گرفت، از سال ۲۰۱۵ پلتفرمی موسوم به GeoDASH در دسترس است تا اطلاعات را به‌صورت فراگیر در اختیار کاربران قرار دهد. در آوریل ۲۰۲۱ بالغ بر ۳۷۰۰کاربر از سازمان‌های عمومی، خصوصی و جامعه مدنی دیتاهای مشترکی دارند و ۷۴۰ دیتاپیس از نقشه شبکه‌های جاده‌ای، موقعیت‌های خطوط آب، گاز و تاسیسات را در محیطی امن گرد آوردهاند. تمامی این داده‌ها به‌صورت گسترده‌ای در دسترس عموم است.

همچنین دپارتمان مهندسی دولت در این کشور از لایه‌های جغرافیایی برای تولید نقشه‌های خطر توفان استفاده می‌کند تا راهنمایی برای برنامه‌های سرمایه‌گذاری برای پناهگاه‌های مخصوص توفان در مناطق شهری و روستایی باشد. پلتفرم GeoDASH همچنین پروژه‌ای را برای بهبود ۱۰ پوسته آسیب‌پذیر ساحلی بنگلادش تعریف کرده و از ساختارهای هیدرولیک و اقدامات مراقبتی در این راستا استفاده می‌شود. با استفاده از تجزیه‌وتحلیل داده‌های مکانی که توسط این پلتفرم پشتیبانی می‌شود، تاب‌آوری شهری به‌طور مستمر مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد تا ظرفیت سازمان‌های دولتی برای پاسخگویی به حوادث اضطراری ارتقا یابد.

هواپیماهای بدون سرنشین

در تازه‌ترین حوادث شدید آب و هوایی سبب خسارات چشمگیر اقتصادی می‌شود که ارزش آن بیش از یک درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور است. از سوی دیگر قوت غالب مردمان این سرزمین به منابع طبیعی وابسته است و این دست حوادث، تهدیدی جدی برای آنان است. در برنامه ملی این کشور برای سال ۲۰۱۵، اولویت‌های سازگاری بر بخش‌هایی چون کشاورزی، مدیریت منابع آب، حراست از سواحل، منابع جایگزین انرژی پاک، فعالیت‌های گردشگری پایدار و برنامه‌های آگاهی بخش در حوزه سلامت عمومی برای جامعه متمرکز شده بود. با این حال افزایش شهرنشینی، مشخصات فاجعه در تازتاریا را دستخوش تغییر کرد. همچنان که در صحرای آفریقا، افزایش شهرنشینی، سبب ارتقای آسیب‌پذیری نسبت به سیل، زلزله و توفان شده است.

ابزارهای دیجیتال کم‌هزینه همچنین کمکی ارزنده برای جمع‌آوری اطلاعات از شهرهایی که بدون برنامه و چارچوب رشد می‌کنند، هستند. به‌عنوان مثال، در شهر دارالسلام، جایی که سکونت‌های غیررسمی در حاشیه رودخانه مسیمبازی در فصل بارندگی در معرض طغیان قرار دارند، دانشمندان و هواپیماهای بدون‌سرنشین به جمع‌آوری اطلاعات و نقشه‌هایی از خاک منطقه پرداختند. این نقشه‌ها تصمیم‌گیری را برای سیاست‌گذاران تسهیل خواهد کرد. برنامه تاب‌آوری شهری تازتاریا به‌طور مشترک توسط بانک جهانی و دولت تازتاریا اجرایی شد. توانست به مدلی برای مهار سیل‌ها دست یابد که نسبت به روش‌های سنتی مهار سیل، هزینه‌های کمتر و دقت بیشتری دارد. این برنامه همچنین یک آکادمی نوآورانه تاسیس کرده که ارزش آن بیش از یک درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور است.

از سوی دیگر قوت غالب مردمان این سرزمین به منابع طبیعی وابسته است و این دست حوادث، تهدیدی جدی برای آنان است. در برنامه ملی این کشور برای سال ۲۰۱۵، اولویت‌های سازگاری بر بخش‌هایی چون کشاورزی، مدیریت منابع آب، حراست از سواحل، منابع جایگزین انرژی پاک، فعالیت‌های گردشگری پایدار و برنامه‌های آگاهی بخش در حوزه سلامت عمومی برای جامعه متمرکز شده بود. با این حال افزایش شهرنشینی، مشخصات فاجعه در تازتاریا را دستخوش تغییر کرد. همچنان که در صحرای آفریقا، افزایش شهرنشینی، سبب ارتقای آسیب‌پذیری نسبت به سیل، زلزله و توفان شده است.

ابزارهای دیجیتال کم‌هزینه همچنین کمکی ارزنده برای جمع‌آوری اطلاعات از شهرهایی که بدون برنامه و چارچوب رشد می‌کنند، هستند. به‌عنوان مثال، در شهر دارالسلام، جایی که سکونت‌های غیررسمی در حاشیه رودخانه مسیمبازی در فصل بارندگی در معرض طغیان قرار دارند، دانشمندان و هواپیماهای بدون‌سرنشین به جمع‌آوری اطلاعات و نقشه‌هایی از خاک منطقه پرداختند. این نقشه‌ها تصمیم‌گیری را برای سیاست‌گذاران تسهیل خواهد کرد. برنامه تاب‌آوری شهری تازتاریا که به‌طور مشترک توسط بانک جهانی و دولت تازتاریا اجرایی شد، توانست به مدلی برای مهار سیل‌ها دست یابد که نسبت به روش‌های سنتی مهار سیل، هزینه‌های کمتر و دقت بیشتری دارد. این برنامه همچنین یک آکادمی نوآورانه تاسیس کرده که ارزش آن بیش از یک درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور است.

از سوی دیگر قوت غالب مردمان این سرزمین به منابع طبیعی وابسته است و این دست حوادث، تهدیدی جدی برای آنان است. در برنامه ملی این کشور برای سال ۲۰۱۵، اولویت‌های سازگاری بر بخش‌هایی چون کشاورزی، مدیریت منابع آب، حراست از سواحل، منابع جایگزین انرژی پاک، فعالیت‌های گردشگری پایدار و برنامه‌های آگاهی بخش در حوزه سلامت عمومی برای جامعه متمرکز شده بود. با این حال افزایش شهرنشینی، مشخصات فاجعه در تازتاریا را دستخوش تغییر کرد. همچنان که در صحرای آفریقا، افزایش شهرنشینی، سبب ارتقای آسیب‌پذیری نسبت به سیل، زلزله و توفان شده است.

۲۰۲۰ گسترش یافت. در شرایطی که همه‌گیری بسیاری از مردم را بیکار کرده بود، ۵۰ جوان که بیشتر آنان ۱۹ تا ۲۵ ساله بودند، پول دریافت می‌کردند تا با استفاده از یک اپلیکیشن، موقعیت درختان را ثبت کنند. از آنجا که ریشه درختان از خاک محافظت می‌کند و در ضمن حفظ آب، سبب کاهش سیلاب می‌شود؛ نسبت پوشش درختان شهری برای هر طرح مهار سیلاب، موضوعی حیاتی است. اگرچه این دست فعالیت‌ها بسیار پرمشغله اما ساده است، اما در نهایت می‌توان یک پروژه بزرگ را با اقدامات دیجیتال کوچک اجرایی کرد.

مسیرهای سازگاری

جزیره‌ای را تصور کنید که عرض آن ۲۰۰متر و تنها ۲متر از سطح دریا بالاتر است. در چنین مختصاتی، مردم در کجای جزیره می‌توانند با خیالی آسوده زندگی کنند؟ جزایر مارشال یکی از چهار کشور جزیره‌ای جهان است که در صد سال آینده، با افزایش دو متری سطح دریایی، با چالشی جدی مواجه است. این چالش که موجودیت این جزایر را تهدید می‌کند سبب شده که دولت این کشور علاقه‌مند به درک بهتری از مقیاس تهدیدهای اقلیمی باشد تا تصمیم‌های مناسب‌تری برای سازگاری خود و هدایت سرمایه‌های آینده اتخاذ کند.

بانک جهانی در تلاش است با ارائه کمک‌های فنی، سناریوهای متفاوتی را برای افق ۱۰۰ساله این جزایر ارائه کند. برنامه StoryMap مجموعه‌ای از دیتاهای مختلف از ساختمان‌های عمومی و خصوصی است تا به ثبت و پیش‌بینی اثرات افزایش سطح دریا کمک کند. اقدامات صورت گرفته شامل سناریوهایی است که تاثیرات احتمالی افزایش سطح دریا را برای جزایر اصلی مارژوو و ایبیه برآورد می‌کند.

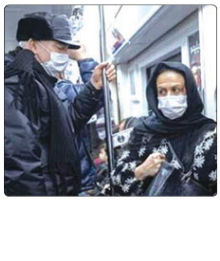
این کمک فنی، چارچوبی را ارائه می‌کند که با تکیه بر آن گزینه‌هایی همچون اصلاح زمین برای زندگی مردم مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. انتظار می‌رود که این سناریوها و چشم‌اندازها، سبب تصمیم‌سازی بهتر سرمایه‌گذاران آتی شود. استفاده از ابزارهایی که با تجسم آینده، تصویری از آنچه پیش روست را به تصویر می‌کنند، برای سازگاری با تغییرات آب و هوایی، ضروری هستند. همچنان که جزایر مارشال گریزی از این سازگاری ندارد و هر گزینه‌ای که به خلق مکانی امن برای مردم بینجامد، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

آمار مسافران مترو همزمان با اجرای محدودیت‌ها

شرکت بهره‌برداری مترو تهران اعلام کرد در حال حاضر آمار مسافران پایتخت با استمرار محدودیت‌ها و تعطیلی برخی از اصناف به ۴۸۰هزار نفر در طول روز رسیده است.

به گزارش پیام آشنا، درباره وضعیت متروی تهران همزمان با اجرای محدودیت‌ها در پایتخت هم‌اکنون آمار مسافران پایتخت با استمرار محدودیت‌ها و تعطیلی برخی از اصناف به ۴۸۰هزار نفر در طول روز رسیده است که قبل از شیوع کرونا با همین ظرفیت کنونی ۲میلیون و ۲۰۰هزار مسافر در طول روز از طریق مترو در نقاط مختلف شهر جابه‌جا می‌شدند و در حال حاضر با یک پنجم ظرفیت قبل از کرونا مترو فعال است. براساس این گزارش و تاکید مدیران بهره‌برداری متروی تهران لازم است که دولت در توسعه واگن‌های مترو از شهرداری حمایت کند تا امکان رعایت فاصله اجتماعی هر چه بیشتر و بهتر وجود داشته باشد. شرکت بهره‌برداری متروی تهران همچنین از مسافران درخواست کرده است تا سفرهایشان را با مترو مدیریت کنند و در رعایت پروتکل‌های بهداشتی اهتمام داشته باشند.

شرکت بهره‌برداری متروی تهران همچنین در پاسخ به این پرسش که با لغو طرح ترافیک چقدر آمار مسافران مترو کاهش یافته، اعلام کرده است: هنوز آمار مسافران مشخص نشده و آمار به زودی اطلاع‌رسانی خواهد شد. شرکت بهره‌برداری متروی تهران از سوی دیگر درباره ضدعفونی واگن‌های مترو تهران نیز گفته است: یک سال از شیوع کرونا می‌گذرد و طی این یک سال، مداوم ضدعفونی قطارهای مترو انجام می‌گیرد و مشکلی در این راستا نداشته‌ایم.



خبر

خط ویژه جولان کرونا

چراغ سبز مدیریت کرونا به «هجوم جمعیت با خودروی شخصی به محدوده مرکزی شهر» عجیب‌ترین تصمیم برای «تنظیم فرآوآمد شهروندان با مختصات عصر پادمی» محسوب می‌شود. این تصمیم با لغو «طرح ترافیک» در تهران به اجرا درآمده است: درحالی که دولت‌های محلی در همه کلان‌شهرهای مهم جهان طی یکسال گذشته، علاوه بر پایبندی به طرح ترافیک، سه مقررات سخت‌گیرانه‌تر نیز برای مهار سفرهای زاید به مناطق مرکزی اعمال کردند. لغو طرح ترافیک در روزهای اخیر باعث‌شده ورود خودرو به مرکز شهر برای بهزائرگردی ۲ برابر شود که خود محرک کرونا است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، دولت در تازه‌ترین تصمیم برای کاهش شتاب پادمی کرونا، اجرا طرح ترافیک در محدوده مرکزی شهر تهران را لغو کرد؛ این در حالی است که آسیب‌شناسی کارشناسی و تجربه ۱۰ کشور موفق جهان در مهار این ویروس نشان می‌دهد لغو طرح ترافیک بدترین تصمیم برای مدیریت پادمی کرونا است. به گزارش «دنیای اقتصاد»، مطابق با اعلام دولت و با موافقت مدیریت شهری پایتخت، طرح ترافیک از روز شنبه ۴ اردیبهشت ماه لغو شد. پیش از اخذ و اجرای این تصمیم، مدیریت ترافیک پایتخت از سال گذشته تا پایان هفته پیش، به شکل دیگری اجرا می‌شد. به این صورت که از ساعت ۶ تا ۸/۵ صبح طرح ترافیک اجرا نمی‌شد تا در این بازه زمانی کارکنان دولت و سایر مشاغل مستقر در مرکز تهران بتوانند با خودروی شخصی سفرهای کاری روزانه خود را انجام دهند و ناگزیر به استفاده از وسایل نقلیه عمومی نشوند. پس از این ساعات، مجددا در ساعات ۲ تا ۴ عصر نیز طرح ترافیک لغو می‌شد تا کارمندان برای بازگشت به منزل، با رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی، اجباری در استفاده از حمل‌ونقل عمومی نداشته باشند. هرچند که یکسال گذشته، نحوه اجرای طرح ترافیک در باقی ساعات روز، یک اشکال اساسی داشت و آن این بود که هزینه مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک با تخفیف ۵۰ درصد برای خودروهای شخصی محاسبه می‌شد. در نتیجه این تصمیم نیز، هزینه ورود به محدوده مرکزی برای غیرکارمندان (سفرهای زائد) در مقایسه با هزینه استفاده از تاکسی‌های اینترنتی، نیمبها بود که به نوعی این شیوه مدیریت ترافیک در دوره پادمی کرونا، به دلیل انجام زیاد سفرهای زائد و غیرضروری، خود به روش ضد مهار کرونا تبدیل شده بود.

البته در سال گذشته نیز برای یک دوره زمانی (از فروردین ماه تا خردادماه) طرح ترافیک لغو شد و به دنبال آن براساس بررسی‌های انجام شده، نرخ ازدحام ترافیک خودرو در محدوده مرکزی شهر ۱۰ تا ۱۵ درصد افزایش پیدا کرد. بررسی‌های انجام شده در مورد میزان اثرگذاری اعمال تخفیف ۵۰ درصدی در هزینه صدور مجوز ورود به طرح ترافیک نیز حاکی از آن بود که نه تنها این روش تاثیری در کنترل شیوه کرونا نداشته بلکه محرک سفرهای زائد و غیرضروری درون‌شهری نیز شد. این در حالی بود که عمده کشورهای دنیا برای مهار کرونا به اعمال محدودیت برای سفرهای درون‌شهری توصیه می‌کنند.

پژوهش‌های آسیب‌شناسانه کارشناسان باتوجه به تجربه‌های موفق کشورهای دنیا در مدیریت کرونا نشان می‌دهد لغو طرح ترافیک نه تنها راهکار مناسبی برای کنترل شیوع کرونا نیست بلکه یک «گزینه بد» است که اکنون به اجرا درآمده است.

چرا که در شرایطی که از یکسو دورکاری شرکت‌ها و ادارات دولتی و بخش خصوصی به شکل نامنظم اجرا می‌شود و اعتقادی به لزوم و ضرورت اجرای دورکاری با این دیدگاه که «دورکاری معادل بیکاری» کارمندان محسوب می‌شود، وجود ندارد و در نتیجه بسیاری از شرکت‌ها و ادارات موضوع دورکاری را به صورت معیوب به اجرا درآوردهاند و از سوی دیگر محدودیت‌های اعمال شده برای توقف فعالیت برخی مشاغل به صورت نیمه‌کاره اجرا می‌شود، لغو طرح ترافیک به معنی عبور از خطوط قرمز مرتبط با مهار کرونا است.

مطابق نتایج آسیب‌شناسی انجام شده از سوی مدیریت شهری در سال گذشته، این شیوه مدیریت ترافیک در دوره پادمی کرونا به جای اینکه هدف دولت مبنی بر مهار کرونا در تهران را عملیاتی کند، یک خط ویژه برای جولان کرونا ایجاد کرده است.

گزارش رسمی به دست آمده از نرخ ازدحام خودرو در محدوده طرح ترافیک در دو روز گذشته که طرح لغو شده نشان می‌دهد نرخ ازدحام خودرو در محدود طرح ترافیک در روزهای یکشنبه و دوشنبه از ساعت ۶ تا ۸/۵ صبح، ۴۰ درصد نسبت به فروردین ماه و ۲۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش پیدا کرده و در باقی معابر و مناطق شهری نیز به میزان ۲۰ تا ۴۰ درصد کاهش داشته است. ظاهر این آمار در ابتدا این برداشت را به وجود می‌آورد که با لغو طرح ترافیک ازدحام خودرو، کاهش پیدا کرده اما این آمار در واقعیت یک پیام مهم دیگر دارد. این پیام که در این بازه زمانی از شبانه‌روز که ساعت تردد کارمندان و شاغلان به محدوده مرکزی است، کاهش ازدحام خودرو به معنای کاهش استفاده از خودروی شخصی نیست بلکه به معنای شیفت سفرهای زائد از ساعت ۶ تا ۸/۵ صبح به ساعات بعدی صبحگاهی یعنی ۸/۵ تا ۱۲ ظهر است.

این ادعا از طریق استناد به یک آمار نیز قابل اثبات است. آمارها رسمی نشان می‌دهد: نرخ ازدحام خودرو در محدوده طرح ترافیک در ساعات ۸/۵ تا ۱۲ ظهر طی دو روز گذشته، نسبت به فروردین ماه معادل ۱۲۴ درصد و در سایر مناطق شهری معادل ۳۴ درصد رشد داشته است. توجه به این آمار مشخص می‌کند اگر هر دو آمار مربوط به ساعات اولیه و بعدی صبحگاهی کاش پیدا کرده بود نشان‌دهنده اثر مثبت لغو طرح ترافیک در سفرهای زائد درون‌شهری بود اما رشد سفرها در ساعات ۸/۵ تا ۱۲ ظهر، حاکی از دو برابر شدن ورود خودرو به محدوده طرح ترافیک در ساعات خارج از مراجعه ضروری (کارمندان و شاغلان به محل کار) است. در مقابل این روش مدیریت ترافیکی در عمر کرونا، یک «گزینه خوب و اثربخش» نیز از سوی سایر کشورهای جهان اجرایی شده است.

کارشناسان دولت، بهار سال گذشته در قالب یک پژوهش طرح «شناورسازی ساعات کاری ادارات دولتی شهر تهران با استفاده از خوشه‌بندی» را پیشنهاد دادند. گزینه‌ای که در روزهای گذشته نیز از سوی شهرداری پیشنهاد شد و در سال ۲۰۲۰ نیز دست‌کم ۱۰ کشور توسعه‌یافته جهان آن را اجرایی کردند. در این نسخه، توزیع زمانی «شروع ساعت کار» به بازه زمانی ۶ تا ۹ صبح (یا ۷ تا ۱۰ صبح) باعث توزیع سفرهای درون‌شهری و در نتیجه، حذف یک صبحگاهی مسافرت‌های درون‌شهری می‌شود که عبنا در سفرهای عصر گاهی نیز منعکس می‌شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد این اتفاق باعث حذف یا افت شدید «ازدحام مسافر» در مترو و اتوبوس می‌شود که در راستای «حفظ فاصله‌گذاری اجتماعی و کاهش احتمال ابتلا» است.

بررسی‌های انجام شده در «دنیای اقتصاد» درباره تجربه ۱۰ کشوری که این طرح را اجرایی کرده‌اند نشان می‌دهد شهرهای لندن، پاریس، مادرید، برلین، رم، لس‌آنجلس و نیویورک نه تنها طرح ترافیک را در عصر کرونا لغو نکرده‌اند، بلکه با هدف مدیریت ترافیک سه اقدام دیگر را نیز در کنار شناورسازی ساعات کار اجرایی کرده‌اند. اول آنکه یک لاین از خیابان‌های اصلی محدوده طرح ترافیک را برای ورود خودروها بسته و به افراد پیاده، دوچرخه‌سواران و... اختصاص داده‌اند. دوم آنکه به شغل‌های ضروری، کارت ویژه پارک خودرو در محدوده طرح ترافیک داده‌اند تا فقط دارندگان این کارت‌ها مجاز به پارک خودرو در این نواحی شهر باشند و سوم آنکه جریمه سنگین تردد خودروی شخصی در ساعاتی از روز در محدوده مرکزی اعمال می‌شود.