



اشرف سادات جلال زاده روزنامه‌کار

بیمارستان، بهشت زهرا نیست

شیون‌زنان این سو و آن سوی بیمارستان را می‌پیماید، شرایط برای همراهان بیمار در این مرحله قابل درک است ولی عمق فاجعه زمانی اتفاق خواهد افتاد که اقدامات پزشکان مثمّر واقع نشود و بیمار جان خود را از دست بدهد. آن زمان است که بیمارستان تبدیل به محشر خواهد شد و کادر درمان، قاتلان و عاملان فوت‌شدن بیمار هستند و فحش‌ها و ناسزاهایی است که توسط همراهان متوفی به کادر درمان روانه می‌شود.

در این مقطع زمانی فضای بسیار سنگینی در بیمارستان حاکم خواهد شد و نتیجتا حراست بیمارستان همراهان بیمار را به بیرون هدایت می‌کند و عزاداری‌ها در محوطه بیمارستان آغاز می‌شود و تا زمان تحویل متوفی بر تعداد اقوام متوفی در محوطه بیمارستان افزوده می‌شود. فضایی بسیار نامطلوب برای بیمارانی که در بخش‌های بستری برای مبارزه با بیماری در تلاش هستند که می‌تلبد چاره‌اندیشی عمیقی در این حوزه صورت پذیرد.

از دیدگاه نگارنده مشکلات روانی مانند اختلالات جسمانی نیست که دلیل مشخصی

داشته باشد، بلکه در نتیجه موضوعاتی که روان فرد را فرسوده می‌کند به وجود می‌آیند. دلیل ابتلای اغلب پرسنل بیمارستان‌ها و کادر درمان به این مشکلات حضور بی‌وقفه در بیمارستان حتی در زمان مقابله و درگیری با بیماری کرونا بوده است.

حضور مشاوران و روان‌شناسان و اختصاص واحدی در بیمارستان‌ها برای آرام‌سازی فضای بیمارستان و مشاوره همراهان بیمارانی که عزیزان خود را از دست داده‌اند یا مدت‌زمان زیادی شاید ماه‌ها را باید به عنوان همراه بیمار در کنار عزیزانشان باشند بسیار مثمّر خواهد بود. حضور واحد مشاوران می‌تواند به پرسنل بیمارستان نیز کمک روحی کند. همان‌گونه‌که می‌دانیم حضور فیزیکی در بیمارستان‌ها و وجود صحنه‌های بیماری و مرگ خصوصا در زمان کرونا تأثیری بسیار منفی در روحیه کادر درمان داشته است و حضور مشاوران می‌تواند تأثیرات مطلوبی داشته باشد.

امیدواریم مسئولان متولی وزارت بهداشت و درمان اقداماتی صحیح و اصولی در این امر داشته باشند تا علاج واقعه قبل از وقوع باشد.

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 می‌دهد و در نقطه مقابل در کشورهای کمتر توسعه‌یافته نیز افزایشی گزارش داده است. در حال حاضر به طور متوسط در کشورهای توسعه‌یافته یک خودرو به ازای دو نفر و در کشورهای در حال توسعه یک خودرو به ازای 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 انگوز 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 بگذارد.

نقش سیاست‌گذاری‌ها بر میزان ردپای کربنی خودروها چقدر است؟

تشویق به استفاده از خودروهای برقی، استفاده از سوخت‌های جایگزین سوخت فسیلی و ممنوعیت فروش خودروهای بنزینی و دیزلی از سیاست‌های متداول در کشورهای توسعه‌یافته در مواجهه با رد پای کربنی خودروهاست. مطابق گزارش آژانس انرژی بین‌المللی (IEA) درحال حاضر حدودا یک درصد از خودروهای جهان برقی هستند که در مدت 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 روزبه‌روز 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 پمپ بنزین‌های کنونی) در مسیرهای بین‌شهری و درون‌شهری است. علاوه‌برآن از آنجایی که الکتریسیته منبع انرژی مورد نیاز خودروهای برقی است، گسترش و نوسازی شبکه برق کشور نیز از الزامات اصلی آن است. طبیعتا هرقدر که منبع اصلی تولید الکتریسیته پاک‌تر و سبزتر باشد، میزان آلایندگی و رد پای کربنی خودروهای برقی نیز کمتر خواهد بود. به‌عنوان مثال رد پای کربنی خودروی برقی که در کشوری که منبع تولید الکتریسیته آن انرژی‌های پاک مانند انرژی خورشیدی و بادی است، به مراتب کمتر از رد پای کربنی خودروی برقی است که برای تولید الکتریسیته لازم از منابع فسیلی مانند زغال سنگ یا مازوت استفاده می‌کند؛ بنابراین برای استفاده از خودروهای برقی در سال‌های آتی نیز باید از هم‌اکنون دولت به فکر زمینه‌سازی‌های 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 موهبت‌های خودروهای برقی بهره‌مند شوند. خودروهای برقی درحال حاضر در مقیاس گسترده تولید نمی‌شوند و احتمالا تکنولوژی ساخت آن مانند بسیاری دیگر از تکنولوژی‌های جدید و پیشرفته پس از چندین دهه به کشورهای در حال توسعه منتقل شود. زمان انتقال این‌گونه تکنولوژی‌های جدید بستگی فراوانی به میزان و نوع ارتباط بین کشورها و سیاست‌های کلی آنها دارد. واردات خودروی برقی، انتقال تکنولوژی ساخت خودروهای برقی به داخل کشور یا دست‌یافتن به آن تکنولوژی هرکدام معایب و مزایای خود را داشته است و باید از جنبه‌های مختلف اقتصادی و محیط‌زیستی مورد کنکاش قرار گیرد که البته موضوع این نوشته نیست. استفاده از سوخت‌های جایگزین با افزایش کیفیت سوخت‌های بنزینی یکی دیگر از سیاست‌گذاری‌های کلان کشورها برای کاهش رد پای کربنی و آلایندگی ناشی از تردد

همگی می‌دانیم اتفاقات ناگوار، بیماری و حوادث ممکن است هر زمان و برای هر فردی، کوچک، بزرگ و پیر و جوان اتفاق بیفتد، حوادثی مانند تصادفات، ایست قلبی و… در این زمان مراجهه به بیمارستان‌ها و مراکز درمانی از اولویت‌های اقدامی پس از وقوع حادثه خواهد بود و وظیفه اصلی کادر درمان، رسیدگی به احوال بیماران و اقدامات هرچه سریع‌تر برای بیماران خصوصا در واحد اورژانس است. حضور همراهان بیمار برای پیگیری سلامتی عزیزانشان، بی‌قراری، ناآرامی، شیون و زاری آنان در بیمارستان، آسیب‌ها و مشکلات روحی و روانی برای بیماران دیگر و کادر درمان ایجاد می‌کند.

به طور مثال در مراجعه بیمار با ایست قلبی باید به سرعت به واحد سی‌پی‌آر بیمارستان منقل شود و در کمترین زمان فرد بیمار احیا شود تا بتواند به زندگی دوباره بازگردد.

در این بین رسیدگی به احوال بیمار از یک سو و حال ناگوار همراهان بیمار از سوی دیگر شرایط دشواری را برای کادر درمان ایجاد می‌کند. زمانی که همراه بیمار



چگونه کیفیت خودروهای سواری بر کاهش آلودگی شهرها اثر می‌گذارد؟

ردپای کربنی، بلای جان زمین

ردپای کربنی خودروهای سواری چقدر است؟

ردپای کربنی خودروها را می‌توان به دو دسته کلی تقسیم کرد؛ ردپای کربنی که ناشی از انتشار مستقیم گازهای آلوده مانند دی‌اکسیدکربن از انگوز خودروهاست و ردپای کربنی که ناشی از مجموعه فعالیت‌های صورت‌پذیرفته در چرخه حیات خودرو از استخراج مواد خام مورد نیاز، تولید مواد شیمیایی (مانند روغن ترمز، روغن موتور، بنزین و…)، قطعه‌سازی، تولید خودرو، استفاده خودرو و بازیافت یا دفع است که معمولا به صورت دی‌اکسیدکربن معادل گزارش می‌شود. ردپای کربنی خودروها با یکدیگر متفاوت است و با توجه به نوع خودرو، نوع سوخت مصرفی، میزان مصرف سوخت و تکنولوژی‌های به‌کاررفته در ساخت تفاوت فراوان دارند. به عنوان مثال در سال ۱۳۹۹ آژانس محیط زیست اروپا (European Environment Agency) ردپای کربنی مستقیم محصولات تویوتا را ۱۱۲، فیات ۱۱۵، هیوندای ۱۲۰، بی‌ام‌و ۱۲۹ و نیسان را ۱۳۲ گرم دی‌اکسیدکربن در هر کیلومتر گزارش داده است. این عدد در سال ۱۳۹۸ برای محصولات سایپا حدود ۱۵۶ و برای ایران‌خودرو حدود ۱۸۶ گرم در هر کیلومتر گزارش شده است؛ بنابراین اگر در شرایط فرضی همه ایرانیان از خودروهای باکیفیت و در استانداردهای جهانی استفاده کنند سالانه می‌توان از انتشار بیش از ۲۴ میلیون تن دی‌اکسیدکربن در شهرهای ایران جلوگیری کرد.

طبق گزارش منتشرشده در مجله علمی سیاست انرژی (Elsevier) (Energy Policy) میزان دی‌اکسیدکربن خروجی از ماشین‌ها در انگلستان در سال ۱۳۵۹ حدودا ۱۴ درصد کل 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. تقریبا می‌توان گفت چنین شرایطی برای دیگر کشورهای دنیا و در حالت شدیدی‌تر در کشورهای در حال توسعه در حال رخ‌دادن است. مجله علمی انرژی (Elsevier – Energy) میزان جهانی فروش سالانه خودرو را در سال ۱۳۵۹ حدودا ۲۹ میلیون و در سال ۱۳۹۳ حدودا ۶۵ میلیون گزارش داده است که می‌تواند طی ۳۰ سال آینده (۱۴۳۰) نیز به بیش از دو برابر (۱۲۰ میلیون خودرو) افزایش یابد. میزان جهانی تولید سالانه گازهای گلخانه‌ای ناشی از خودروهای سواری در سال ۱۳۹۳ به ۲۸۰۰ میلیون تن رسیده است که معادل حدودا ۹ درصد کل دی‌اکسیدکربن تولیدی در بخش انرژی است. خبر خوب آن است که پیش‌نمایی می‌شود این مقدار تا سال ۱۴۳۰ با وجود افزایش تعداد خودرو در جهان نیز

محمد رضا 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 مرگ‌ومیر در ایران به دلیل بیماری‌های قلبی بوده است که آلودگی هوا در آن نقش بسزایی دارد. منابع آلودگی هوا می‌تواند متنوع باشد. به عنوان مثال منابع اصلی آلودگی شهرهای بزرگ در ایران نیز تردد خودروهای فرسوده، ناوگان حمل‌ونقل فرسوده، آلایندگی‌های کارخانه‌ها، ذرات معلق و ریزگردها هستند که هر کدام 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 انگوز خودروهای سواری نیز حائز اهمیت است. مصرف سوخت فسیلی (بنزین) در خودروهای سواری نیز منجر به تولید دی‌اکسیدکربن، مونوکسیدکربن، انواع اکسیدهای نیتروژن (NOx) و سولفور (SOx) می‌شود که در هوا می‌توانند با دیگر ذرات معلق مانند گردوغبار نیز ترکیب شده و تولید آلاینده‌های ثانویه کنند. طبق گزارش علمی چاپ‌شده در سال ۱۳۸۲ نیز بیش از ۸۵ درصد از تولید گازهای شیمیایی فرار (Vola Organic Compounds) در تهران ناشی از تردد خودروها بوده است. این گازهای شیمیایی فرار بی‌بسیار 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 ۷۰درصد ذرات معلق در تهران بوده‌اند که نشان از اهمیت خودروها در ایجاد آلایندگی یا در نقطه مقابل حفظ هوای پاک در شهرها دارند. در ادامه به بررسی علمی و اجمالی آلایندگی (به‌صورت کلی‌تر؛ ردپای کربنی) خودروها پرداخته شده است.

ردپای کربنی (Carbon Footprint) چیست؟

ردپای کربنی یکی از پارامترهای نشان‌دهنده میزان تأثیر یک محصول یا یک فرایند بر اکوسیستم طبیعی زمین است. محاسبه و آنالیز ردپای کربنی یکی از پیچیده‌ترین مسائل علم محیط زیست است که نیاز به تخصص ویژه و تجربه فراوان دارد. به کمک تحلیل ردپای کربنی نیز مهندسان و متخصصان محیط‌زیستی می‌توانند میزان اثرگذاری محیط‌زیستی تولیدات یا فرایندهای مختلف را با هم‌دیگر مقایسه کرده و نهایتا محصولات سبزتر را به جامعه معرفی کنند.



خودروهاست. بنزین یکی از اصلی‌ترین منابع تأمین انرژی خودروهای سواری 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 مونوکسید کربن 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 پنج هزار و 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 سه هزار و ۲۰۰ تن اکسید نیتروژن جلوگیری به عمل آورد. طبق مطالعه منتشرشده در وب‌سایت دانشگاه کمبریج مبنی بر تعداد مرگ‌ومیر احتمالی شهروندان شهرهای اروپایی به دلیل آلودگی هوا، می‌توان به طور تقریبی تعداد تلفات احتمالی عدم رعایت اصول آلودگی هوا را برای شهری مانند تهران سالانه حداقل سه هزار و ۵۰۰ نفر تخمین زد. از همین جهت است که تولیدکنندگان سوخت در برخی از کشورها مانند سوئد مجبور به استفاده بیشتر از زیست سوخت (Bio-fuel) در بنزین و گازوئیل هستند تا از میزان انتشار آلاینده‌ها و رد پای کربنی خودروها کم شود. مطابق با این سیاست‌گذاری (افزودن زیست سوخت) پیش‌نمایی می‌شود میزان تولید گازهای گلخانه‌ای خودروها در سوئد تا سال ۲۰۳۰ نسبت به سال ۲۰۱۰ نیز ۷۰ درصد کاهش داشته باشد.

همان‌گونه‌که قبل‌تر گفته شد، ممنوعیت فروش خودروهای بنزینی یکی دیگر از سیاست‌های جدی در کشورهای توسعه‌یافته است که کاهش شدید دی‌اکسید کربن خروجی از انگوز خودروها و نتیجتا کاهش رد پای کربنی خودروها را به همراه دارد. طبق گزارش برنامه محیط زیست سازمان ملل (UNEP – ۲۰۱۹) کشورهایمانند 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 طور کامل ممنوع کرده است. مطابق این سیاست‌گذاری پیش‌نمایی می‌شود رد پای 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. دراین‌میان 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 به‌تنهایی نمی‌تواند ضامن توسعه پایدار در ایران باشد. توجه توأمان به مقوله محیط زیست و اولویت‌بخشی به حفظ آن شرط لازم برای یک توسعه پایدار است که باید به طور جد از طرف نهادهای تصمیم‌ساز مورد توجه قرار گیرد. رد پای کربنی خودروها که شامل انتشار مستقیم آلاینده‌های سمی و سرطان‌ای از انگوزها و انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از فعالیت‌های قطعه‌سازی و خودروسازی هستند، می‌تواند به‌راحتی موجب تخریب اکوسیستم طبیعی و به خطر افتادن سلامت انسان‌ها شود. کاهش معنادر 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 نیز حفظ محیط زیست است یا خیر؟

«**پژوهشگر حوزه محیط زیست و توسعه پایدار – دانشگاه میشیگان**

ثبت نام بوت کمپ کار ساز ۴ مجتمِع رعد آغاز شد

ثبت نام چهارمین دوره Boot Camp تخصصی کارساز مجتمِع رعد به منظور آموزش و تربیت کارشناسان پشتیبانی و فروش آغاز شد. به گزارش روابط عمومی مجتمِع رعد، ثبت نام چهارمین دوره کارساز در مجتمِع آموزشی نیکوکاری رعد با هدف آموزش کارشناسان پشتیبانی و فروش تا ۱۶ خرداد ادامه خواهد داشت. بر پایه این گزارش کلاس های آموزشی عمومی و تخصصی این دوره از ۸ خرداد تا ۸ مرداد در روزهای دوشنبه و چهارشنبه از ساعت ۱۶ تا ۱۸ برگزار می شود و کارجویان دارای معلولیت پس از پشت سر گذاشتن مراحل ثبت نام و مصاحبه ورودی به صورت رایگان از آموزش های این دوره طی ۱۰ جلسه آنلاین و یک ماه کارورزی بهره مند خواهند شد و با کسب موفقیت، فارغ التحصیلان به کارفرمایان متقاضی جذب دانش آموختگان برای انجام مصاحبه شغلی معرفی خواهند شد. علاقه مندان به شرکت در این دوره می توانند جهت ثبت به شماره تلفن ۰۲۲۸۶۴۲۵۲-۹۰۰۲۴ طریق واتس آپ پیام بدهند. مجتمِع آموزشی نیکوکاری رعد با هدف توانمندسازی توان یابان دوره های آموزشی مهارتی با عنوان کارساز را در زمینه های مختلف برگزار می کند که در صورت موفقیت شرکت کنندگان و کسب مهارت لازم برای اشتغال به شرکت و مؤسسات مرتبط معرفی می شوند.

برگ سبز خودرودنا پلاس EF7 رنگ سفید مدل ۱۴۰۱ به شماره پلاک ۱۴ ج ۱۲۷_ ایران ۹۱ و شماره موتور 153H0062851 و شماره شاسی NAAW61HU8NE561962 **به نام اصغر محبوب** مفقود گردیده واز درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز خودرورانا پلاس TU5 رنگ سفید مدل ۱۴۰۱ به شماره پلاک ۱۴ ج ۱۹۱- ۹۱ و شماره موتور 188B0007720 و شماره شاسی NAAU514E3NT344483 **به نام غلامرضا صادقی** مفقود گردیده واز درجه اعتبار ساقط می باشد.

دعوت به همکاری شرکت بازرگانی **لاوان سحان** جهت تامین اقلام مصرفی بیمتاکاران پروژه های عمرانی واقع در محدوده دشت فــســنجان، در نظر دارد **کانکس های** مورد نیاز بیمتاکاران اعم از چرخ خدار و ثابت را از طریق تولید کنندگان ذیصلاح تامین نماید.لذا متقاضی است لیست کلیه محصولات خود را به همراه مشخصات فنی و قیمت به آدرس این شرکت واقع در تهران، شهران، بعد از فلکه دوم، ساختمان بانک پاسارگاد، پلاک ۱۵۳، طبقه سوم، واحد شماره ۱۸ ارسال فرمایند.

در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر با شماره تلفن های: ۰۹-۴۴۳۳۴۹۷۷ – ۰۲۱ و یا تلفن همراه: ۰۹۱۲۲۹۶۵۱۷۸ و ۰۹۱۲۰۲۷۱۴۰۳ تماس حاصل نمایند.

کارت دانشجویی اینجناب مجتبی دهقانی فرزند عباس با شماره دانشجویی ۹۸۴۶۱۱۳۵ از دانشگاه علم و صنعت ایران رشته مهندسی شیمی در مقطع کارشناسی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

دانشنامه فارغ التحصیلی **اینجناب صفری ناچ بخش** فرزند حسین به شماره شناسنامه ۶۸۰۳ صادره از کازرون درمقطع کارشناسی بیوسه رشته مامایی صادره از واحد دانشگاهی آزاد اسلامی واحد کازرون با شماره تایید سازمان مرکزی ۱۰۸۶۱۵۲۰۱۷۸۶ و شماره الصاق روی دانشنامه ۲۳۳۹۴۹۳ مفقود گردیده است و فاقد اعتباری می باشد. از یابنده تقاضای شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد کازرون به نشانی استان فارس، شهرستان کازرون، دانشگاه آزاد اسلامی واحد کازرون ارسال نماید.