

اهمیت کیفیت خودروهای سواری در کاهش آلودگی شهرها و حفظ محیط زیست ایران

# ماشین‌هایی که هوای سالم را می‌بلعند



**دکتر محمدرضا حیدری**، آلودگی هوا یکی از دغدغه‌های اصلی شهروندان ایرانی است. سازمان بهداشت جهانی (WHO) آلودگی هوا را یکی از عوامل اصلی (گروه اول) سرطان‌ها معرفی کرده است. نتیجه تحقیقات منتشرشده در پایگاه علمی دانشگاه کمبریج نیز آلودگی هوا را به عنوان یکی از عوامل اصلی بیماری‌های تنفسی و سرطان ریه گزارش داده است. همچنین طبق این گزارش چهار عامل از ۱۰ عامل اصلی مرگ و میر در ایران بیماری‌های قلبی بوده است که آلودگی هوا در آن نقش بسزایی دارد. منابع آلودگی هوا می‌توانند متنوع باشند. به‌عنوان مثال منابع اصلی آلودگی شهرهای بزرگ در ایران نیز تردد خودروهای فرسوده، ناوگان حمل‌ونقل فرسوده، آلاینده‌کی‌های کارخانه‌ها، ذرات معلق و ریزگردها هستند که هرکدام ناشی از عدم توجه کافی به اصول اولیه توسعه پایدار و متوازن در ایران و در برخی موارد کشورهای همسایه ایران است. در میان انواع منابع آلودگی هوا، دی‌اکسیدکربن خروجی از اکزوز خودروهای سواری نیز حائز اهمیت است. مصرف سوخت فسفیلی (بنزین) در خودروهای سواری نیز منجر به تولید دی‌اکسید کربن، مونوکسیدکربن، انواع اکسیدهای نیتروژن (NOx) و سولفور (SOx) می‌شود که در هوا می‌توانند با دیگر ذرات معلق مانند گرد و غبار نیز ترکیب شوند و آلاینده‌های ثانویه تولید کنند. طبق گزارش علمی چاپ‌شده در سال ۱۳۸۲ نیز بیش از ۸۵ درصد از تولید گازهای شیمیایی فرار (Volatile Organic Compounds) در تهران ناشی از تردد خودروها بوده است. این گازهای شیمیایی فرار بسیار سمی و خطرناک‌اند و از عوامل انواع بیماری‌ها از جمله سرطان‌ها به حساب می‌آیند. خودروها عامل تولید ۹۵ درصد مونوکسیدکربن، ۴۵ درصد گازهای نیتروژنی و ۷۰ درصد ذرات معلق در تهران بوده‌اند که نشان‌دهنده اهمیت خودروها در ایجاد آلایندهی با در نقطه مقابل نیز حفظ هوای پاک در شهرهاست. در ادامه به بررسی علمی و اجمالی آلایندهی (به‌صورت کلی‌تر؛ ردپای کربنی) خودروها پرداخته شده است.

دی‌اکسید تولیدی در آن کشور بوده که تا سال ۱۳۸۷ به ۲۳

درصد نیز افزایش یافته است. این میزان افزایش دلایل متفاوتی دارد که مهم‌ترین آنها افزایش تعداد و میزان استفاده از خودرو در بین شهروندان این کشور بوده است. تقریباً می‌توان گفت چین شرایطی برای دیگر کشورهای دنیا و در حالت شدیدتری در کشورهای درحال‌توسعه در حال رخ‌دادن است. مجله علمی انرژی (Energy – Elsevier) میزان جهانی فروش سالانه خودرو را در سال ۱۳۵۹ حدوداً ۲۹ میلیون و در سال ۱۳۹۳ حدوداً ۶۵ میلیون گزارش داده است که می‌تواند در ۳۰ سال آینده (۱۴۳۰) نیز به بیش از دو برابر (۱۳۰ میلیون خودرو) افزایش یابد. میزان جهانی تولید سالانه گازهای گلخانه‌ای ناشی از خودروهای سواری در سال ۱۳۹۳ به ۲۸۰۰ میلیون تن رسیده که معادل حدوداً ۹ درصد کل دی‌اکسیدکربن تولیدی در بخش انرژی است. خیر خوب آن است که پیش‌نمایی می‌شود این مقدار تا سال ۱۴۳۰ با وجود افزایش تعداد خودرو در جهان نیز به کمتر از ۲۳۰۰ میلیون تن برسد. اما این کاهش برای همه کشورها رخ نخواهد داد. این پیش‌نمایی میزان ردپای کربنی خودروها در کشورهای توسعه‌یافته را کاهش و در نقطه مقابل در کشورهای کمتر توسعه‌یافته را نیز افزایشی گزارش داده است. در حال حاضر به‌طور متوسط در کشورهای توسعه‌یافته یک خودرو به ازای دو نفر و در کشورهای در حال توسعه یک خودرو به‌ازای ۱۰ نفر ثبت شده است که این میزان برای کشورهای در حال توسعه در دهه‌های اخیر با افزایش چشمگیری همراه بوده است و ادامه خواهد داشت؛ بنابراین ردپای کربنی (مستقیم از اکزوز خودروها و غیرمستقیم در طول چرخه حیات آنها) ناشی از خودروها در کشورهای در حال توسعه‌ای مانند ایران موضوعی حیاتی است که بایستی هرچه سریع‌تر و با جدیت بیشتری از طرف دولت و خودروسازان پیگیری شود. در غیر این صورت می‌تواند خسارات انسانی و زیست‌محیطی غیر قابل جبران و فراوانی در کوتاه‌مدت و بلندمدت از خود به جای گذارد.

**نقش سیاست‌گذاری‌ها بر میزان رد پای کربنی خودروها چقدر است؟**

تشویق به استفاده از خودروهای برقی، استفاده از سوخت‌های جایگزین سوخت فسفیلی و ممنوعیت فروش

خودروی برقی، انتقال تکنولوژی ساخت خودروهای برقی به داخل کشور با دست‌یافتن به آن تکنولوژی هرکدام معایب و مزایای خود را داشته است و باید از جنبه‌های مختلف اقتصادی و محیط‌زیستی مورد کنکاَش قرار گیرد که البته موضوع این نوشته نیست.

استفاده از سوخت‌های جایگزین‌ یا افزایش کیفیت سوخت‌های بنزینی یکی دیگر از سیاست‌گذاری‌های کلان کشورها برای کاهش ردپای کربنی و آلایندهی ناشی از تردد خودروهاست. بنزین یکی از اصلی‌ترین منابع تأمین انرژی خودروهای سسواری است که در کیفیت‌های متفاوت تولید می‌شود و هرکدام اثرات زیست‌محیطی متفاوتی دارند. بنزین ارائه‌شده در ایران در شهرهای بزرگ یورو ۴ و در شهرهای کوچک‌تر یورو ۳ گزارش شده است. هرچند منابع مختلف

اعداد متفاوتی را گزارش داده‌اند. این در حالی است که در کشورهای توسعه‌یافته سیاست‌ها به سمت استفاده از بنزین یورو ۷ از سال ۱۴۰۴ به بعد است. برای درک بهتر تفاوت کیفیت انواع بنزین نیز میزان گاز منواکسیدکربن و اکسیدهای نیتروژن منتشرشده از مصرف بنزین‌های یورو ۴٫۳ و ۷ برای شهری مانند تهران تخمین زده شده است. در صورت استفاده از بنزین یورو ۴ به جای یورو ۳ نیز می‌توان سالانه از انتشار بیش از ۱۰۴ هزار تن مونوکسید کربن و پنج‌هزارو ۶۰۰ تن اکسیدهای نیتروژن جلوگیری کرد و در صورت استفاده از بنزین باکیفیتی مانند یورو ۷ به جای بنزین یورو ۴ نیز سالانه می‌توان از انتشار ۷۲ هزار تن مونوکسید کربن و سه‌هزارو ۲۰۰ تن اکسید نیتروژن جلوگیری به عمل آورد. طبق مطالعه منتشرشده در وب‌سایت اندشگاه کمبریج مبنی بر تعداد مرگ و میر احتمالی شهروندان شهرهای اروپایی به دلیل آلودگی هوا، می‌توان به‌طور تقریبی تعداد تلفات احتمالی عدم رعایت اصول آلودگی هوا را برای شهری مانند تهران سالانه حداقل سه‌هزارو ۵۰۰ نفر تخمین زد. از همین جهت است که تولیدکنندگان سوخت در برخی از کشورهای توسعه‌یافته مجبور به استفاده بیشتر از زیست سوخت (Biofuel) در بنزین و گازوئیل هستند تا از میزان انتشار آلاینده‌ها و ردپای کربنی خودروها کم شود. مطابق با این سیاست‌گذاری (افزودن زیست سوخت)، پیش‌نمایی می‌شود

خودروهای بنزینی و دیزلی از سیاست‌های متداول در کشورهای توسعه‌یافته در مواجهه با ردپای کربنی خودروهاست. مطابق گزارش آژانس انرژی بین‌المللی (IEA) در حال حاضر حدوداً یک درصد از خودروهای جهان برقی هستند که در ۱۰ سال آینده تا ۱۴ درصد نیز افزایش خواهد یافت. در سال ۱۳۹۹ هر هزار نفر شهروند نروژ ۸۱ خودروی برقی داشته‌اند. این عدد به‌طور حدودی برای سوئد ۲۱، آلمان ۹، انگلستان ۷، آمریکا ۵ و برای چین و کره جنوبی ۳ بوده است. میزان تولید خودروهای برقی روز به روز افزایش یافته و براساس گزارش اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) در ۳۰ سال آینده بیش از ۳۰ درصد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای را خودروهای برقی تشکیل خواهند داد؛ اما استفاده از خودروهای برقی نیازمند گسترش زیرساخت‌های اساسی مانند ایجاد محل شارژ خودروها (مشابه پمپ‌بنزین‌های کنونی) در مسیرهای بین شهری و درون‌شهری است. علاوه بر آن ازآنجایی‌که الکتریسته منبع انرژی مورد نیاز خودروهای برقی است، گسترش و نوسازی شبکه برق کشور نیز از الزامات اصلی آن است. طبیعتاً هرقدر که منبع اصلی تولید الکتریسته پاک‌تر و سبزتر باشد، میزان آلایندهی و رد پای کربنی خودروهای برقی نیز کمتر خواهد بود؛ برای مثال ردپای کربنی خودروی برقی که در کشوری که منبع تولید الکتریسته آن انرژی‌های پاک مانند انرژی خورشیدی و پادی است به مراتب کمتر از ردپای کربنی خودروی برقی است که برای تولید الکتریسته لازم از منابع فسفیلی مانند ذغال سنگ یا مازوت استفاده می‌شود؛ ازاین‌رو برای استفاده از خودروهای برقی در سال‌های آتی نیز باید از هم‌اکنون دولت به فکر بسترسازی‌های لازم از قبیل نوسازی شبکه برق در گام اول و کربن‌زدایی از آن در گام دوم و برنامه‌ریزی‌هایی مانند تعبیه مناسب محل شارژ باشد تا کشور، جامعه و محیط زیست از موهبات خودروهای برقی بهره‌مند شوند. خودروهای برقی درحال‌حاضر در مقیاس گسترده تولید نمی‌شوند و احتمالاً تکنولوژی ساخت آن مانند بسیاری دیگر از تکنولوژی‌های جدید و پیشرفته پس از چندین دهه به کشورهای در حال توسعه منتقل شود. پس از انتقال این‌گونه تکنولوژی‌های جدید بستگی فراوانی به میزان و نوع ارتباط بین کشورها و سیاست‌های کلی آنها دارد. واردات

## فراخوان کمک به ۲ خانواده بدسرپرست برای تهیه سرپناه

هوشمند نتوانست ادامه تحصیل دهد و به صورت فصلی

کارگری می‌کند و دو فرزند دیگر مهری هم دبستان می‌روند.

مهری ماه گذشته به دلیل آنکه نتوانست پول پیشی را که صاحبخانه‌شان از او می‌خواست، تأمین کند، مجبور شد اسباب و اثاثیه‌اش را در گوشه‌ای از حیاط خانه همسایه‌شان بگذارد و با کفش‌های آهنی به دنبال خانه باشد، اما هنوز به نتیجه نرسیده. او می‌گوید: شب‌خانه مادرم می‌رویم در پاک‌دشت، اما ششما تصور کن در یک اتاق ۱۴ متری من و سه بچه‌ام، مادر و پدرم و خواهر و برادرم زندگی می‌کنیم. صدای برادرم درآمده و مدام غر می‌زند تا جایی که دی‌شش پسرم خانه نیامد.

مهری خانه‌ای را پیدا کرده که تقریباً برای او و فرزندانش شرایط ایدنالی دارد و صاحبخانه با او قرارداد دوساله می‌بندد، اما ودیعه این خانه ۴۰ میلیون تومان است و او ۱۵ میلیون برای تهیه این خانه کم دارد.

شرایط نصیبه هم تقریباً شبیه به مهری است. حالا چهار سال می‌شود که همسر نصیبه کم شده است. همسر او که معتاب به شیشه بود، یکی از روزهای پاییزی سال ۹۷ از خانه خارج می‌شود و دیگر بازمی‌گردد. مراجعه به پلیس

شرق؛ خانواده‌های زیادی زیر بار گرانی کم‌رخ کرده‌اند و

خانمان و شاکله زندگی‌شان به هم ریخته است. این مسئله بیشتر در میان قشر متوسط و کم‌برخوردار به چشم می‌خورد. خانواده نصیبه و مهری، دو خانواده هستند که حالا وسایل کهنه‌شان را که در حد گذران معمول زندگی است، در گوشه

حیاط خانه دوست و آشنا جمع کرده‌اند تا بتوانند از پس

هزینه‌های گرم‌شکن اجاره و ودیعه مسکن بریبایند.

مهری ۴۳ساله است و در یک کارگاه قالی‌بافی در ساوه کار می‌کند. شوهر او قاسم به جرم حمل مواد مخدر حبس ابد دارد و خودش نان‌آور خانواده چهارنفره‌شان است. مهری می‌گوید: قاسم جرم را گردن گرفت چون صاحبکارش بهش وعده داد برای ما خانه و سرپناه و یک حقوق ماهانه تأمین می‌کند. تمام برنامه‌ریزی‌ها را طوری چیدند که موی لای درزش نرود و قاسم گناهکار باشد. بعد از آنکه حکم قاسم آمد، صاحبکارش سکتته کرد و مرد و بچه‌هایش هم اصلاً ماجرا را نکردن نگرفتند و من را از خانه‌شان با تک بیرون کردند.

پسر بزرگ مهری، نادر ۱۴ساله است که بعد از شیوع کرونا و آنلاین‌شدن مدارس، به دلیل نداشت تبلت و گوشی



میزان تولید گازهای گلخانه‌ای خودروها در سوئد تا سال ۲۰۲۰ نسبت به سال ۲۰۱۰ نیز ۷۰ درصد کاهش داشته باشد.

همان‌گونه که قبل‌تر گفته شد ممنوعیت فروش خودروهای بنزینی یکی دیگر از سیاست‌های جدی در کشورهای توسعه‌یافته است که کاهش شدید دی‌اکسید کربن خروجی از اکزوز خودروها و در نتیجه کاهش ردپای کربنی خودروها را به همراه دارد. طبق گزارش برنامه محیط زیست سازمان ملل (UNEP – ۲۰۱۹) کشورهایی مانند سوئد، کانادا، فرانسه، انگلستان، مکزیک و ژاپن در پی توقف تولید خودروهای بنزینی و دیزلی در آینده‌ای نزدیک هستند. کشور سوئد فروش این‌گونه خودروها را از سال ۱۴۱۰ به بعد به‌طور کامل ممنوع کرده است. مطابق این سیاست‌گذاری، پیش‌نمایی می‌شود ردپای کربنی خودروها در سوئد تا سال ۱۴۲۰ نیز ۶۷ درصد کاهش یابد.

دولت‌ها می‌توانند با وضع سیاست‌های مناسب نقش کلیدی در حفظ محیط زیست ایفا کنند. در این میان صنعت خودروسازی به‌عنوان یکی از صنایع بزرگ کشور باید مورد توجه ویژه قرار گیرد. ایجاد اشتغال و رونق کسب‌وکار ناشی از تولید خودرو در داخل از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است اما به‌تثهایی نمی‌تواند ضامن توسعه پایدار در ایران باشد. توجه توامان به مقوله محیط زیست و اولویت‌بخشی به حفظ آن، شرط لازم برای یک توسعه پایدار است که باید به‌طور جد توسط نهادهای تصمیم‌ساز مورد توجه قرار گیرد. ردپای کربنی خودروها که شامل انتشار مستقیم آلاینده‌های سمی و سرطانی از اکزوزها و انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از فعالیت‌های قطعه‌سازی و خودروسازی هستند می‌توانند به‌راحتی موجب تخریب اکوسیستم طبیعی و به‌خطرآفتادن سلامت‌انسان‌ها شوند. کاهش معنادار آلودگی شهرها بدون نوسازی صنایع خودروسازی، عرضه بنزین باکیفیت و اعمال سیاست‌های پایدار در جهت توسعه یا واردات خودروهای برقی و کم‌مصرف به احتمال فراوان ممکن نخواهد بود. سؤال اساسی شاید آن باشد که آیا اولویت دولت‌ها نیز مانند بخش بزرگی از جامعه ایران حفظ محیط زیست است یا خیر؟

✦**پژوهشگر حوزه محیط زیست و توسعه پایدار دانشگاه میشیگان**

### کنکور، فساد و قطع اینترنت

**ادامه از صفحه اول**

گزارش هفته گذشته روزنامه اعتماد از پشت پرده کنکور ۱۴۰۰ خیلی دیر چاپ شد؛ انتشار زودتر آن می‌توانست بسیاری از کنکوری‌های امسال را از صرافت شرکت در آزمون یباندازد؛ چراکه نشان می‌داد فساد در سیستم برگزاری کنکور، فراتر از سؤال‌فروشی‌های رایج، به جاهای بدی می‌رسد. هم‌زمان، رسانه‌های نزدیک به دولت هم با انتشار چند گزارش از شیوه‌های عجیب‌وغریب تقلب در کنکور، تلاش کردند انگشت اتهام از سمت پاندهای متخلف در کنکور به دولت دانش‌آموزان برود. برگزاری آزمون‌های سراسری در دنیا، نموداری از هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف است. همین حالا هم که جوان‌ها یکی بعد از دیگری از کشور خارج می‌شوند و برای ادامه تحصیل، کشور دیگری را انتخاب می‌کنند، باز هم ظرافت و طراحی منظم آزمون خارجی‌هاست که چراغ سبز اولیه به پروسه مهاجرت را روشن می‌کند. دولت در ایران اما همواره یکی از مخالفان خاموش حذف کنکور بوده است؛ چراکه در صورت حذف این آزمون استرس‌زا، بسیاری از ابزارهای سرنوشت‌ساز نسل‌های آینده را از دست خواهد داد. کنکور برای پسرها راهی برای به تأخیر انداختن خدمت زیر پرچم است و برای دخترها، تنها راه ورود مستقل به دنیای جوانی و دولت نمی‌خواهد نقش خود را در این گولگاه به غیر واگذار کند. نتیجه چه شده؟ قطع اینترنت در روز برگزاری آزمون!

### بدون تاریخ همه چیز مجاز است

**ادامه از صفحه اول**

پایان‌باوران اصرار دارند باید خود را از اقتدار سنت و این تصور رها کنیم که گذشته می‌تواند به کار تفکر در رفتار امروز ما بیاید. مهم این نیست که با حذف تاریخ ما پیروزی‌ها و رشادت‌ها و مقاومت‌های تاریخی خود را کنار می‌گذاریم، دست بر قضا با حذف تاریخی ما چهل‌های تاریخی و شکست‌های خفت‌بارمان را کنار می‌گذاریم و باز در یک فرایند ناخواسته دوباره آنان را بازتولید خواهیم کرد. تاریخ زمانی به کار ما می‌آید که ما را با جهالت‌های خود روبه‌رو کند. باید این جهالت‌ها را شناخت و آنها را کدگذاری کرد. آنچه از تاریخ همواره یاد می‌شود و اذهان را اشباع می‌سازد و این اشباع‌شدگی به بی‌حفاظگی منجر می‌شود، همانا شرح رشادت‌ها و مقاومت‌های اغراق‌شده تاریخی است که می‌تواند هویت‌های جعلی بسازد. هویت‌های متورم که هیچ کارکرد آموزشی ندارند. امروز باید از جهالت‌ها و شکست‌های خود سخن بگوییم و نگذاریم شکست‌ها و جهالت‌های ما را از تاریخ حذف کنند یا آن را در شمالیلی دیگر جعل کنند و به خورد ما بدهند. روشنفکران و سیاست‌مدارانی که هنوز می‌توانند مبدأ تحول فکری نباشند باید به میدان بیایند و نه از اختنارات ما سخن بگویند بلکه از اشتباهات ما رونمایی کنند، هرچند تلخ و گزنده اما راه رهایی ما مواجهه رادیکال و انتقادی با تاریخ است، چراکه در جامعه بدون تاریخ همه‌چیز مجاز است.

و آگهی روزنامه و گشتن در بیمارستان‌ها و پزشکی قانونی

افاقه نمی‌کند. نصیبه پرستار سالمند است، او دو فرزند هشت

و ۱۲ساله دارد. نصیبه اسبابش را بعد از آنکه صاحبخانه به دلیل بالارفتن اجاره با او قرارداد بستت، به خانه خواهرش برده و حالا شوهرخواهرش می‌گوید تا ۱۰ روز دیگر باید اسبابش را از خانه او ببرد، چون جایشان تنگ است. نصیبه می‌گوید: هرشب یک جا می‌خوابیم؛ یک شب خانه همسایه سر کوچه، یک شب خانه همسایه ته کوچه، یک شب خانه خواهر، یک شب خانه صاحبکار… ولی دیگر شدنی نیست.

تصمیم دارم در خیابان چادر بزنم. نصیبه هم برای تأمین یک سرپناه مناسب حداقل ۱۵ میلیون نیاز دارد تا بتواند ودیعه‌اش را به ۵۰ میلیون برساند و یک خانه کوچک اجاره کند. ما مطابق رسم گذشته، روی یکم خونتندگان «شرق» حساب می‌کنیم. علاقه‌مندان کمک به این دو خانواده می‌توانند مبالغ اهدایی خود را به شماره کارت ۵۰۴۷۰۶۱۰۳۵۲۱۸۴۴۱-۰۲۶۱۰۳۵۲۱۸۴۴۱ بانک شهر، به نام شهروز همتی‌پل‌سنکی، خبرنگار گروه جامعه روزنامه «شرق» واریز کنند. گزارش اقدامات بعدی در همین صفحه منتشر خواهد شد.

### برگ سبز ، سند کمپانی و کارت موتورسیکلت تکتاز

رنگ مشکی مدل ۱۳۹۵ به شماره پلاک ایران

۳۲۴ \_ ۹۸۲۲۶ و شماره موتور ۰۳۶۸۴۰ و شماره

شاسی ۹۵۰۴۷۱۱ به نام **شهرام کلهر** مفقود گردیده

و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

کارت موتور سیکلت بوکسر رنگ مشکی مدل ۱۳۹۳

به شماره پلاک ایران ۱۲۶\_۵۸۳۶۹

و شماره موتورPFMBUJ51046 و شماره شاسی

150R9302829 \*N5P\*\* به نام **شقایق قیاسی**

مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

آگهی تغییرات شرکت مهدسی تال ایران سهامی خاص به شماره ثبت ۸۲۷۷۸ و شناسه ملی ۱۰۱۰۱۲۷۴۰۵۲ به استناد صورتجلسه مجمع عمومی فوق العاده مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۴ تصمیحات ذیل اتخاذ شد:
سرمایه شرکت از مبلغ ۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال به ۱۴۰۱/۰۳/۴ مبلغ ۲۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال منقسم به ۵۰۰۰۰ سهم ۵۰۰۰۰۰۰۰۰ ریالی با تعداد ۵۰۰۰ سهم آن بی نام عادی تعداد ۴۵۰۰۰ سهم آن با نام عادی می باشد که تماما از محل مطالبات حال شده افزایش یافته و ماده مربوطه در اساسنامه بشرح فوق اصلاح و ذیل ثبت از لحاظ افزایش سرمایه در تاریخ فوق الذکر تکمیل امضا گردید.
سازمان ثبت اسنادواملاک کشور اداره ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری تهران (۱۳۴۳۵۷۸)

### سازمان آگهی‌های روزنامه شرق

۱۱۹ ۳۶ ۸۶۰