# خودروسازها اشتباهشان را بپذیرند

## رئیس پلیس راهور کشور: خودروسازها تأییدهای استاندارد سه‌گانه را اخذ می‌کنندو ما ملزم به شماره‌گذاری هستیم اما در یک تصادف تبدیل به آهن‌پاره می‌شوند!

گزارش
غلامرضا مسکنی

**تبدیل شدن خودروهای داخلی به آهن پاره در جریان سوانح رانندگی سال‌های زیادی است که در حال رقم خوردن است، با این حال خودروسازان بدون توجه به مرگ جمعی مردم در جریان این سوانح به تولیدات خود ادامه می‌دهند. بی‌توجهی به نقدهای صورت گرفته و بی‌تفاوتی نسبت به مرگ مردم حکایت از قدرتی پنهان در پس این تولیدات دارد. با این که در جریان حادثه تصادف زنجیره‌ای بهبهان پلیس دور تازه‌ای از نقدهای خودرا متوجه شرکت‌های خودروسازی کرده اما این نقدها با دفاع شرکت‌های خودروساز از تولیدات خود مواجه شده که شگفتی عمومی را به همراه داشته‌است. روز گذشته سردار کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور بار دیگر از خودروسازان خواست به جای فرافکنی، اشتباهشان را قبول کنند و برای حفظ جان مردم خودروی ایمن بسازند.**

به گزارش جوان، صبح دیروز سردار سیدکمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور کشور در نشست خبری بار دیگر با انتقاد از خودروسازان گفت که خودروسازان استانداردها را در تولید خودرو رعایت نمی‌کنند و همین موضوع باعث افزایش تلفات جاده‌ای و خیابانی می‌شود. وی گفت: به نظرم خودروسازان مزاح می‌کنند که رانندگان باید با زاویه مناسب تصادف کنند که ایربگ‌ها باز شود. رئیس پلیس راهور انتظامی به اظهارات اخیر مطرح شده از سوی خودروسازان در مورد بازنشدن کیسه هوا واکنش نشان داد و با تأکید بر اینکه مستندات باز نشدن کیسه‌های هوا در تصادف بهبهان موجود است، گفت: «گفتند ایربگ‌ها سوئیچی است، ایربگ راننده که اصلاً سوئیچی نیست، ایربگ سرنشین سوئیچی است که در این حادثه هم سوئیچ تمام آنها باز بوده و عمل نکرده و ما فیلم و عکسش را هم داریم. از طرفی در همین حادثه بهبهان چرا سه پراید و یک سمند آتش گرفتند؟ مگر خودروساز نمی‌گوید باک استاندارد بوده؟ پس چرا خودرو منفجر شد؟ بار TNT که با خود حمل نمی‌کردند.» وی با بیان اینکه فرافکنی نکنید و بروید خودروی ایمن تولید کنید، ادامه داد: «هفته گذشته در عوارضی دماوند یک پژو توقف کرده‌بود که با برخورد یک خودرو با آن آتش گرفت، آیا نباید گفت این چه وضع ایمنی خودرو است؟ الان به جای فرافکنی بگویید اشتباه کردیم و بروید خودروی ایمن تولید کنید.» سردار سیدکمال هادیانفر در بخش دیگری از سخنانش به سهم تقصیر جاده و راننده هم در تصادفات پرداخت و با انتقاد از خودروسازان اظهار داشت: «حدوداً رانندگان در ۶۰ درصد تصادفات مقصرند، اما این مهم است که اگر راننده قصور کرد خودرو چطور از جان او و سرنشینان محافظت کند. کیسه‌هوا، کمربند و آلیاژ فلز همگی مهم است، چرا باید خودرو منفجر شود؟».

وی با اشاره به اینکه خودروسازان تأکید می‌کنند تأییدیه‌های لازم استاندارد را اخذ کرده‌اند، گفت: «آنها همان ابتدا یک خودرو را به عنوان نمونه می‌فرستند و برایش تأییدیه می‌گیرند، اما مسئولان استاندارد دیگر به خط تولید نمی‌روند و بر تولیدات نظارتی ندارند که آیا خودروهای دیگر که بر اساس همان نمونه تولید می‌شوند، مثلاً ایربگ‌های آنها باز می‌شود یا نه؟» رئیس پلیس راهور ناجا همچنین به خودروسازان هشدار داد اگر بخواهیم کروکی ۱۱ ساله را تحلیل و بررسی کنیم و بگوییم در این مدت چند کیسه هوا باز شده است خیلی به ضرر خودروسازان است، ادامه داد: «به همین خاطر الان به مأموران ابلاغ کردیم هر جا در تصادفات ایربگ باز نشد خودروساز را به مقام قضایی معرفی کنند تا مردم از خودروساز خسارت بگیرند.»

وی در پاسخ به سؤالی اگر خودروها ناایمن هستند چرا شماره‌گذاری می‌شوند، گفت: «وقتی خودرویی تأییدیه وزارت صمت، سازمان استاندارد و سازمان محیط زیست را اخذ کند برابر قانون پلیس ملزم به شماره‌گذاری است و ما نمی‌توانیم به شکل سلیقه‌ای با شماره‌گذاری خودرو موافقت کنیم. تمام این خودروهایی که شماره‌گذاری می‌شوند این تأییدیه‌ها را اخذ کردند، اما می‌بینیم که در بسیاری از تصادفات خودرو به یک آهن پاره تبدیل می‌شود. من خواهش می‌کنم که خودروسازان برای حفظ جان مردم و برای حمایت از تولید، خودروهای ایمن بسازند و به دست مردم بدهند.»

### پلیس مسئول تصادف نیست

سردار هادیانفر در پاسخ به سؤالی که آیا پلیس در تصادفات سهم قصوری برای خود متصور است یا نه؟ گفت: «پلیس به‌ازای هر ۳۷ میلیون وسیله نقلیه نمی‌تواند یک مراقب بگذارد، در مرحله نخست راننده، مسئول حفظ جان راننده و سرنشینان است، دوم بحث ایمنی وسیله نقلیه مطرح می‌شود، یعنی در صورت بی‌مبالاتی راننده ایمنی خودرو مانع تلفات جانی شود و سومین مورد بحث ایمنی جاده‌ها و نقاط حادثه‌خیز است، پلیس در تمام دنیا ناظر قانون است، همه باید به تکالیف قانونی عمل کنند و اگر عمل نکردند پلیس باید با ابزار موجود اعمال قانون کند. تعیین سهم دستگاه‌ها مربوط به کروکی‌ای است که توسط کارشناسان ما تعیین می‌شود. مثلاً در حادثه تصادف زنجیره‌ای در بهبهان مه به‌صورت ناگهانی حادث شد، ما تابع آنچه هستیم که سازمان هواشناسی به ما اعلام می‌کند، ما کارشناس هواشناسی نیستیم و متناسب با آنچه توسط هواشناسی اعلام می‌کند اقدام به انسداد جاده می‌کنیم.»

وی با بیان اینکه پلیس مسئول تصادف نیست و مسئولیت رسیدگی به تصادفات را به عهده دارد، ادامه داد: «اگر زمانی حادثه‌ای روی دهد که پلیس قصور کرده‌باشد، هم پلیس، هم راهور و هم سازمان قضایی برخورد خواهند کرد، به‌طور مثال در تصادف بهبهان سه گروه اعزام شد، گروه نخست برای بررسی اقدامات پلیس راه استان به آنجا اعزام شدند و خدارا شکر اعلام کردند هیچ قصوری نداشتند. از آنجایی که پلیس فرمانده رسیدگی به تصادف است و سهم تقصیر را مشخص می‌کند من تأکید کردم که سهم خودروسازان در تصادفات به مقام قضایی گزارش شود و بیمه‌ها هم باید مطالبه کنند که خسارت خود را از خودروسازان بگیرند.»

### اسقاط «صوری» خودروها

سردار هادیانفر با انتقاد از وضعیت اسقاط خودروهای فرسوده اظهار داشت: «آنچه که به عنوان اسقاط خودرو انجام می‌شود عمدتاً صوری است و بیشتر حواله‌ها باطل می‌شود تا اینکه خودرویی اسقاط شود، این یک آسیب جدی است و سهم قابل توجهی هم در تصادفات دارد. به طوری که حدود ۸۰ درصد موتورسیکلت و ۸۰ درصد ناوگان حمل و نقل عمومی ما فرسوده است که این هشداری جدی است برای تلفات تصادفات جاده‌ای و در مجموع از ۳۷ میلیون وسیله نقلیه سبک و سنگین در کشور که در حال تردد هستند، حدود ۳۲ درصد از این وسایل فرسوده هستند که نگران کننده است.»

به گفته وی حدود ۳۴ درصد از تصادفات رانندگی در کشور ما در جاده‌ها رخ می‌دهد، اما حدود ۷۳ درصد از جانباختگان در جاده‌ها هستند که این نشان می‌دهد باید به جاده‌ها توجه ویژه‌تری شود. این در حالی است که الان ۷ هزار واحد گشتی پلیس در جاده‌ها فعال است و ۴ هزار و ۶۰۰ دوربین جاده‌ای و ۵ هزار و ۳۰۰ دوربین شهری نیز برای ثبت تخلفات فعال است.

رئیس پلیس راهور با بیان این که ۳۳ دستگاه به طور مستقیم و غیرمستقیم در حوزه ایمنی و کاهش تصادفات مسئولیت دارند، گفت: «هفت دستگاه دارای مسئولیت مستقیم هستند که از این میان سهم وزارت راه ۳۳ درصد، پلیس ۱۹ درصد وزارت صنعت و معدن و تجارت ۱۵ درصد، صدا و سیما ۱۲ درصد، وزارت بهداشت ۱۱ درصد و وزارت کشور و شهرداری‌ها ۱۰ درصد است.»

# شماره‌گذاری خودروهای بدون استاندارد باید متوقف شود

## شماره‌گذاری خودروهای غیراستاندارد در گفت‌وگوی «جوان» با کارشناس ترافیک

گفت‌وگو
حسین فصیحی
محبوبه قربانی

**مرگ جمعی مردم در جریان سوانح رانندگی و پیامدهای ناشی از آن آسیب‌های بسیاری را متوجه جامعه کرده‌است. هر چند محرز شده که کیفیت پایین خودروهای تولید داخل نقشی مضاعف در این کشتارهای جاده‌ای داشته با این حال خودروسازان بی‌توجه به حوادث صورت گرفته به حیات خود ادامه می‌دهند. درباره کیفیت پایین خودروها و چرایی بی‌توجهی به آسیب‌های آن موضوع را در گفت‌وگو با سرهنگ هادی هاشمی، رئیس اسبق پلیس راهور تهران ، کارشناس ترافیک و استاد دانشگاه بازکاوی کرده‌ایم.**

**کیفیت پایین خودروهای تولید داخل معضلی است که سال‌هاست وجود داشته و با این که صدها هزار نفر از جمعیت کشور به دلیل نقص این خودروها جانشان را از دست داده‌اند و انتقادهای گسترده‌ای علیه آن مطرح بوده با این حال این خودروها با کیفیت پایین‌تر نسبت به قبل تولید و با قیمت کلان به مردم عرضه می‌شود. ساختار خودروسازی به چه چیزی رسیده که نقد را حتی به قیمت از دست رفتن جان شهروندان پذیرا نیست؟**

این بر می‌گردد به قاعده‌ای که در کشور ما در خصوص خودروسازها حاکم است، ولی در هیچ جای دنیا وجود ندارد و آن حمایت دولت از خودروسازان است. در کشور ما تعرفه‌های سنگین گمرکی و دولتی مردم را نیازمند به خرید خودروهای داخلی می‌کند. از طرفی مجلس هم به دلایلی ورود خودروها را ممنوع می‌کند. مجموع این دو مورد باعث انحصاری شدن خودرو می‌شود، بنابراین رقابتی وجود ندارد. دولت به تعرفه‌های سنگین گمرکی و مالیاتی، به درآمدهای خودش می‌رسد و برای دولت و مجلس ایمنی مهم نیست و اینکه کارشناسان می‌گویند رانندگان در جاده‌ها دچار حوادث می‌شوند، این حرف برای آنها هیچ جایگاهی ندارد زیرا حمایت دولت و درآمد خودروسازان بدون دغدغه به مافیایی تبدیل شده که معلوم نیست پشت آن چه خبر است که هیچ احساس دغدغه‌ای برای سلامت مردم و استفاده از خودروها در کشور نباشد.

در تصادف بهبهان نشان داده شد که خودروسازان با پررویی در چشم مردم نگاه کردند و گفتند خودروهای ما عالی است. بنده از این جواب شرم کردم و جالب اینکه هیچ مسئول و سازمانی از جمله استاندارد هیچ واکنشی نشان نداد و این عدم احساس مسئولیت خیلی خطرناک است. بنابراین هیچ امیدی به شرایط بهتر برای استاندارد شدن خودروها وجود ندارد.

**ارزیابی کیفیت خودروها کجا انجام می‌شود؟ با وجود این کیفیت پایین آیا اساساً ارزیابی آن صورت می‌گیرد یا خیر؟ این رویه در کشورهای پیشرفته چگونه است؟**

در کشورهای پیشرفته دولت مسئول ایمنی و جان مردم است. در آن کشورها دستگاه‌ها و مؤسساتی هستند که خودروها را از حیث فرمانپذیری و سازگاری با سرنشینان، بازدارندگی ترمز، میزان آسیب‌پذیری در تصادفات را ارزیابی و از یک تا پنج‌ستاره می‌دهند. مردم چون تخصص این کار را ندارند خودشان به آنها اعلام می‌کنند که سه‌ستاره و پایین‌تر از آنرا نخرند چون دولت خودش را مسئول ایمنی و جان مردم می‌داند. لذا تکلیف مردم روشن است تا خودروهای ایمن و ناایمن را انتخاب کنند. در کشور ما متأسفانه این ارزیابی صورت نمی‌گیرد و شرایط ارزیابی و نظردادن درباره ایمنی خودروها به گونه‌ای است که در هیچ جای دنیا پیدا نمی‌شود. بنده با داشتن ۳۰ سال تجربه در حرفه تصادفات، معلم تصادفات هستم لذا به جرئت می‌گویم خودروهای ما کیفیت بسیار پایینی دارند و این کیفیت پایین جان مردمی را که اغلب از دهک‌های پایین هستند می‌گیرد یا نقص عضو می‌کند. مسئول این کیفیت و ایمنی وزارت صمت، سازمان استاندارد و خود خودروساز است. در دنیا خودروسازها تنها با استاندارد پایه نمی‌توانند خودروهایشان را بفروشند، بلکه باید با استانداردهای کارخانه‌ای به مدد کیفیت خودروها آنها را به‌فروش برسانند. ولی در کشور ما خودروها به مدد دولت و قوانین و مقررات عجیب و انحصاری خودروها به فروش می‌رود که جای تأسف دارد.

**پلیس سال‌هاست که در صحنه سوانح حاضر شده و علت وقوع حادثه را اعلام کرده‌است. در مورد سوانحی که نقص فنی خودروی داخلی علت وقوع حادثه بود چرا توان پلیس نتوانسته باعث رفع اشکال از خودرو بشود؟ چرا کسی توان متوقف کردن خط تولید را تا رفع اشکال نداشته‌است؟**

مسئولینی که باید خط تولید را به خاطر نقص فنی متوقف کنند وزارت صمت، سازمان استاندارد و سازمان حفاظت محیط‌زیست است. با توجه به رابطه نزدیک آنها بنابراین انتظاری نمی‌رود که این مهم انجام شود. همه آنها این نواقص را می‌دانند و بهتر از همه خود خودروسازها می‌داند که اولاً در قطعات به صورت تکی و به صورت تجمعی کیفیت بسیار پایین است. بارها در تصادفات، قدرت مانور خودروها نشان داده شده‌است که این قطعات بسیار ضعیف هستند و باید اولین کسی که تولید را متوقف می‌کند خود خودروساز بعد وزارت صمت و سپس سازمان استاندارد و محیط زیست باشد که متأسفانه این اتفاق نمی‌افتد.

از طرفی استانداردها بر اساس ضوابط به پلیس برای شماره‌گذاری اعلام می‌شود، پلیس موظف است آن را شماره‌گذاری کند. عکس آن هم صادق است یعنی اگر این استانداردها وجود نداشت وزارت صمت می‌تواند از مشروعیت شماره‌گذاری خودرو را رد کند و خودرو پلاک نشود.

البته انتظاری نداریم چون سالهاست خودشان اقرار کرده‌اند که خودروها کیفیتشان پایین است و اجازه دهید این معایب برطرف شود، اما معلوم نیست چند سال طول می‌کشد و چقدر مردم باید بمیرند، چقدر تاوان داده شود تا درست شود.

وظیفه پلیس چیست؟ پلیس می‌داند که هیچ کدام از خودروها بر اساس ضوابط و قانون دارای استانداردهای ابلاغی نیست، لذا شماره‌گذاری خودرویی باید متوقف شود. خودروهای ما از سال ۹۱ به شرط داشتن ایربگ قابلیت شماره‌گذاری دارند، اما ثابت شده به خصوص در تصادف بهبهان که هیچ کدام ایربگشان عمل نمی‌کند، بنابراین می‌توان شماره‌گذاری را متوقف کرد. این وظیفه پلیس است که پلاک‌هایی که از سال ۹۱ به بعد را پس بگیرد؛ چراکه خودروها جعلی پلاک داده شده است. صحنه‌سازی و سندسازی کرده‌اند و پلیس را در قالب مصوبه وزارت صمت گذاشته‌اند تا پلاک شوند در حالی که خودروها آن استانداردهای لازم را نداشته‌اند. تکلیف پلیس است که شماره‌گذاری را متوقف کند تا ایمنی و استاندارد خودروها تعیین تکلیف شود و خط تولید متوقف شود. اما متأسفانه در همین روزهای اخیر شاهد فروش فوق‌العاده خودروهای داخلی هستیم که ما را به این نتیجه می‌رساند که باید فاتحه ایمن‌سازی را خواند.

نمی‌دانم چرا وزارت و سازمان‌ها پشت به مردم کرده‌اند و رو به خودروسازها هستند. هر چقدر در مورد تلفات مردمی گفته می‌شود ارزشی قائل نیستند. حالا تنها از پلیس انتظار می‌رود که به فکر مردم باشند و به جرئت می‌توان گفت شماره‌گذاری این خودروها خلاف قانون و مقررات است؛ چرا که شرایطش را از دست داده است و نیازی نیست پلیس از کسی اجازه بگیرد و به حکم همان قانون استاندارد باید شماره‌گذاری را ممنوع کند؛ چرا که با توجه به ماهیت پلیس او کار ممنوعه نمی‌کند و خودروهای از سال ۹۱ به بعد نیز تعیین تکلیف شوند.

**یکی از موضوعاتی که همواره باعث جولان خودروسازها در بازار شده انحصاری بودن بازار است. چه سازوکاری در جریان است که خودروهای خارجی بدون گمرکی کلان بتواند وارد رقابت با این خودروها شود؟**

خودروسازها در کشور انحصاری هستند. مردم باید بدانند این خودروها را کسی نمی‌خرد. با وجود تعرفه‌های سنگین گمرکی باید گفت که دولت با برداشتن این تعرفه‌ها می‌تواند مدرن‌ترین و ایمن‌ترین خودرو را که با قیمت پراید امروز در ایران برابری می‌کند را در اختیار مردم بگذارد. با این شرایطی که دولت ایجاد کرده‌است هیچ بهبودی در خودرو ایجاد نخواهد شد.

بسیاری از مردم بی‌گناه به خاطر سهل‌انگاری در خودروسازی مردند و این همه معضلات و ناهنجاری‌های اجتماعی ایجاد شد، اما دولت و وزارت صمت حتی یک عذرخواهی هم از مردم نکردند. با هیچ معادله‌ای در جهان امروز قابل قیاس نیست و مسئله بسیار عجیبی است.

اگر جان مردم برای وزارت و سازمان‌ها مهم باشد باید تعرفه‌های بزرگ گمرکی برداشته شود تا ایجاد رقابت شود و مردم نیز با پول یک پراید یک خودروی استاندارد بخرند تا جانشان در حوادث حفظ شود تا اگر راننده به دلایل مختلف مرتکب تخلف شد تاوانش مرگ یا نقص عضو در نتیجه خاموش شدن چراغ خانواده نباشد. خودرو باید کمک به سرنشینان و حفاظ جان آنها باشد.

**بنابراین خود سازمان استاندارد هم می‌داند خودرو کیفیت ندارد؟**

استاندارد با دلایل و شواهدی که احساس می‌شود آن دلایل و شواهد جعلی است، می‌گوید خودروها باید پلاک شود. خود سازمان استاندارد می‌داند که خودرو آن کیفیت لازم را ندارد. پلیس هم می‌داند. بنابراین پلیس است که نباید خودرویی را که با دلایل و شواهد جعلی اعلام استاندارد می‌شود، شماره‌گذاری کند و هیچ نیازی به آوردن دلیل نیست.

این نوع شماره‌گذاری‌ها غیرمجاز و ممنوع است. باید متوقف شود.

در آخر روی صحبتم با خودروسازان است، تاریخ قضاوت خوبی در مورد شما نخواهد کرد. تولید شما ارتباط مستقیمی با جان مردم دارد و تولیدات شما به جهت نداشتن کیفیت لازم جان مردم را به خطر می‌اندازد. در تصادفات سرنشینان به سه صورت دچار آسیب می‌شوند، برشی، فشاری و کشی. در برشی قطعات ماشین مثل چاقو اعضا و بدن سرنشینان را برش می‌دهد. در فشاری برخورد سرنشینان با قسمت داخلی باعث له شدگی می‌شود و در کشی، نسوج داخلی بدن بر اثر فشار منفی پاره می‌شود و شخص به ظاهر سالم، اما خونریزی داخلی می‌کند و در آخر فوت می‌کند. لذا در هر سه نوع این تصادفات، کمربند و ایربگ مؤثر است؛ چرا که انرژی جنبشی‌اش را خنثی می‌کند و از مرگ و میر جلوگیری یا شدت جراحات را کاهش می‌دهد.

اما این مهم در خودروها وجود ندارد و مثال آن تصادف بهبهان بود. شما می‌دانید که خودروها چه کیفیتی دارند و مرد با اعتماد به شما آنها را خریداری می‌کنند، اما شما آنها را به کمینگاه مرگ می‌برید... باید به وزارت صمت و سازمان‌های مربوطه و همکارانم در پلیس راهنمایی و رانندگی بگویم، حافظ جان مردم شماها هستید. شماها با هویت دادن به خودروهای‌تان اجازه می‌دهید که آنها در هر شهر و هر نوع جاده‌ای تردد کنند و شما به نوعی تضمین سلامت و ایمنی مردم هستید. در حالی که همه می‌دانید خودروها این نقص را دارد و به جای خودروی ایمنی و حامی سرنشین تبدیل به آلت قتاله و بمب متحرک، جان سرنشینان را می‌گیرد، اما سکوت می‌کنید و آنها پلاک می‌شوند. این در هیچ مکتبی پسندیده نیست.

به همکارانم در خانواده پلیس که جانشان را برای حفظ ایمنی مردم به خطر می‌اندازند و هر بار شاهد شهید شدن تعدادی از آنها نیز هستیم، می‌گویم این خودروها استاندارد نیستند و مشروعیت شماره‌گذاری را از دست داده‌اند و باید متوقف شود و رو به مردم هم می‌گویم که این خودروها نامحرم هستند. آنها جعلی و امنیت شما را به خطر می‌اندازند. آنها را نخرید اگر هم دارید استفاده نکنید. از مجلس به عنوان یک کارشناس خواهش می‌کنم با ممنوع کردن ورود خودروها چراغ خانه هموطنانمان را خاموش نکنند. سالانه بیش از ۱۵ هزار نفر به خاطر این مهم کشته می‌شوند که اکثراً نیز سرپرست خانواده‌ها هستند. آنها با این کار ارتقای کیفی و ایمنی را هم نابود می‌کنند. نه تنها ممنوعیت خودروها باید از بین برود بلکه تعرفه‌های گمرکی و مالیاتی حذف شود تا جان مردم حفظ شود.

به وزارت صمت نیز می‌گویم برای درست شدن کیفیت خودروها تنها زمان می‌خرید، اما از هر مسئولی که حامی خودروساز است حمایت می‌کنید. اگر این دو کارخانه را ببندید و حق و حقوق پرسنل آنها را از سرانه مردم بگیرید، می‌ارزد تا جان مردم از بین نرود. این همه حمایت از خودروساز هیچ گونه وجاهت مشروعی ندارد. آنها دارند جان مردم را می‌گیرند. در تصادفاتی که مردم جانشان را از دست می‌دهند هیچ پشیمانی در چهره خودروسازها و سازمان‌های مقصر دیده نمی‌شود. این قصور به چه کسی گفته شود و به کجا پناه ببریم. خدایا خودت شاهد باش که مردم چه کنند و چه کسی به داد آنها برسد.

برگ سبز سواری سایپا هاچ بک مدل ۱۳۹۶ سفید به شماره پلاک ۷۶۱ج۶۸ ایران ۹۸ تیپ ۱۱۱sE به شماره موتور ۶۰۱۰۵۲۱/M۱۳ شماره شناسایی NAS۴۳۱۱۰۰H۱۰۰۵۷۶۴ بنام مهدیس ترجمان مفقود گردیده وازدرجه اعتبار ساقط است.
ایلام

مفقودی
پلاک موتور سیکلت سیستم آزما تیپ CDI ۱۲۵ رنگ قرمز مدل ۱۳۸۶ شماره پلاک ۲۳۷۹۵ ۶۸۸ شماره موتور۳۰۰۱۲۰۶ شماره شاسی NBD۱۲۵C۸۶۰۰۴۸۹ بنام محمود اسدی کد ملی ۲۵۱۲۱۱۵۷۹۸ مفقود گردیده واز درجه اعتبار ساقط میباشد.
هرمزگان

برگ سبز، سند کمپانی و بنچاق محضری خودرو سواری رنو تیپ پارس تندر مدل ۱۳۹۵ به رنگ سفید روغنی به شماره پلاک ایران ۱۰ – ۳۵۱ ص ۴۵ به شماره موتور K۴MA۶۹۰-W۱۵۵۵۷۱ و شماره شاسی NAPLSRALDG۱۲۶۰۱۴۴ متعلق به مجید بنده با کد ملی ۱۷۲۸۴۸۹۲۳۷ مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.
البرز

هرگونه اتلاف قابل توجه آب(شکستگی لوله ها،باز بودن لوله ها،هدر روی آب در هر نقطه)را به مرکز ارتباطات مردمی(۱۲۲)اطلاع دهید.
نوبت دوم

آگهی تجدید مناقصه عمومی یک مرحله ای

شرکت آب و فاضلاب استان زنجان در نظر دارد انجام پروژه با اطلاعات ذیل را از طریق مناقصه عمومی به یکی از شرکتهای حائز شرایط واگذار نماید.
نام و نشانی مناقصه گزار: شرکت آب و فاضلاب استان زنجان به آدرس: زنجان کمربندی شمالی-ابتدای زیباشهر کد پستی ۴۵۱۴۹۷۸۷۵۷
عنوان و مشخصات کلی پروژه:

| شماره مناقصه | نام و محل پروژه | برآورد اولیه (ریال) | محل تامین اعتبار | تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار (ریال) |
|---|---|---|---|---|
| ۱۴۰۰-۸۳ | خدمات تعمیرات موردی تجهیزات منصوب چاههای آب شرب استان زنجان (تخلیه و نصب تجهیزات منصوب چاه های آب شرب) | ۱۲/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ | منابع جاری شرکت | ۴۹۰/۰۰۰/۰۰۰ |

صلاحیت مورد نیاز: کلیه شرکتها و یا پیمانکارانی که دارای نمایندگی یا عاملیت فروش و خدمات پس از فروش یکی از کارخانجات معتبر داخلی تولید کننده الکتروپمپ را دارند
تاریخ وآدرس دریافت اسناد مناقصه: اسناد مناقصه فوق از مورخه ۱۴۰۰/۱۱/۰۳ لغایت مورخه ۱۴۰۰/۱۱/۱۰ در سایتهای http://iets.mporg.ir و www.znabfa.ir بصورت رایگان جهت دریافت موجود است و مناقصه گر می بایست جهت شرکت در مناقصه ، نسبت به دانلود اسناد مناقصه اقدام نماید .
نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار : تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار می بایست به یکی از صور درج شده در آیین نامه تضمین برای معاملات دولتی و کسر از مطالبات ارائه گردد که جزئیات به صورت مشروح در اسناد مناقصه توضیح داده شده است.
مدت اعتبار پیشنهادها : مدت اعتبار پیشنهادها ۳ ماه بوده و قابل تمدید تا ۳ ماه دیگر می باشد.
سایتهای ثبت آگهی : http://tender.nww.ir ,www.znabfa.ir ,http://iets.mporg.ir
مهلت تحویل پاکات مناقصه : مهلت تحویل پاکات مناقصه فوق حداکثر تا پایان وقت اداری مورخه ۱۴۰۰/۱۱/۲۰ می باشد.
مکان تحویل پاکات: دبیرخانه شرکت آب و فاضلاب استان زنجان به آدرس زنجان کمربندی شمالی- ابتدای زیباشهر کد پستی:۴۵۱۴۹۷۸۷۵۷
زمان گشایش پاکات : پاکات مناقصه فوق در ساعت ۱۰ روز شنبه مورخه ۱۴۰۰/۱۱/۲۳ در سالن جلسات شرکت آب و فاضلاب استان زنجان بازگشایی خواهد شد.
سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مناقصه مندرج است.
به پیشنهادهای فاقد امضاء ، مشروط، مخدوش و همچنین پیشنهاداتی که پس از مهلت مقرر در فراخوان واصل گردد ترتیب اثر داده نخواهد شد.
هزینه آگهی بر عهده برنده مناقصه خواهد بود.
دفتر روابط عمومی شرکت آب و فاضلاب استان زنجان

نوبت اول
آگهی تجدید مناقصه عمومی
شهرداری شهریار در نظر دارد به استناد درخواست شماره ۳۲۸۹ مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۲۷ معاونت فنی و نظارت بر پروژه های عمرانی درخصوص تجدید مناقصه عمومی (تکمیل پارک و فضای سبز در شهرک المهدی) با اعتبار ۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال با شماره فراخوان ۲۰۰۰۰۹۳۸۹۷۰۰۰۰۹۸ در سامانه نسبت به انتخاب پیمانکار اقدام نماید. لذا از متقاضیان واجد شرایط دعوت بعمل می آید جهت دریافت اسناد مناقصه به شرح ذیل تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت ( ستاد ) به آدرس www.setadiran.ir مراجعه نمایند.
۱-مبلغ سپرده شرکت در مناقصه ۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال میباشد. سپرده نفرات اول و دوم مناقصه تا زمان انجام معامله و قرارداد مسترد نخواهد شد ( سپرده بصورت واریز نقدی به حساب سپرده اشخاص شهرداری و یا ضمانت نامه بانکی)
۲-سایر اطلاعات و جزئیات مربوط به واگذاری در اسناد مناقصه درج گردیده است.
۳-شهرداری در رد یا قبول پیشنهادات مختار است.
۴ -هزینه درج آگهی به عهده برنده مناقصه می باشد.
۵-متقاضیان می بایست دارای حداقل رتبه ۵ رشته ابنیه و تاسیسات از سازمان برنامه و بودجه کشور باشند.
۶-مهلت دریافت اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۰/۱۱/۰۶ تا تاریخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۴ ساعت ۱۴/۰۰ از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت.
۷-مهلت ارائه پیشنهادات تا ساعت ۱۴/۰۰ مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۲۴ در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت .
۸-زمان بازگشایی پاکت ها: ساعت ۱۴/۳۰ مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۲۵ در محل : شهریار -میدان نماز -جنب پایانه ۲۲ بهمن -شهرداری شهریار.
محمد صادق کولی وند- شهردار شهریار