طی سال گذشته حجم قابل‌توجهی از اقلام عجیب مثل شلنگ، سنجاق‌قفلی، سنگ‌پا و... وارد کشور شده است

عجایب ۳۰ گانهٔ واردات ایران

پانیذ رحیمی
خبرنگار گروه اقتصاد

طی هفت، هشت سال گذشته حجم واردات ایران یک جهش بزرگ را تجربه کرده است؛ از حدود ۴۵ میلیارد دلار در سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ به بیش از ۷۳ میلیارد دلار در سال ۱۴۰۳ رسیده است. این افزایش چشمگیر گرچه عمدتاً مربوط به اقلام مصرفی، واسطه‌ای و سرمایه‌ای است که برای تأمین نیازهای مردم و تداوم تولید ضروری‌اند؛ اما نکته‌ای که اقتصاددانان به آن اشاره می‌کنند، سرعت رشد واردات است؛ سرعتی که انگار با هیچ نشانه‌ای در رشد تولید یا جهش صادرات همراه نبوده است. کارشناسان می‌گویند ممنوعیت واردات راه‌حل مناسبی نیست؛ اما به‌شدت نیازمند بازنگری و پالایش جدی در نحوه تخصیص ارز و حجم واردات هستیم. آن‌ها تأکید می‌کنند این پالایش باید با همکاری سه وزارتخانه کلیدی یعنی وزارت صمت، جهاد کشاورزی و بهداشت انجام شود. وزارت صمت به‌ویژه باید نقش محوری در این بازنگری ایفا کند؛ چراکه بزرگ‌ترین مصرف‌کننده ارز در کشور محسوب می‌شود. در این میان، برخی کالاها که در ظاهر به فناوری پیچیده نیاز ندارند و با سرمایه‌گذاری اندک می‌توان آن‌ها را تولید کرد، به‌طور ویژه موردتوجه قرار گرفته‌اند.

از واردات سنجاق‌قفلی تا شلنگ

«فرهیختگان» در این بررسی به برخی اقلام قابل‌توجه که در لیست ۱۴۰۳ گمرک آمده پرداخته است. این اقلام عجیب از سنجاق‌قفلی و خودکار و مداد تراش تا پشم و شلنگ و آب پنیر را شامل می‌شود. در صدر این لیست جالب توجه شلنگ و متعلقات آن قرار دارد که حدود ۵ هزار و ۴۸۷ تن از آن وارد کشور شده است. همچنین آب پنیر با بیش از ۴ هزار و ۶۵۷ تن در ردیف دوم قرار دارد و در سال ۱۴۰۳ بیش از ۲۴ میلیون دلار واردات داشته است. صنعت زیبایی و به‌ویژه تزریق ژل و بوتاکس که این روزها به ترند جامعه تبدیل شده نیز عدد قابل توجهی از واردات را به خود اختصاص داده است. با در نظر گرفتن این نکته مهم که تزریق ژل‌های مختلف به زیر پوست به صورت سی‌سی انجام می‌شود، آمارها حاکی از آن است که در سال ۱۴۰۳ حدود ۴۵ تن واردات را از کشورهای مختلف به خود اختصاص داده؛ یعنی در حدود ۱۸ وانت، ژل مناسب تزریق زیر پوست وارد کشور شده است. کامپوزیت نیز که در صنعت زیبایی ازجمله مواد دندانپزشکی پرطرف‌دار محسوب می‌شود که بسیاری از افراد تمایل دارند برای مصارف درمانی و زیبایی از آن استفاده کنند، در سال گذشته ۲۵ تن از آن وارد کشور شده است.

میزان واردات برخی اقلام جالب توجه در سال ۱۴۰۳

عنوان	وزن (تن)	ارزش دلاری
آب معدنی و آب گازدار	۶,۱۱۴	۹۶۶,۲۰۸
لوله و شلنگ	۵,۴۸۷	۲۹,۰۴۷,۴۰۳
آب پنیر	۴,۶۵۷	۲۴,۴۰۰,۳۹۸
زیپ	۳,۴۳۰	۸,۱۵۰,۳۲۳
اسپند	۲,۴۶۱	۹۷۶,۳۱۶
پشم	۱,۵۹۰	۹,۲۵۰,۸۶۰
سیاه‌دانه	۱,۲۷۲	۳,۰۳۶,۹۵۸
مغزی مداد و اتود و مدادشمعی	۱,۱۱۰	۴,۹۶۴,۰۷۶
میوه خشک	۹۰۱	۱,۲۷۶,۴۰۵
پد بهداشتی و پوشک بچه	۸۶۷	۳,۳۰۳,۰۲۲
کارتن، قوطی، جعبه و مقوا	۸۳۰	۱,۷۰۲,۵۷۳
تخم شربتی	۷۷۸	۲,۴۵۸,۰۵۱
مدادتراش و تیغه آن	۷۲۵	۲,۶۸۵,۳۵۳
روان‌نویس	۷۱۶	۶,۵۷۰,۶۱۶
سنگ‌پا	۶۳۶	۲۳۱,۲۱۱

میزان واردات برخی اقلام جالب توجه در سال ۱۴۰۳

عنوان	وزن (تن)	ارزش دلاری
فرآورده‌های آرایش و پاکیزگی مو	۶۰۳	۱,۴۸۹,۳۲۱
سوزن و سنجاق قفلی	۴۹۷	۱,۲۸۵,۸۳۷
مکمل غذایی	۴۲۶	۷,۳۸۱,۵۷۷
جوهرخودکار	۳۵۸	۲,۶۸۴,۰۳۰
مایع شست‌وشوی لنز	۱۶۵	۲,۶۰۸,۴۷۲
توپ فوتبال، بسکتبال، والیبال و هندبال	۱۳۲	۷۸۶,۸۶۵
ابزار مانیکور پدیکور	۱۱۳	۳۸۹,۵۶۳
ژل تزریق زیر پوست	۴۵	۲۰,۲۵۸,۲۶۵
وافل و ویفر	۴۰	۶۸,۹۳۸
کیسه ادرار	۳۵	۴۱۱,۲۷۴
گل و برگ و میوه مصنوعی	۳۲	۱۰۱,۷۹۱
لنز نامرئی	۲۹	۶,۴۱۶,۰۰۸
کامپوزیت	۲۵	۱۲,۸۷۴,۴۶۰
قیچی باغبانی	۴	۲۱,۰۰۰
لنزچشم	۰.۱	۲۲۲,۹۰۷

فقط ۲۵۴ وانت سنگ‌پا وارد می‌کنیم

«زیپ» اما از آن موارد خیلی جالب است که وزن کمی دارد و ساخت آن پیچیده نیست؛ اما شاید برایتان جالب باشد که بدانید در سال گذشته حدود ۳ هزار و ۴۳۰ تن زیپ وارد کشور شده است! مکمل غذایی هم از آن مواردی است که سال گذشته ۴۲۶ تن از آن وارد کشور شده. روان‌نویس با ۷۱۶ تن واردات، سیاه‌دانه با ۱۲۷۲ تن واردات، مداد تراش با ۷۲۵ تن واردات و اسپند با ۲۴۶۰ تن واردات نیز ازجمله موارد این لیست بلندبالا هستند. آب معدنی و آب گازدار نیز بیش از ۶ هزار تن به کشور وارد شده است. سهم میوه خشک از این مجموعه ۹۰۰ تن واردات و توپ ۱۳۲ تن واردات بوده است. همچنین واردات وسایل مانیکور و پدیکور مثلاً ناخن‌گیر و سوهان ناخن و... در سال ۱۴۰۳ حدود ۱۱۳ تن بوده است. سنگ‌پا نیز که با عنوان ساینده طبیعی در لیست گمرک از آن نام برده شده، سهمی در حدود ۶۳۶ تن را به خود اختصاص داده است. ۶۰۳ تن رنگ مو و مواد آرایشی و پاکیزگی مو نیز در سال گذشته وارد شده است.

یک هزار و ۵۹۰ تن پشم وارد می‌کنیم!

یکی از نقاط قابل‌تأمل موضوع واردات «پشم» در کشور است. پشم گوسفند یکی از محصولات جانبی مهم دامداری است که در کنار گوشت و شیر می‌تواند نقش مؤثری در اقتصاد دامداران داشته باشد. بااین‌حال، در سال‌های اخیر به دلایل مختلفی مانند کاهش کیفیت پشم، نبود بازار مناسب، واردات نخ و تغییر الگوی مصرف، قیمت پشم به‌شدت کاهش‌یافته و در بسیاری موارد حتی چیدن آن برای دامدار صرفه اقتصادی ندارد. عواملی مانند نژاد دام، رنگ طبیعی پشم، وجود ناخالصی‌هایی مانند ژار، استفاده از رنگ‌های شیمیایی و عدم جداسازی صحیح بخش‌های مختلف پشم، همگی در کاهش کیفیت و ارزش آن نقش دارند. این در حالی است که پشم قابلیت استفاده در صنایعی مانند فرش، نمد، موکت، لوازم خودرویی و حتی صنایع آرایشی را دارد. گزارش‌ها نشان می‌دهد سالانه صدها تن پشم گوسفند به دلیل قیمت پایین خرید، توسط دامداران دور ریخته می‌شود؛ به‌طوری‌که از برخی دام‌ها با ظرفیت تولید بالا، هیچ بهره اقتصادی از پشم حاصل نمی‌شود. از سوی دیگر، کاهش فعالیت در صنایعی مانند قالیبافی که وابسته به پشم هستند، بر این وضعیت دامن زده و نیازمند حمایت جدی، آموزش دامداران، تربیت پشم‌چین‌های ماهر و توسعه صنایع تبدیلی و دستی است تا این منبع ارزشمند به‌جای دورریز، به بخشی سودآور از زنجیره دامداری تبدیل شود. رئیس تشکل عشایر استان همدان پیش‌ازاین نیز در مصاحبه‌ای گفته بود سالانه ۲۰۰ تن پشم گوسفندان دورریز می‌شود. این در حالی است که داده‌ها نشان می‌دهد در سال گذشته بیش از یک هزار و ۵۹۰ تن پشم وارد کشور شده است؛ چیزی بیش از هزار وانت ۱/۵ تنی.

لجستیک ناکارآمد؛ گلوگاه پنهان اقتصاد ایران

محمد سیاوشی
کارشناس لجستیک و زنجیره تأمین

وقتی درباره مشکلات اقتصاد ایران سخن به میان می‌آید، معمولاً به مجموعه‌ای از عوامل آشنا اشاره می‌شود؛ تحریم‌ها، کمبود سرمایه‌گذاری، نوسانات نرخ ارز یا ضعف فناوری‌های تولید. این‌ها بی‌تردید نقش پررنگی دارند، اما در پس همه این عوامل، یک مشکل بنیادی‌تر وجود دارد که کمتر موردتوجه قرار گرفته است؛ مشکلی که به‌جای آنکه موتور محرک اقتصاد باشد، امروز خود به مانعی بر سر راه رشد و توسعه بدل شده است؛ «نظام لجستیک ناکارآمد». با وجود موقعیت کم‌نظیر جغرافیایی و ظرفیت‌های بالقوه، ایران در شاخص عملکرد لجستیک به رتبه ۱۲۳ از میان ۱۳۹ کشور جهان سقوط کرده است؛ فرصتی که به دست رقبا و همسایگان افتاد. ایران می‌توانست در چهارراه تجارت جهانی به هاب منطقه‌ای لجستیک تبدیل شود؛ اما واقعیت این است که هزینه‌های لجستیکی ایران دوبرابر میانگین جهانی است، زیرساخت‌ها ناکافی‌اند و سیاست‌گذاری‌ها پراکنده. رتبه ۱۲۳ از میان ۱۳۹ کشور در شاخص جهانی LPI تنها یک عدد نیست، بلکه نمادی از کاستی‌های ساختاری است که هم تولیدکننده و بازرگانان را محدود کرده و هم مصرف‌کننده را با قیمت‌های بالا مواجه ساخته است.

لجستیک در معنای مدرن چیزی فراتر از حمل‌ونقل و جابه‌جایی ساده کالا است. لجستیک در واقع مدیریت جریان کالا، خدمات، اطلاعات و سرمایه در کل زنجیره تأمین است. همان‌طور که بدن انسان بدون گردش خون نمی‌تواند به حیات خود ادامه دهد، اقتصاد نیز بدون گردش روان و کم‌هزینه لجستیک قادر به رشد و شکوفایی نیست. کشورهای توسعه‌یافته سال‌هاست این حقیقت را درک کرده‌اند و با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، بهینه‌سازی هزینه‌ها و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و آموزش و تربیت نیروهای ماهر و متخصص، لجستیک را به ستون فقرات اقتصاد خود بدل کرده‌اند. در ایران اما لجستیک همچنان در حاشیه سیاست‌گذاری قرار دارد و همین مسئله موجب افزایش مداوم هزینه‌های اقتصاد ملی شده است.

هزینه‌ها دوبرابر استاندارد جهانی

آمارها به‌روشنی این واقعیت را تأیید می‌کنند. سهم هزینه‌های لجستیکی در اقتصاد ایران حدود ۱۶ درصد تولید ناخالص داخلی برآورد می‌شود، درحالی‌که میانگین جهانی این شاخص نزدیک به ۸ درصد است. به‌عبارت‌دیگر، تولیدکننده ایرانی تنها به دلیل ناکارآمدی لجستیک، دست‌کم دوبرابر بیشتر از رقبای خارجی خود هزینه می‌پردازد. در دنیای امروز که رقابت اقتصادی بر پایه سرعت و هزینه شکل می‌گیرد، چنین شکافی کافی است تا صنایع ایران نتوانند جایگاه باثباتی در بازارهای منطقه‌ای و جهانی پیدا کنند.

جایگاه ایران در شاخص عملکرد لجستیک و مقایسه با همسایگان

شاخص عملکرد لجستیک (LPI) بانک جهانی نیز تصویر روشنی از وضعیت ایران ارائه می‌دهد. در سال ۲۰۲۳ ایران با امتیاز ۲/۳ از ۵، در رتبه ۱۲۳ از میان ۱۳۹ کشور جهان قرار گرفت. این در حالی است که تنها پنج سال پیش یعنی در سال ۲۰۱۸ ایران توانسته بود به رتبه ۶۴ برسد. افت مجدد جایگاه ایران نشانه‌ای است از نبود یک استراتژی ملی پایدار و هماهنگ در حوزه لجستیک. از سوی دیگر، امتیاز زیرساخت‌ها در همین شاخص تنها ۲/۴ گزارش شده است؛ عددی که کیفیت متوسط رو به پایین زیرساخت‌های لجستیکی کشور را بازتاب می‌دهد.

مقایسه جایگاه ایران با همسایگان منطقه‌ای، تصویر کامل‌تری از این عقب‌ماندگی ارائه می‌دهد. امارات متحده عربی با رتبه هفت در میان ده کشور برتر دنیا جای گرفته و به یکی از مهم‌ترین مراکز لجستیک جهانی تبدیل شده است. ترکیه با رتبه ۳۸، عربستان سعودی با رتبه ۴۰، قطر با رتبه ۴۳ و عمان با رتبه ۴۶ همگی بسیار بالاتر از ایران قرار دارند. حتی کشورهایی با ظرفیت‌های محدودتر همچون آذربایجان (رتبه ۸۱) و پاکستان (رتبه ۸۷) نیز توانسته‌اند عملکرد بهتری داشته باشند. این مقایسه نشان می‌دهد که ایران نه‌تنها از رقابت جهانی، بلکه از رقابت منطقه‌ای نیز فاصله گرفته است؛ فاصله‌ای که معنای آن ازدست‌رفتن فرصت‌هایی است که به‌راحتی به دست رقبا و همسایگان افتاده است.

ظرفیت‌های جغرافیایی؛ فرصت‌های استفاده‌نشده

ایران از نظر جغرافیایی در یکی از بهترین نقاط جهان قرار دارد. همسایگی با ۱۵ کشور، دسترسی هم‌زمان به خلیج‌فارس، دریای عمان و دریای خزر و قرارگرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی شرق – غرب و شمال – جنوب، ظرفیت‌هایی کم‌نظیر هستند که می‌توانستند کشور را به هاب لجستیک منطقه بدل کنند. اما مجموع سهم ایران از ترانزیت جهانی در سال ۱۴۰۳ حدود ۲۲ میلیون تن بوده که این سهم به نسبت جایگاه و موقعیت ممتاز ایران بسیار ناچیز است. بسیاری از مسیرهایی که می‌توانستند از خاک ایران عبور کنند به دلیل ضعف زیرساخت‌ها و بی‌ثباتی سیاستی به سمت ترکیه، آذربایجان، پاکستان، افغانستان یا مسیرهای دریایی هدایت شده‌اند. بدین ترتیب درآمدهای بالقوه و فرصت‌های اشتغال گسترده‌ای از دست رفته است.

مشکلات ساختاری و سیاست‌گذاری

بخش مهمی از این ناکامی‌ها ریشه در مشکلات ساختاری دارد. نخست آنکه لجستیک در ایران متولی واحدی ندارد. وزارتخانه‌ها و سازمان‌های متعدد هر کدام بخشی از مسئولیت را بر دوش دارند، اما هماهنگی مؤثر میان آن‌ها وجود ندارد. دوم آنکه زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور نامتوازن و ناکافی است؛ بیش از ۹۲ درصد بارها از طریق جاده جابه‌جا می‌شود، درحالی‌که ناوگان جاده‌ای با میانگین عمر ۲۰ سال عملاً فرسوده و پرهزینه است و خطرات انسانی و مالی فراوانی به همراه دارد. سهم حمل‌ونقل ریلی با وجود مزیت‌های آشکار اما به دلیل عدم توجه و سرمایه‌گذاری همچنان اندک باقی مانده است. سومین مشکل غفلت از فناوری‌های نوین است؛ درحالی‌که دنیا به سمت لجستیک دیجیتال، اینترنت اشیا و بلاک‌چین حرکت کرده است، ایران همچنان درگیر فرایندهای کاغذی و سنتی است که نه‌تنها سرعت عملیات را کاهش می‌دهد، بلکه زمینه رانت و فساد را نیز فراهم می‌کند. در نهایت نگاه غالب سیاست‌گذاران به لجستیک، نگاهی هزینه‌ای است نه سرمایه‌ای. این نگاه سبب شده سرمایه‌گذاری‌های جدی در این بخش شکل نگیرد و لجستیک همچنان به‌عنوان باری اضافی بر اقتصاد دیده شود نه موتور توسعه.

نیروی انسانی متخصص حلقه مغفول توسعه

لجستیک تنها زیرساخت نیست. نیروی انسانی متخصص یکی دیگر از حلقه‌های مفقوده در این عرصه است. بسیاری از کارکنان حوزه لجستیک تجربه عملی دارند؛ اما با دانش روز در حوزه‌هایی چون مدیریت زنجیره تأمین، فناوری اطلاعات، تحلیل داده یا تجارت بین‌الملل آشنا نیستند. این کاستی موجب می‌شود برنامه‌ریزی زنجیره تأمین ناکارآمد باشد، فناوری‌های نوین به‌درستی به کار گرفته نشوند، ظرفیت‌های ریلی و دریایی مغفول بمانند و در تجارت خارجی فرصت‌ها به دلیل کندی فرایندها و ناآشنایی با استانداردهای جهانی از دست بروند. آموزش عالی کشور نیز پاسخ کافی به این نیاز نداده است. رشته‌های مرتبط محدود و عمدتاً تئوریک هستند و ارتباط دانشگاه و صنعت ضعیف است. درحالی‌که کشورهایی مانند ترکیه و امارات در سال‌های اخیر مراکز تخصصی آموزش لجستیک ایجاد کرده‌اند و با همکاری‌های بین‌المللی نیروی انسانی ماهر تربیت کرده‌اند.

پیامدهای ناکارآمدی لجستیک

نتیجه این کاستی‌ها کاملاً ملموس است. افزایش قیمت تمام‌شده کالاها فشار مضاعفی بر مصرف‌کنندگان وارد می‌کند. توان صادراتی کاهش می‌یابد و بازارهای منطقه‌ای از دست می‌رود. جذابیت ایران برای سرمایه‌گذاران خارجی کم می‌شود. منابع ملی در قالب سوخت، استهلاک ناوگان و تخریب جاده‌ها هدر می‌رود و مناطق کمترتوسعه‌یافته از فرصت‌های تجاری محروم می‌مانند.

رقبای ما چه کردند؟

کشورهای منطقه مسیر دیگری را پیموده‌اند. ترکیه با توسعه شبکه ریلی و جاده‌ای و سرمایه‌گذاری در کریدورهای بین‌المللی به حلقه اتصال آسیا و اروپا بدل شده است. امروز کالاهای آسیایی برای رسیدن به اروپا اغلب به‌جای ایران از مسیر ترکیه عبور می‌کنند. امارات نیز با ایجاد زیرساخت‌های بندری و هوایی مدرن، بخش بزرگی از ترانزیت منطقه را در اختیار گرفته و به مرکز تجارت جهانی در خاورمیانه تبدیل شده است. بندر جبل‌علی و فرودگاه دبی نماد این موفقیت هستند. این کشورها نه گستره جغرافیایی ایران را دارند و نه منابع طبیعی آن را اما با مدیریت درست و بهره‌مندی از فرصت‌ها توانسته‌اند مزیت رقابتی بسازند.

چه باید کرد؟

در چنین شرایطی، پرسش اساسی این است که ایران چه باید بکند؟ نخستین گام ایجاد نهادی ملی برای سیاست‌گذاری یکپارچه در حوزه لجستیک است. توسعه حمل‌ونقل چندوجهی، افزایش سهم ریلی، دیجیتالی‌سازی زنجیره تأمین و حذف بروکراسی‌های سنتی، جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و خارجی، ورود جدی و تأثیرگذار جامعه دانشگاهی به این حوزه و تغییر نگاه سیاست‌گذاران از «هزینه» به «سرمایه‌گذاری استراتژیک» از دیگر اقداماتی است که باید در دستور کار قرار گیرد.

سخن پایانی

لجستیک ناکارآمد در عمل به معنای اقتصادی پرهزینه و کم‌رقابت است. تا زمانی که این بخش به‌عنوان یک اولویت اصلی دیده نشود، نه تولید رونق خواهد گرفت، نه صادرات جهش خواهد کرد و نه رفاه عمومی ارتقا خواهد یافت. اینکه چرا کشوری با چنین ظرفیت‌های جغرافیایی و انسانی در شاخص بین‌المللی LPI در رتبه ۱۲۳ از میان ۱۳۹ کشور قرار دارد، پرسشی است که باید به‌عنوان زنگ خطری جدی شنیده شود. پاسخ به این پرسش نیازمند تصمیم‌گیری‌های شجاعانه و اصلاحات ساختاری است؛ اصلاحاتی که امروز دیگر انتخاب نیست، بلکه ضرورتی ملی است.

نوبت دوم

آگهی مزایده عمومی FRW103

اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری استان مازندران_ساری در نظر دارد نسبت به انتشار آگهی از طریق مزایده عمومی یک‌مرحله‌ای با شرایط مندرج در آگهی واگذار نماید: مهلت دریافت اسناد از تاریخ انتشار آگهی نوبت اول تا ساعت ۱۹ روز پنجشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۰۱ و آخرین مهلت تحویل پیشنهادها تا ساعت ۱۹ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۱ و گشایش پیشنهادها در ساعت ۱۲ ظهر روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۲ می‌باشد.

ردیف	موضوع آگهی	مبلغ برآورد اولیه	تضمین شرکت در مزایده
۱	فروش درختان ریشه‌کن خطرآفرین بستر رودخانه ظالم رود روستای لشم‌دره موضوع پروانه قطع شماره ۱۴۰۴۱۳۱۳۰/۵۶/۳-۱۴۰۴/۰۶/۲۵ به حجم ۱۰۱/۰۷۴ مترمکعب چوب‌آلات صنعتی، ۸۵ استر چوب‌آلات هیزمی واقع در حوزه اداره منابع طبیعی و آبخیزداری شهرستان نکا	۶/۴۰۹/۰۷۰/۰۰۰ ریال	۳۲۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۱- مدت اعتبار پیشنهادها ۳ ماه از تاریخ تحویل پیشنهادها است. ۲- سایر شروط و تعهدات در متن قرارداد ذکر خواهد شد. ۳- محل دریافت اسناد، تحویل و گشایش پیشنهادها به آدرس اینترنتی http:/www.setadiran.ir می‌باشد.

روابط‌عمومی اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری استان مازندران-ساری
شماره شناسه ۲۰۳۰۹۰۸

صدای نخبگان
نگاه جوانان
روزنامه فرهیختگان
FARHIKHTEGAN
farhikhteganonline

مجری انحصاری تبلیغات دانشگاه آزاد اسلامی
کانون تبلیغاتی سپهر جوان
۰۹۳۹۸۸۸۸۶۹۹

چهارشنبه ۳۰ مهر ۱۴۰۴
شماره ۴۵۳۷
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
(۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم