

الگوهای مصرف و مدیریت در تهران و مادرید



نیوشا طیبی قدیم ایران تا پیش از ورود نسخه جعلی و غلط مدرنیته به ایران و شیوع بیماری مصرف‌زدگی بر همین اساس بوده و خانه‌های ایرانی محلی برای تسکین و آرامش بوده‌اند. امروز اما بر اثر الگوهای زشت مصرف و سرعت‌زدگی و حرص و ازی که جهان سرمایه‌داری به آن دامن می‌زند، آسایش به کل از دست رفته و مردمان در اضطرابی تمام نشدنی به سر می‌برند.

تهران و مادرید بسیار شبیه به یکدیگر هستند. در ظاهر و باطن هر دو، کوچه پس‌کوچه‌ها و خیابان‌ها و ساختمان‌ها و البته مردم شباهت بسیاری به هم دارند. گویی دو خواهر جدا افتاده از یکدیگرند، اگر چه در تهران بیشتر از مادرید با مظاهر ثروت و مدرنیته مواجه می‌شوید. مردم در اخلاقی خوب و گشاده‌دستی و خوشرویی و مهمان‌نوازی مانند ما ایرانی‌ها هستند و کمتر به هم‌قارهای‌های دیگرشان شباهت دارند. اما نکته بسیار مهم در زندگی اسپانیایی‌ها، تامل و صبر و سکون است.

مردم دقیقی طولانی کنار دریاچه پارک می‌نشینند و از دیدن شنای مرغابی‌ها لذت می‌برند. ساعت‌ها در صف‌های مختلف در کمال آرامش می‌ایستند تا نمان بگیرند به موزه یا سینما داخل یا سوار اتوبوس و مترو بشوند؛ چیزی که در تهران امروز گم شده. می‌خواهیم کارمان زودتر از دیگران راه بیفتد، صبر و قرار نداریم. کوشش کرده‌اند که موضوع در همه امور زندگی مان رسوخ کرده. می‌ترسیم! عقب بمانیم!

اگر در مقایسه بر ایبیم، مدیریت شهری مادرید توانسته بر مشکلات اداره شهری تاریخی و پرتردد فائق آید. بسیاری از معضلات با راه‌حل‌های ساده و البته اجرای قاطعانه آن راه‌حل‌ها رفع شده‌اند. ورود خودروهای بنزینی و گازوئیلی به مرکز شهر ممنوع است - مثل تهران - ترخ پارکینگ هم هر چه به منطقه مرکزی نزدیک می‌شوید، بیشتر می‌شود.

حمل و نقل شهری، دوچرخه‌ها و موتورسیکلت‌ها و حتی خودروهای عمومی اجاره‌ای خودرانده در همه جای شهر پیدا می‌شوند. می‌توان خود را به مناطق حاشیه‌ای شهر رسانید و از آنجا با دوچرخه و موتورسیکلت‌های عمومی خود را با کمترین هزینه به مرکز شهر رسانید.

در مناطقی از شهر که اتفاقاً ظاهر و بافتی بسیار شبیه منطقه بلوار کشاورز و کریمخان زند تهران دارند، زیر خیابان پارکینگ‌های بزرگی احداث شده‌اند که فضایی به اندازه کافی برای خودروها به وجود آورده‌اند.

تردد موتورسیکلت در سطح شهر مادرید بسیار زیاد است اما منظم و مرتب با موتورهایی که کمترین آلودگی را دارند. موتور‌ها حتی برای پارک کردن در کلیه معابر شهر نیز اولویت دارند.

خطی جلوی خط ایست خودروها پیش از خط عابر پیاده برای ایستادن آنها پشت چراغ قرمز تعبیه شده تا منظره زشت ایستادن انبوهی موتورسوار روی خط عابر پیاده دیده نشود.

ما با راه‌اندازی خط تولیدهای متعدد از نمونه‌های چینی و هندی موتورهای سی‌سی ۱۲۵ هوندا خود را به چاهی ژرف از آلودگی صوتی و محیط‌زیستی انداختیم که راه برون‌رفت از آن گویی ممکن نیست. چون تولید کنندگان دولت را از بیکاری کارگران تحت پوشش خود می‌ترسانند و بر همین اساس به تولید بر مصرف و بر ضرر خود - به حال کشور و به سود جیب خود - ادامه می‌دهند. می‌توانستیم بعد از چند دهه تجربه‌اندوزی در این صنعت به تولیدی پاک‌تر و به صرفه‌تر برسیم که نرسیده‌ایم.

سکون و تامل عناصر کم‌پیدای زندگی امروز شهری در تهران هستند. نوعی شتاب‌زدگی و ناتوانی از حفظ بردن از حیات در مردم این شهر دیده می‌شود. سادگی و بی‌آلایشی از دست رفته و جایش چه بی‌وشم و گجا برویم و اضطراب، جانشین آن شده. روزگاری برای قدم زدن و هواخوری و تامل به دشت و باغ و واغ می‌رفتم و امروز اگر نیک‌بنگردید، برای تفریح خرید می‌کنیم و به «مال» می‌رویم و اضطراب بر اضطراب می‌گذاریم. تامل و سکونی وجود ندارد. جایه‌ها و سرعت و شتاب و «برند»، آسایش مان را گرفته‌اند.

گفت‌وگو با انوش نوری اسفندیاری، عضو شورای اندیشکده تدبیر آب ایران

راه‌حل آسان برای بحران آب «توهم» است



امیر جدیدی / اعتماد

اشتغالزایی از دوش بخش کشاورزی بر داشته‌شود و حفظ محیط زیست و منابع طبیعی جزو الزامات فعالیت‌های کشاورزی قرار بگیرد. گفت‌وگو با انوش نوری اسفندیاری پیش‌روی شما است.

امین شول سیرجانی

دست‌کم یک دهه است که صدای کارشناسان در حوزه‌های محیط‌زیست، کشاورزی، اقتصاد... درباره کم‌آبی بلند شده است. بلند شدن صدای کارشناسان موجب شده تا شماری از مقام‌های دولتی هم‌بیش و کم‌از کم‌آبی در کشور حرف بزنند و در خلال گفته‌های‌شان از لزوم تغییر الگوی مصرف آب سخن بگویند اما این گفته‌ها هیچ‌گاه رنگ واقعیت به خود نگرفته و روایت غالب همچنان بر انکار «بحرانی بودن وضعیت» استوار است. در واقع دولت‌مردان همواره با تقلیل «مسأله» کم‌آبی به «مشکل مدیریتی» کوشش کرده‌اند که موضوع را تخفیف دهند. همچنین دولت‌مردان همواره سعی کرده‌اند برای این مشکل مدیریتی راه‌حل‌های فیزیکی و سسازهای ارایه دهند. مثلاً به جای آنکه صنایع پر آب‌بر به مناطق حاشیه‌ریاها منتقل شوند صنایع در مناطق خشک احداث می‌شوند و بعد سسر و کله طرح‌های عجیب و غریب شیرین‌سازی و انتقال آب پیدا می‌شود. یا در بخش کشاورزی سال‌هاست که کارشناسان مستقل بر لزوم مدرن شدن کشاورزی و تغییر نظام بهره‌برداری در ایران سخن می‌گویند، اما گوش نهادهای سیاستگذاری بدهکار نیست. سفره‌های آب زیرزمینی خالی شده‌اند و دشت‌های کشور در وضعیت عدم تعادل قرار گرفته‌اند؛ اما باز هم به جای آنکه سطح زیر

کشت کشاورزی کاهش یابد و به جای آن افزایش بهره‌وری تولید در دستور کار قرار گیرد همچنان گفته می‌شود: «بحران آب نداریم». محمود حجتی، وزیر جهاد کشاورزی یکی از کسانی است که در برابر منتقدان موضع سخت می‌گیرد؛ او سال گذشته گفته بود: «گذشتگان ما هیچ وقت نگفتند که دچار خشکسالی هستیم و با آن شرایط که از لحاظ تجهیزات نیز محدودیت داشتند که امروز به خاطر پیشرفت تکنولوژی آن محدودیت‌ها دیگر وجود ندارد؛ نیاز خود را تأمین کرده‌اند. مشکلاتی که اکنون در بخش کشاورزی مشاهده می‌شود نتیجه تنبلی، سستی است و مهم‌ترین گناه‌ناמידی است.» حجتی دوروز قبل در مراسم تجلیل از نمونه‌های ملی بخش کشاورزی در سخنانی طعنه آمیز گفت: «هر چی تصور می‌کنند که دلسوز محیط‌زیست هستند و از این جهت نباید تولید کنیم و محدودیت‌هایی برای تولید ایجاد کنیم اما باید گفت که این گونه نیست و هم‌اکنون در کشور محدودیت منابع آبی نداریم، بلکه مشکل در چگونگی مصرف آن داریم.» حال پرسش این است سر نوشت تفکری که هنوز هم تبلیغ می‌کند «محدودیت منابع آبی نداریم» و مشکل را فقط در چگونگی مصرف خلاصه می‌کند ریشه در چه چیزی دارد و چه پیامدهایی برای کشاورزی ایران و بعدی بزرگ‌تر برای جامعه ایران در پی خواهد داشت؟ برای این پاسخ به این پرسش با «انوش نوری اسفندیاری»، عضو شورای راهبردی اندیشکده تدبیر آب ایران گفت‌وگو کرده‌ایم. نوری اسفندیاری از جمله پژوهشگرانی است که از لزوم تغییر الگوی توسعه در کشور سخن می‌گوید. از نظر او بخش کشاورزی در کشور نیازمند تغییرات بنیادی است به طوری که نظام بهره‌برداری تغییر کند، بار

بخش کشاورزی کارایی ندارد چون بسیار گران است. آیا هنوز هم کسانی هستند که قصد داشته باشند برای کشاورزی آب منتقل کنند؟

بله هستند؛ البته معمولاً در صحبت‌های‌شان مشخص نمی‌کنند که منظورشان از انتقال شامل حال کشاورزی هم می‌شود؛ ولی معمولاً به دنبال آن هستند قبلاً قرار بود پروژه انتقال آب از سد تک به فرسنگان به همین منظور انجام شود. حتی این بحث درباره انتقال از دریای عمان هم مطرح است. طرف‌داران این ایده تبلیغ می‌کنند هر چه قطر لوله بیشتر باشد صرفه اقتصادی‌اش بیشتر است و سعی می‌کنند حجم آب انتقالی را بالاتر ببرند. بخش خصوصی البته هیچ وقت زیر بار تأمین مالی چنین طرح‌هایی نمی‌رود و مجربان طرح‌ها اما امیدوارند از طریق کمک‌هایی که بعد از بخش عمومی دریافت می‌کنند طرح را توجیه‌پذیر کنند. خوب روشن است که چنین توهمی تحقق نمی‌پذیرد. راه‌حل آسان برای بحران آب «توهم» است زیرا پیش‌بینی‌های برای سال‌های آینده این است که تأمین چنین بودجه‌هایی ممکن نیست در نتیجه سر نوشت طرح‌هایی می‌شود که در بهره‌برداری مشکلاتی برای شوراجامه می‌کند و به محیط زیست هم ضربه می‌زند.

به نظر شما مقاومت وزارت جهاد کشاورزی برای اصلاح الگوی توسعه کشاورزی چه تبعات و پیامدهایی می‌تواند داشته باشد؟
گرچه در بخش کشاورزی بیش از هشت میلیون هکتار



انوش نوری اسفندیاری: یکی از تصورات اشتباه این است که با تغییر تکنولوژی در آبیاری یا احداث گلخانه و کارهایی از این دست می‌توانند تحول ایجاد کنند. در حالی که کشاورزی ما نیاز به این دارد که نظام بهره‌برداری‌اش تغییر کند.

زمین آبی وجود دارد اما آب مورد نیاز این میزان زمین تأمین نمی‌شود. حدود سه میلیون هکتار از این زمین‌ها با شرایط بدی تأمین آب می‌شود. از طرف دیگر روستاها با شرایط بدی مواجه‌اند و این برنامه‌ها نمی‌تواند تحقق یابد. علاوه بر دوشد به چشم بخش کشاورزی می‌رود. چون معمولاً هر وقت بحث‌سازگاری با شرایط پیش می‌آید، اول از سهم آب محیط زیست کم می‌کنند و بعد کشاورزی. بر خلاف آنچه مطرح می‌شود عملاً شرایط تأمین آب بخش کشاورزی وجود ندارد. ناقلاًزن و به ضرر افزایش ضعیف تر روستاییان است و به مهاجرت بیشتر روستاییان دامن می‌زند.

با این توصیف اصرار بیش از اندازه به تولید منطبق چندانی ندارد؟
خیر منطبق ندارد؛ این حرف ظاهراً برای دفاع از کشاورزی

چراغ نفتی در زهک حادثه آفرید

صبح در روز در مدرسه حجت «روستای پلگی سید» از توابع شهرستان زهک هنگامی که یک دانش‌آموز در حال ریختن نفت درون چراغ نفتی بوده، ناگهان چراغ آتش گرفت و باعث شد پای دانش‌آموز با سوختگی مواجه شود. علی‌مردادی، مدیر اداره اطلاع‌رسانی و روابط عمومی آموزش و پرورش سیستان و بلوچستان در خصوص حادثه آتش‌سوزی دبستان حجت پلگی شهرستان زهک به ایسنا توضیح داد: با وجود بخشنامه‌های ایلاخی به مدارس مبنی بر لزوم توجه به ایمنی مدارس، به علت سهل‌انگاری صورت گرفته، ابلاغ حکم مدیر مدرسه یاد شده، لغو و پرونده‌وی برای رسیدگی به هیات تخلفات اداری ارسال شده است.

ادامه از صفحه اول

دخالت دولت در اقتصاد

نسبت مخارج عمومی به تولید ناخالص داخلی ۵۶ درصد است، هزینه‌های حمایتی نیز بدون اینکه منفعتی داشته باشد، در جامعه توزیع می‌شود و سال به سال بر حجم دولت می‌افزاید. بانگهای گذر ایه روند مخارج دولتی در می‌یابیم در سال‌هایی که دولت مکلف به‌ار ایستاده‌های حمایتی به اشکال مختلف شده است، این نسبت نیز بالاتر رفته است و اگر جلوی هزینه‌های اضافی گرفته نشود در چند سال آینده ممکن است مخارج عمومی دولت مساوی با تولید ناخالص داخلی شود. در آن صورت تمام منابع دولت به سمت بودجه جاری می‌رود و مجالی برای به پایان رساندن پروژه‌های عمرانی نیمه‌تمام باقی نمی‌ماند. متأسفانه بیش از ۷۰ درصد اقتصاد کشور در اختیار دولت یا بخش غیر خصوصی است و بخش خصوصی علاقه‌اش را تحفی باقی مانده که نمی‌تواند کاری را از پیش ببرد. دولتی بودن اقتصاد ایران نسبت به سایر کشورها نیز بالا است. در واقع ایران جزو کشورهایی است که دخالت دولت در اقتصاد آن به شدت بالاست و تقریباً در تمامی وجوه قابل‌رویت است. دولت در بخش‌های مختلف بنگه‌گذاری و تصدی‌گری می‌کند یا کار می‌کند که بخش دولتی و غیر خصوصی به بنگه‌داری روی آورد. یکی از مشکلات اقتصاد کشور همین موضوع است که متأسفانه بانک‌ها طرادمان آن محسوب می‌شوند. البته برای مبارزه با بنگه‌داری که به دخالت بیشتر دولت در اقتصاد و افزایش مخارج دولتی منجر می‌شود، صرف تقلیل بانک‌ها یا تسخیر و کنونیست بلکه باید دست‌برخی نهادهای فرهنگی و تبلیغاتی را نیز کوتاه کرد.

ویژه

رضایت ۹۵ درصدی مسافران مترو و افزایش قطارهای تندرو کرج

بیش از ۹۵ درصد مسافران ایستگاه متروی کرج از افزایش اعزام قطارهای تندرو به مقصد ایستگاه تهران (صادقیه) ابراز رضایت کردند. به گزارش مدیریت ارتباطات و امور بین‌الملل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه، مهندس فروش نوبخت نایب‌ریس هیات‌مدیره و مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه با اشاره به افزایش میزان اعزام قطارهای تندرو از ایستگاه کرج به سمت ایستگاه تهران (صادقیه) افزود: بررسی‌های نشان می‌دهد که بیشتر مسافران خط ۵ (گلشهر - تهران) تمایل به استفاده از قطارهای تندرو دارند و به همین منظور و در راستای ارتقای رضایت مسافران از ابتدای مهر ماه ۹۷ دو حرکت تیرین از مبدأ ایستگاه کرج به برنامه حرکت قطارهای این خط افزوده شد که با توجه به استقبال مسافران از روز سه‌شنبه ۴ دی ماه ۹۷ این تعداد به ۱۳ اعزام افزایش پیدا کرد. وی ادامه داد: پس از اجرای این طرح، یک نظرخواهی از مسافران مترو در ایستگاه کرج انجام گرفت که نشان می‌دهد ۹۵٫۸ درصد از اعزام قطارهای تندرو از این ایستگاه به سمت ایستگاه تهران (صادقیه) در ساعات ۵:۵۵، ۶:۳۵ و ۷:۱۵ رضایت دارند.

حمید صابر فرزام، معاون تبلیغات و درآمد سازمان زیباسازی شهر تهران:

پروا خت بیش از ۵۰ درصد از هزینه حذف‌واند بصری صوف

حمید صابر فرزام، معاون تبلیغات و درآمد سازمان زیباسازی شهر تهران از حذف زوائد صوف با مشارکت حداکثری شهرداری خبر داد و گفت: سازمان زیباسازی با قرار دادی که با صوف می‌بندد، کمترین هزینه را از آنها دریافت کرده و بیشتر هزینه‌های صوفی این سازمان را خود می‌پردازد. حقیقت کمتر از ۵۰ درصد هزینه حذف‌واند بصری برای عمومی و امور بین‌الملل سازمان زیباسازی شهر تهران، حمید صابر فرزام معاون تبلیغات و درآمد سازمان زیباسازی صبح در روز در حاشیه افتتاح طبقه چهارم ساختمان نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل عمومی و خدمات شهری که در نمایشگاه بین‌المللی تهران برگزار شد در جمع خبرنگاران حضور یافت و گفت: طبق قوانین شورا، سازمان زیباسازی شهرداری تهران تنها دستگاه متولی در بحث تبلیغات محیطی در شهر است که در موردی همچون سردر صوف و عرشه پل‌ها فعالیت می‌کند.

فراخوان تجدید مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

شماره مناقصه: ۰۰۰۷-۳۶۹۹۰۰۰۰-۲۰۰۹۷



سازمان ملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری

اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان - بندر چلبهار در نظر دارد مناقصه عمومی یک مرحله‌ای خرید، حمل و تحویل تجهیزات سرمایشی، اجاق گاز و یخچال را طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار مناقصه در سامانه ۹۷/۱۰/۱۵

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: از تاریخ چاپ دومین آگهی در روزنامه کثیرالانتشار از روز شنبه ۹۷/۱۰/۱۵ لغایت تا ساعت ۱۵:۳۰ روز چهارشنبه ۹۷/۱۰/۱۹

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: از تاریخ اتمام فروش اسناد روز پنجشنبه مورخ ۹۷/۱۰/۲۰ لغایت تا ساعت ۱۵:۳۰ روز شنبه مورخ ۹۷/۱۰/۲۹

مهلت بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۹۷/۱۰/۳۰ در محل اتاق کنفرانس طبقه چهارم ساختمان اداری شماره یک بندر شهید بهشتی.

اصل ضمانتنامه بانکی یا پیش‌نقدی واریزی به حساب سپرده شرکت در مناقصه باید تحویل دبیرخانه بندر شهید بهشتی گردد.

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت‌ها

آدرس: چلبهار - انتهای خیابان شهیدریگی - اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان - بندر شهید بهشتی - دبیرخانه ساختمان شماره یک.

تلفن: ۰۵۴-۳۲۱۳۲۰۰۰ / ۰۵۴-۳۵۳۲۱۴۱۴ / ۰۵۴-۳۵۳۲۱۴۱۴

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه:

مرکز تماس: ۰۲۱-۴۱۹۳۴۰۰۱ / دفتر ثبت نام: ۰۲۱-۸۸۹۶۹۷۳۷-۸۸۹۶۹۷۳۸-۸۵۱۹۲۶۸

فراخوان تجدید مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

شماره مناقصه: ۰۰۰۸-۳۶۹۹۰۰۰۰-۲۰۰۹۷



سازمان ملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری

اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان - بندر چلبهار در نظر دارد خرید، تحویل و نصب و راه‌اندازی ۴ دستگاه دیزل ژنراتور دائم کار canopy (جهت بهره‌برداری در فضای آزاد) به همراه باتولواهای برق مربوطه و تکت سوخت‌روانه جهت تأمین انرژی الکتریکی به ظرفیت حقیقی و کامل ۳۰۰ کیلووات آمپر از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار مناقصه در سامانه ۹۷/۱۰/۱۵

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: از تاریخ چاپ دومین آگهی در روزنامه کثیرالانتشار از روز شنبه ۹۷/۱۰/۱۵ لغایت تا ساعت ۱۵:۳۰ روز چهارشنبه ۹۷/۱۰/۱۹

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: از تاریخ اتمام فروش اسناد روز پنجشنبه مورخ ۹۷/۱۰/۲۰ لغایت تا ساعت ۱۵:۳۰ روز شنبه مورخ ۹۷/۱۰/۲۹

مهلت بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۹۷/۱۰/۳۰ در محل اتاق کنفرانس طبقه چهارم ساختمان اداری شماره یک بندر شهید بهشتی.

اصل ضمانتنامه بانکی یا پیش‌نقدی واریزی به حساب سپرده شرکت در مناقصه باید تحویل دبیرخانه بندر شهید بهشتی گردد.

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت‌ها

آدرس: چلبهار - انتهای خیابان شهیدریگی - اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان - بندر شهید بهشتی - دبیرخانه ساختمان شماره یک.

تلفن: ۰۵۴-۳۲۱۳۲۰۰۰ / ۰۵۴-۳۵۳۲۱۴۱۴ / ۰۵۴-۳۵۳۲۱۴۱۴

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه:

مرکز تماس: ۰۲۱-۴۱۹۳۴۰۰۱ / دفتر ثبت نام: ۰۲۱-۸۸۹۶۹۷۳۷-۸۸۹۶۹۷۳۸-۸۵۱۹۲۶۸