نگاهی به روش های ارتقای فرهنگ ترافیک

امروزه در شهرهای بزرگ کشور مشکلات ترافیکی، نمود فراوانی پیدا کرده و باعث نارضایتی مردم شده است به طوری که باعث بروز برخی ناهنجاریها و قانون شکنی ها از طرف شهروندان شده است. طبق بررسیهای به عمل آمده، مشخص گردید مشکلات حمل و نقل شهر یک معلول چند علتی است. یکی از عوامل آن، عدم رعایت و بی توجهی شهروندان نسبت به قوانین ترافیک است. اولین راهی که برای برخورد با این گروه به نظر می رسد، جریمه کردن متخلف است. جریمه یکی از مهمترین ابزارهای مبارزه با تخلفات رانندگی است که استفاده از آن در کنترل بی نظمی ترافیکی موثر است. اکثر رانندگان از جریمه شدن می هراسند و در مکانهایی که ماموران راهنمایی و رانندگی حضور دارند از ارتکاب کوچکترین خلافی نیز خودداری می کنند اما همین افراد به محض فرصت یابی و به محض این که چشم ماموران را دور ببینند، به کلی قانون و حرمت آن را فراموش می کنند. اما جریمه و مجازات صرفا درمان موقت است و تاثیر درازمدت در سامان بخشی به ترافیک و کنترل آن را ندارد. از طرف دیگر در بسیاری از مکانها و زمانها ماموران راهنمایی و رانندگی در محل حضور نداشته و بسیاری از تخلفات بدور از چشم آنها صورت می پذیرد. لذا این روش نمی تواند به عنوان یک راه حل اصولی معرفی گردد.

اگر این روش را ناکارآمد بدانیم باید از چه منظری به رفع معضلات بی شمار این پدیده بپردازیم..یکی از مهمترین راه حلهای ارائه شده در این زمینه، آموزش قوانین و ارتقای فرهنگ ترافیک شهروندان است که در با ارائه برنامه های کوتاه مدت و درازمدت مردم را در حل مشکلات ترافیک سهیم کرده تا از این طریق بتوان اثرات منفی ناشی از ترافیک را به حداقل رساند.

روند اجرایی شدن یک طرح ترافیکی

بطور کلی برای اینکه یک طرح ترافیکی به مرحله اجرا رسیده و بتواند اهداف از پیش تعیین شده طرح را برآورده کند، لازم است سه مرحله اصلی را طی کند که این سه مرحله عبارتند از: طراحی و برنامه ریزی ، آموزش عمومی ،اجرای قانون

الف: طراحی و برنامه ریزی

گام نخست در طرح یک برنامه، بررسی مهندس طرح، در نظر گرفتن جوانب امر و ارائه طرح مقتضی می باشد. به عنوان مثال، در طرح خطوط ویژه اتوبوس یک مهندس ترافیک باید ابتدا خیابانهای اولویت دار را شناسایی و یک سیستم خط ویژه منسجم و کارا طراحی نماید.

ب: آموزش عمومی

گام بعدی اجرای یک برنامه، شامل مراحل مختلفی می باشد که عبارتند از:

- معرفی طرح یا برنامه به شهروندان

در این مرحله باید طرح را به مردم معرفی نمود و ذهنیت آنها را به طرح آشنا نمود.

- بیان اهداف اجرای طرح

یکی از مهمترین مراحل و شاید کلیدی مرحله در موفقیت یک طرح، بیان اهداف منطقی از اجرای طرح و توجیه پذیری طرح برای شهروندان می باشد. بطوریکه در حال حاضر بسیاری از طرحهای ترافیکی به دلیل عدم توجیه پذیری آن برای مردم با شکست مواجه شده و عمر چندانی نداشته اند که اصلاح فرهنگ ترافیک نیز از جمله این موارد می باشد.

- نظرخواهی از شهروندان

آخرین مرحله در این گام از برنامه، نظرخواهی از افراد جامعه در مورد طرح مورد نظر می باشد تا مشخص گردد آیا اکثریت جامعه پذیرش طرح مورد نظر را دارند یا خیر؟ اگر پذیرش عمومی وجود نداشت طرح باید حذف یا اصلاح گردد، ولی اگر پذیرش همگانی وجود داشت باید وارد گام بعدی شد.

ج: اجرای برنامه یا قانون مصوب

در آخرین گام از اجرای برنامه، بایستی طرح مورد نظر بصورت برنامه با قوانین مقتضی تصویب گردد و ضمن اعلام آن به شهروندان یا ابلاغ به ارگانهای ذیربط، باید کنترل و نظارت بر اجرای آن انجام داد تا به پشتوانه نیروی انتظامی طرح با موفقیت اجرا گردد.

موفقیت یک پروژه در شرایطی تضمین می شود که بین سه عامل یاد شده، ارتباط مستحکم و منسجمی برقرار باشد. در شهرهایی که از فرهنگ ترافیک بالایی برخوردارند، روابط موفق این سه عامل کاملا محسوس است. به بیان دیگر، ایجاد خدشه در هر یک از سه عامل فوق، به فروپاشی و نهایتا شکست طرح یا پروژه خواهد انجامید.

به عنوان مثال سیستم کنترل هوشمند ترافیک می تواند به عنوان یک طرح سه مرحله ای معرفی گردد. بطوریکه، ابتدا مسوولین شهرداری به فکر چاره اندیشی می افتند و کنترل هوشمند تحقق می یابد. سپس سیستم نقش خود را ایفا می نماید. مرحله بعد، آشنا نمودن مردم با این طرح که همان آموزش است و مستلزم طی مراحل متعددی است تا تاثیر مطلوب را در ذهن شهروندان بر جای نهد که به آنها اشاره گردید. نهایتا اجرای مقررات تردد خودروها و عابرین پیاده از تقاطع چراغدار می باشد.

شایان ذکر است کنترل سه عامل فوق در اجرای یک طرح، به تدریج می تواند به تصحیح عادت راننده و عابر پیاده منجر شود و به رشد کیفی فرهنگ ترافیک جامعه کمک نماید. ارائه برنامه جهت ارتقا فرهنگ ترافیک شهروندان از جمع بندی مطالب ارائه شده مشخص می گردد جهت ارتقا فرهنگ ترافیک شهروندان نیاز به تهیه یک برنامه جامع می باشد تا از طریق آن بتوان به اهداف کوتاه مدت و درازمدت مورد نظر دست یافت. به همین منظور در ادامه سعی شده با ارائه یک برنامه مناسب به این مهم، جامه عمل پوشاند.

تهیه و تنظیم برنامه آموزشی

اولین گام از طرح مورد نظر، تهیه برنامه ای جهت ارتقا فرهنگ ترافیک می باشد. البته بدین منظور باید ارگانهای درگیر و مرتبط با مساله تعیین گردند تا مسوولیت و شرح خدمات هر کدام جهت تهیه برنامه های مناسب مشخص گردد. یکی از ارگانهایی که می تواند نقش مهمی در این زمینه ایفا نماید، وزارت آموزش و پرورش است. آموزش و پرورش به لحاظ نقش مهم آموزشی و تربیتی خود در قبال آینده سازان این مرز و بوم، دارای سهم عظیمی در تحولات فرهنگی و اجتماعی می باشد و از آنجا که برنامه های گوناگون آموزشی و تربیتی آن سراسر کشور را تحت پوشش قرار داده و کودکان، نوجوانان و جوانان مخاطبین اصلی آن می باشند، طبعا نفوذ تعالیم و آموزشهای آن به درون خانواده ها نیز انکار پذیر است. همچنین طبق بررسیهای به عمل آمده مشخص می شود با افزایش میزان تحصیلات در افراد، تعداد تصادفات کاهش می یابد. به طوری که، ۳۶ درصد فوتی های ناشی از تصادفات از بین قشر بیسواد بوده که ۳۱/۵ درصد افراد جامعه را تشکیل می دهند اما ۵/۵ درصد افراد دارای تحصیلات دانشگاهی، فقط ۳ درصد فوتی ها را تشکیل می دهند.

لذا جای آن دارد با استفاده از امکانات وسیع آموزش و پرورش و همگانی همه صاحب نظران شورای ترافیک ترافیک و .... برنامه هایی در جهت آموزش دانش آموزان در ساعات درسی آنها گنجانده شود و جزوه ها یا احیانا کتابهایی نیز در رابطه با این موضوع تدوین گردد که بتواند اهداف زیر را دنبال کند.

- آشنایی دانش آموزان در گروههای مختلف سنی با پیام تابلوها، چراغها و علائم راهنمایی و رانندگی که روزانه در خیابانها و معابر مختلف آنها را مشاهده می نمایند و برای آنها حاوی پیام خاص می باشند(به عنوان هدف کوتاه مدت).
- تربیت نسلی که از کودکی با قوانین تردد شهری آشنایی یافته و تمکین از این قوانین به صورت یک خصیصه ذاتی در رفتار اجتماعی او جلوه گر باشد(به عنوان هدف دراز مدت).

راهیابی دروس زندگی عملی به موضوعات درسی مدارس و توجه هرچه بیشتر وزارت آموزش و پرورش نسبت به آموزشهای زندگی عملی در کنار تئوریهای عملی(به عنوان هدف آموزشی و تربیتی).

علاوه بر دانش آموزان برای سایر شهروندان نیز می توان برنامه آموزشی تهیه کرد. در این زمینه می توان استفاده کننده ها از معابر را به گروههای مختلف تقسیم نمود. به عنوان مثال می توان آنها را به رانندگان، دوچرخه سواران و عابرین پیاده تقسیم بندی نمود و برای هر یک از این دسته ها برنامه های آموزشی خاصی را تدوین کرد. همچنین در یک دسته بندی دیگر می توان استفاده کننده ها را بر مبنای رده سنی تقسیم بندی کرد تا از این طریق بتوان راهکارهای متناسب با هر رده سنی را ارائه نمود. به عنوان نمونه در یک بررسی بعمل آمده از فوتی های ناشی از تصادفات، نتیجه قابل تاملی بدست آمد. همانطور که گفته شد قسمت عمده ای از فوتی ها را عابرین پیاده تشکیل می دهند که در بین آنها عابرین زیر ۲۰ سال ۳۵ درصد و عابرین بالای ۶۰ سال ۲۸ درصد فوتی های عابرین را تشکیل می دهند که خود نشان دهنده آن است که توجه به این دو قشر و مهیا نمودن امکانات و آموزشهای ضروری برای عبور و تردد کودکان و بزرگسالان در معابر عمومی، امری الزامی است. لذا در این زمینه تهیه برنامه های آموزشی برای عموم به تفکیک رانندگان، دوچرخه سواران و عابرین پیاده و معرفی قوانین ترافیکی جدید جهت بهبود وضع ترافیک می تواند مدنظر قرار گیرد. نکته دیگری که باید به آن توجه شود، تهیه برنامه های موردنیاز جهت معرفی طرح موردنظر به مسوولین و دست اندرکاران مسائل ترافیکی شهری است تا کاملا با اهداف مورد نظر پروژه آشنا گردند تا در این صورت خود این افراد نیز متولی آموزش و ارتقا فرهنگ ترافیک گردند. برنامه هایی که در این زمینه می توان ارائه کرد، عبارتند از: - طراحی و تدوین دوره های آموزشی کوتاه مدت(عمومی، فنی و تخصصی و خدماتی- اداری) جهت پرسنل حو زه معاونت حمل و نقل و سازمان ترافیک، راهنمایی و رانندگی و کارشناسان شهرداریهای مناطق و سازمانهای زیر مجموعه شهرداری(همچون تاکسیرانی و اتوبوسرانی)- اخذ مجوز راه اندازی و تاسیس دوره های آموزشی(کاردانی، کارشناسی، کارشناسی ارشد) جهت پرسنل حوزه معاونت حمل و نقل، سازمان ترافیک، راهنمایی و رانندگی و کارشناسان شهرداریهای مناطق و سازمانهای زیر مجموعه شهرداری(برنامه ریزی جهت برگزاری سمینارها و گردهمایی های آموزشی مرتبط با حمل و نقل و ترافیک)
- طراحی بولتن های آموزشی مرتبط با حمل و نقل و ترافیک
- طراحی بانک اطلاعاتی جامع آموزشی جهت حوزه معاونت حمل و نقل و سازمان ترافیک نهایتا آخرین گروهی که به نظر می رسد می توان برای آنها برنامه ریزی کرد، آموزش گروههای ویژه همچون رانندگان حمل و نقل عمومی از جمله اتوبوس، مینی بوس و تاکسی می باشد.

با توجه به اینکه روزانه تعداد قابل توجهی از سفرهای درون شهری توسط این وسایل انجام می شود، لذا نقش بسزایی در ترافیک و حمل و نقل شهر خواهند داشت. لذا ارتقا فرهنگ رانندگان فوق الذکر تا حد زیادی باعث بهبود ترافیک حمل و نقل می گردد. اقداماتی که برای این گروه می توان انجام داد، عبارتند از:

- برگزاری کلاسهای آموزشی
- برگزاری کارگاه های آموزشی
- برگزاری امتحانات مرتبط با طرح و در صورت قبولی، دادن مجوز خاص که معرف صلاحیت راننده می باشد.

آموزش طرحهای تهیه شده پس از تهیه طرحهای تهیه شده توسط مهندسین و برنامه ریزان حمل و نقل و ترافیک، لازم است روشی مناسب و کارا جهت معرفی و آموزش طرحهای مصوب به گروههای مختلف ارائه گردد.

در این زمینه ارگانها و سازمانهای مختلفی می توانند همکاری نمایند که برخی از آنها عبارتند از:

آموزش و پرورش ،صدا و سیما ، مطبوعات ،شهرداری راهنمایی و رانندگی که در زیر به توضیح مختصری در مورد آنها خواهیم پرداخت.

ادامه دارد...

منابع:

فرضی پور، حسین، بررسی وضعیت ایمنی عبور و مرور در کشور، تازه های ترافیک، سال اول، شماره دوم، تابستان۱۳۷۸
پزشکی، نجم السادات، ضرورت آموزش و تدوین فرهنگ ترافیک، تازه های ترافیک، سال دوم، شماره ششم، تابستان ۱۳

ترانزیت ؛ دروازه ای به سوی توسعه

ایران از جمله کشورهایی است که به دلیل برخورداری از موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزیت ترانزیتی بهره مند بوده و می تواند با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد از این مزیت در راستای درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران، خلیج فارس که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده و به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می شود قرار دارد.

در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند.

از سوی دیگر ایران از شرق و غرب با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارتی می توان گفت ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می شود و در عین حال ایران نیز به نوبه خود می تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها با یکدیگر و سایر مناطق جهان ایفای نقش نماید. از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروتهای ملی خدادادی می تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه موثر باشد.

علاوه بر این ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است به نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابط را از طریق ایران برقرار کنند این در حالی است که به طور کلی ترانزیت همپای رشد اقتصاد جهان در دهه اخیر همچنان روند رو به رشدی از خود نشان داده به گونه ای که همزمان با تحولات اقتصادی، حمل و نقل کالا از مشرق زمین (آسیا) به مغرب زمین(اروپا) نیز اهمیت بیشتری یافته است.

امروزه اهمیت ترانزیت به حدی رسیده که در دیپلماسی خارجی کشورها، دیدارهای روسای جمهوری و مقامات بلند پایه دولتها در معاهده ها و موافقتنامه ها، ترانزیت کالا از جایگاه ویژه ای برخوردار شده است. براساس آمارها، سالانه حدود ۹ هزار میلیارد دلار کالا در جهان داد و ستد می شود که درآمد قابل توجهی برای کشورهای دارای موقعیت ترانزیت دارد.

ایران با وجود موقعیت خاص جغرافیایی و ظرفیت بالا سهم اندکی در ترانزیت کالا به خود اختصاص داده اما به نظر می رسد با تکمیل زیرساختهای سخت افزاری و نرم افزاری می توان از محل ترانزیت کالا درآمدی معادل نفت نصیب کشور کرد. با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می توان فرصتها و مزیتهای زیادی را برای ترانزیت کشور برشمرد. البته ناگفته پیداست که بهره برداری درست و به موقع از این فرصتها و همچنین انجام سرمایه گذاری لازم و تبلیغات گسترده همزمان می تواند در بهره برداری اثر بخش از موقعیت جغرافیایی و منحصر به فرد ترانزیتی کشور موثر باشد لذا نحوه بهره برداری از این مزیتها و فرصتها و برقراری ارتباط حمل و نقلی با کشورهای هدف می تواند نقش برجسته ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت ایفا کند. به طور خلاصه مزیتهای ترانزیتی فراوانی می توان برای ایران برشمرد که از جمله باید به موارد زیر اشاره کرد: دارای موقعیت ترانزیتی بسیار مناسب و قرار گرفتن در موقعیت ژئوپلتیک خاورمیانه؛ دارای شبکه حمل و نقل و ناوگان مناسب و کارآمد در مقایسه با کشورهای همجوار؛ قرار گرفتن در محدوده مناطق نفت خیز جهان از جمله حوزه نفتی خزر و خلیج فارس؛ به عنوان پل ارتباطی میان کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و قفقاز و افغانستان با آبهای آزاد؛ قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال - جنوب و برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یکسو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر؛ قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی شرق - غرب یا جاده ابریشم و قابلیت برقراری ارتباط ترانزیتی خاوردور، شبه قاره هند و آسیای میانه با آسیای غربی، اروپا و شمال آفریقا؛ دارای مرز مشترک خشکی و دریایی با ۱۵ کشور جهان؛ قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاریهای اقتصادی اکو؛ گستردگی بازار، دارا بودن جمعیت فراوان و وجود منابع زیر زمینی سرشار؛ تخفیفات و تسهیلات گسترده جهت ترانزیت از طریق ایران ازجمله معافیتها و تخفیفات در زمینه هزینه های بندری و انبارداری؛ و وجود ظرفیتهای فراوان حمل ونقل و ترانزیت بویژه در بخش بندری و مزیتهای نسبی در سایر بخشها، بویژه ایجاد ظرفیتهای جدید با توجه به در دست اقدام بودن برنامه های توسعه کمی و کیفی زیرساختها، ناوگان حمل و نقل ریلی، جاده ای، دریایی و بندری.

به هر صورت با توجه به موارد یاد شده ، بحث ترانزیت برای کشور منافعی در پی دارد. با توجه به اینکه طبق استانداردهای بین المللی، ۱۰ درصد از ارزش کالا به عنوان هزینه حمل و نقل و ترانزیت کالا محاسبه می شود، لذا ایران با فعال شدن در مسیر کریدورهای ترانزیتی می تواند به مرکز ثقل یکی از مهمترین دالانهای حمل و نقل و ترانزیت بین المللی تبدیل شود.

این مهم جدای از بالا رفتن اهمیت استراتژیک ایران در مبادلات تجاری و اقتصادی منطقه ای و بین المللی، می تواند منجر به کسب درآمدهای ارزی ناشی از خدمات حمل و نقل، ایجاد اشتغال و فعال شدن سیستم های خدماتی حمل و نقل در طول مسیر از بنادر جنوبی تا بنادر شمالی و مرزهای ترانزیتی خشکی شود.

به طور مثال اگر سالانه ۱۰ درصد کل مبادلات آسیا و اروپا از این مسیر انجام گیرد ارزش آن ۲۰۰ میلیارد دلار می شود که ایران سالانه می تواند ۲۰ الی ۳۰ میلیارد دلار درآمد ارزی ناشی از خدمات ترانزیت کسب کند.

در حال حاضر میزان درآمدی که ازطریق ترانزیت عاید کشور می شود بنا به آمارهای موجود حداکثر ۲/۵ میلیارد دلار است که این رقم برمبنای آمارهای اعلام شده رسمی کشور و درآمد مستقیمی است که مستقیما به خزانه کشور واریز شده است در حالی که درآمدهای غیرمستقیم ترانزیت بیش از این میزان بوده، به طوری که با اشتغال حدود ۶۰۰ هزار نفر در این بخش شاهد شکوفایی گسترده ای در حمل و نقل کشور هستیم که علاوه بر اشتغال حدود۱۰۰ هزار نفر در بخش دولتی درآمدهای سرشاری را برای ۵۰۰ هزار نفر در بخش خصوصی فراهم آورده است که به دلیل عواید غیرمستقیم حاصله محاسبه دقیقی نمی توان در مورد درآمدهای این بخش ارایه کرد.

از سوی دیگر، در صورت جذب کل ترانزیت پیش بینی شده برای مسیر ایران درآمدهای ترانزیتی برای کریدورهای ایرانی را بیش از ۲۰ میلیارد دلار در سال برآورد می کنند که وصول این میزان درآمد ترانزیتی برای کشور نه تنها دور از انتظار نبوده بلکه به اعتقاد کارشناسان می تواند در کنار درآمدهای نفتی کشور عامل موثری در توسعه و تحرک اقتصادی کشور به شمار آید.

منبع: مانا

آموزشگاه نانک
آموزش آشپزی، شیرینی پزی، سبزی آرایی
سفره آرایی، تزیینات کیک با خامه، نانهای فانتزی- آیسینگهای مختلف، حجمی، الگویی -آموزش مایکروفر -آموزش شیرینی و غذاهای محلی و بدون فر -آموزش مکاتبه ای و دوره مربیگری از فنی حرفه ای و اداره کار
آدرس : بین چهارراه بلوکی و سازمان ، بالای داروخانه دکتر شکیبا
تلفن : ۲۲۳۲۰۹۰ همراه : ۰۹۱۷۹۵۴۳۲۸۲

بهار قرآن ، ماه مبارک رمضان و هفته دفاع مقدس گرامی باد
صنایع ایران پویا کابینت سید
کارخانه تولیدی کابینت سید
تولید کننده انواع کابینت های کاملا ضد آب تمام MDF با نوار PVC با دستگاه پیشرفته
● دفتر مرکزی : گلشهر شمالی پشت آتش نشانی کابینت سید
● شعبه (۲) : گلشهر خیابان شهید مصطفی خمینی (ره) روبه روی میراث فرهنگی
●همراه : ۰۹۱۷۳۶۱۱۳۷۶ - ● تلفن ۶۶۶۹۱۲۴ - ۶۶۸۰۰۶۶

دعوت به همکاری
به تعدادی دستیار آرایشگر خانم ترجیحااطراف گلشهر نیازمندیم
آدرس :خیابان دانشگاه چهارراه دانشگاه مجتمع تجاری آرمی بالای پرده سر ای کاخ طبقه سوم واحد ۹
تلفن ۶۶۸۲۷۹۷-
همراه : ۰۹۱۷۳۶۱۴۷۰۳

مجتمع خدماتی مجهز بندر
تزئینات اتومبیل روکش و دزدگیر
۶۶۸۴۸۹۷-۹۸
تعویض روغن با دستگاه اتوماتیک
۶۶۶۱۳۶۰
آپاراتی و بالانس تعمیرات لاستیک
۶۶۷۸۸۵۶
کارواش با گازوئیل پاشی
۶۶۸۴۸۹۹
بندرعباس : بلوار امام خمینی (ره) مابین پمپ بنزین بلال و پارک جنگلی سمت چپ جنب ساختمان آریاتل

قابل توجه
کار از ما سرمایه از شما
شرکتی معتبر با شماره ثبت ۶۹۹۴
با داشتن نمایندگی کارخانه تولیدی تزئینات داخلی - کابینت - انواع دربهای تمام چوب روسی -درب HDF
دربهای ضد سرقت -سقفهای کاذب -دیوار پوش - کف پوش - دکوراسیون
نیاز به یک سرمایه گذار معتبر و کار به صورت شراکتی را دارد
۶۶۶۹۶۶۷ ۰۹۱۷۳۶۱۲۹۵۱

حلول ماه مبارک رمضان به همه مسلمانان جهان مبارک باد
پیتزا ساندویچ کندو
عرضه انواع ساندویچ گرم و سرد ، پیتزا و مرغ سوخاری
سفارشات جهت مجالس پذیرفته می شود
آدرس: بندرعباس گلشهر جنوبی روبه روی بیمارستان کودکان ما بین هتل رستوران گلشهر و مجتمع تجاری نخل
تلفن: ۶۶۶۶۲۷۱ - ۰۹۱۷۳۶۷۷۸۹۹

دعوت به همکاری
کارواش گلشهر جهت تکمیل کادر خود به تعدادی کارگر سرویس کار کارواش با سابقه کار مفید با حقوق ومزایای مناسب نیازمند است
آدرس : بندرعباس - بلوار امام خمینی (ره) گلشهر شمالی روبه روی پمپ بنزین بلال
تلفن : ۶۶۷۷۱۳۲ - ۰۹۱۷۱۶۱۰۵۱۷

قابل توجه
کلیه ارگان های دولتی، موسسات کشاورزی تعاونیهای مصرف، مجتمع سازان، مصالح فروشان ساختمانی
هرگز گران نخرید
رینگ فرغون از ورق ۱/۵ با بلبرینگ دو ضد ژاپونی رنگ کوره ای نسوز ، با بهترین کیفیت محصول جدیدی از کارخانه تهران (بندرعباس) فقط ۲/۲۰۰ تومان ، پلا ستیک گل درشت بزرگ چینی اصل سفارشی ۶/۵۰۰ تومان ، از شهرستان های استان نماینده فعال می پذیریم .
تحویل درب کارخانه
تلفن های تماس : ۰۹۱۷۱۵۸۸۹۵۴ - ۰۹۱۲۵۰۴۴۸۶۹
و بعد از ظهرها تلفن ثابت ۲۳۶۳۴۶۹ (بندرعباس)

مسکن رادمهر
بندرعباس : خ دانشگاه -زیر مجتمع دریا - املاک و مسکن رادمهر
تلفن : ۶۶۷۵۷۷۲-۶۶۷۵۷۷۳ -همراه : ۰۹۱۷۱۶۳۰۷۴۳

مشاور املاک شهریار
خرید - فروش - رهن - اجاره
بندرعباس - بلوار امام حسین
محله ۱۴۶ هکتاری : پشت پمپ بنزین
تلفن : ۷۲۴۱۲۲۰ - ۷۲۴۱۲۴۱
۰۹۱۷۳۶۱۴۰۳۲ رشیدی

مفقودی
شناسنامه خودرو پراید به شماره ۶۸۶ ب ۱۶ بندرعباس و شماره موتور ۰۰۲۸۲۷۴۵ و شماره شاسی s1412280747598 بنام علی قربانپور فرزند اسدالله متولد ۱۳۴۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد

هفته دفاع مقدس وماه مبارک رمضان گرامی باد
کبابی آیدا
با مدیریت برادران مرادی
سفارشات جهت مجالس و مراسم افطاری پذیرفته می شود
با سرویس رایگان
بندرعباس ، گلشهر جنوبی ۱۲ متری بهار
تلفن : ۰۹۱۷۱۶۸۸۲۶۱

راز زیبایی ماندگار با جدید ترین برنامه زیبایی خاص برای بانوانی که زیبایی را میخواهند
همراه : ۰۹۱۷-۲۶۱۰۵۳۴
۰۹۱۷-۱۵۸۸۱۷۲
تلفن : ۶۶۶۶۲۲۴
گلشهر شمالی - خ دانشگاه - ساختمان دریا - طبقه ۴
انستیتو زیبایی
رویان بندر

با مصرف آبزیان از بروز استرس های عصبی جلوگیری کنید
روابط عمومی اداره کل شیلات هرمزگان