انتقال آب؛ مُسکنی برای چالش بی‌سابقه!

امروزه در سرتاسر نقاط جهان برای حل مشکلات آبی، مجموعه‌ای از راهکارهای سازگاری با محیط زیست مورد توجه قرار می‌گیرد. چراکه پس از انتقال آب، اگرچه برای مدتی کوتاه اوضاع بروفق مراد است. اما خیلی زود چرخه عرضه و تقاضا می‌شکند و حوضه مقصد در برآوردن نیازهای خود ناتوان خواهد بود و حوضه فرستنده نیز در تأمین آب با مشکلات عدیده‌ای مواجه می‌شود. طبیعتا اصرار بر این سیاست اشتباه سبب می‌شود که دوباره حوضه آبی دیگری به‌عنوان هدف بعدی انتقال آب، مورد نظر قرار گیرد و چرخه باطل ادامه یابد. در این میان معمولا به هشدارهای کارشناسان و کنشگران محیط زیستی توجهی نمی‌شود و با توجیه پیشرفت و توسعه، هرگونه انتقادی بی‌پاسخ می‌ماند.

اکنون هم به دلیل امیدوارکننده نبودن پیش‌بینی‌ها برای بارش‌های پاییزی، وضعیت ذخایر آبی سدهای کشور در شرایط نگران‌کننده‌ای قرار دارد و بیم آن می‌رود که همچنان مسئولان به‌جای تدوین برنامه‌های بلندمدت و اصلاح الگوهای توسعه، منابع را صرف پروژه‌های انتقال آب بین حوضه‌ای کنند.

اگرچه کاهش بی‌سابقه بارش‌ها طی پنج سال اخیر و وضعیت بحرانی ذخیره مخازن آب در سدهای تأمین‌کننده شرب، شرایطی اضطراری را رقم‌زده و ضرورت اقدام فوری را به‌وضوح آشکار ساخته است اما آن‌طور که صدیقه ترابی؛ معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست می‌گوید: مادامی‌که با مدیریت درست مصرف آب در کشور مواجه نباشیم، پروژه‌هایی نظیر انتقال آب، ریختن آب در ظرف سوراخ است.

بدون تردید مشکل اصلی اغلب کلانشهرها کم‌آبی نیست، بلکه توسعه کنترل نشده و ناپایدار شهری است که تقاضای آب را به‌صورت تصاعدی افزایش داده‌است. بنابراین طرح‌های انتقال آب، تنها به‌عنوان یک راه‌حل موقت عمل می‌کنند که در بازه چندساله مسئله آب را تسکین می‌دهند، اما ریشه‌ها و دلایل اصلی را نادیده می‌گیرند.

خلج امیر حسینی، کارشناس منابع آب در این‌باره می‌گوید: براساس استانداردهای جهانی انتقال بین حوضه‌ای باید در بدترین شرایط و به‌عنوان مرحله آخر انجام شود. یعنی شرایطی که دیگر جایگزینی در منطقه نباشد و شرایط آن منطقه به‌قدری بحرانی است که امکان تأمین منابع آبی برای حفظ بقا در آنجا وجود ندارد و مجبور هستند از یک فاصله و از یک منبع دیگر آب را برای منطقه‌ای که دچار مشکل است منتقل کنند.

وی عنوان می‌کند: در این روند هم معمولا قید و شرط می‌گذارند؛ به این معنی که عموما طرح‌های انتقال آب بین حوضه‌ای را با قید زمان و موقتی بودن در نظر می‌گیرند، این‌طور نیست که همیشه این مشکل را بخواهیم با این روش حل کنیم، حالا ممکن است زمان کمی طولانی‌تر شود اما این قید برای این گذاشته می‌شود که مدیران آن منطقه به فکر پیدا کردن چاره، اصلاح الگوی مصرف و راه‌های درست مصرف آب باشند نه اینکه حالا ببینند یک منبعی در اختیارشان قرار گرفته و بی‌محابا از آن استفاده کنند، تا آن هم تمام شود و دوباره روز از نو روزی از نو. متأسفانه این روندی است که امروزه حکمرانی آب کشور در پیش گرفته و به‌عنوان مسکن و راهکاری مقطعی به دنبال آرام کردن درد است نه درمان و رسیدن به راه‌حل درست.

بسیاری از پروژه‌های آبی، به‌وسیله گفتمان «توسعه» هدایت می‌شوند

عباس محمدی از کارشناسان محیط زیست نیز بر این مسئله تأکید کرده و به «ما» می‌گوید: «گرچه کشور ما در طول این چند دهه با رخدادهای خشکسالی و ترسالی مختلف مواجه بوده و پنج سالی هست که در گیر سال‌های خشک پی در پی شده است و مطابق پیش‌بینی‌های صورت گرفته پاییز ۱۴۰۴ گرایش شدیدی به کم‌بارشی دارد، اما این مسئله نباید مسئولان را به اجرای طرح‌های انتقال آب وادارد.»

این کارشناس در ادامه عنوان می‌کند: «بسیاری از پروژه‌های آبی در سراسر جهان، ازجمله سدسازی و پروژه‌های انتقال آب، به‌وسیله گفتمان «توسعه» هدایت می‌شوند. این گفتمان‌ها چنین القامی‌کنند که برای ساختن سدها و انتقال آب ضروری است سیاستگذاری‌ها و قوانین جدیدی وضع شود که مشکل کمبود آب را حل کند یا به حداقل برساند. اغلب این پروژه‌ها بر این اساس توجیه شده که ما مشکلات آبی و نیازهای آبی در مناطق دیگر را با انتقال آب حل خواهیم کرد. اگر این پروژه‌ها به ثمر برسد، «مسئله» یا «مشکل» آب برطرف خواهد شد. از منظر طراحان، این پروژه‌ها به «توسعه» مناطق گوناگون کمک می‌کنند و دارای «نفع عمومی» هستند. امروزه پروژه‌های آبی با اتکا به زبان «منطق» درصدد هستند تا خود را الگویی برای حل یک «مشکل» در نظر بگیرند و جامعه را قانع کنند که این نوع پروژه‌ها نه تنها پیامدی منفی برای محیط زیست و جامعه ندارند بلکه اساسا برای حل مشکل یا «مسئله»‌ای شکل گرفته‌اند.»

مقوله‌ای به نام «آب مازاد» وجود دارد؟

سیاست‌گذاران و مسئولان چنین پروژه‌هایی، احداث سدها و پروژه‌های انتقال آب را راهکاری هوشمندانه معرفی می‌کنند، راهکاری که از به‌هدر رفتن «آب مازاد» رودخانه جلوگیری می‌کند، آن را کنترل می‌کند، و سپس این آبِ به اصطلاح «مازاد» را برای «توسعه» و شکوفایی منطقه‌ای دیگر، یا صنعتی نیازمند آب، به کار می‌گیرد. اما آیا حقیقتاً چیزی به نام «آب مازاد» وجود دارد؟

محمدی اساسا مقوله‌ای به‌عنوان «آب مازاد» را به رسمیت نمی‌شناسد: «این آب حق آبه خود طبیعت است که برای احیاء و بازسازی اکوسیستم رودخانه‌ها وجودش ضروری است. به عبارت دیگر آب مازاد به آبی اطلاق می‌شود که نمی‌توانند با آن تجارت کنند و پول بسازند. این نگاه به منابع طبیعی و آب رودخانه‌ها می‌تواند فجایع عظیمی را رقم بزند. رویکرد فعالان محیط زیست، بسیار به تحقیقات گسترده در سراسر جهان نزدیک است که نشان می‌دهد علیرغم این گفتمان غالب در سدسازی‌ها و پروژه‌های انتقال آب، این پروژه‌ها نه‌تنها به شکوفایی منطقه منجر نشده‌اند بلکه موجب بیکاری، محرومیت، تخریب محیط زیست، و از دست دادن زمین و منابع عمومی می‌شوند.»

این فعال محیط زیست عنوان می‌کند: «واضح است که «رودخانه‌ها آب کافی برای انتقال ندارند». اما پیمانکارها با اتکاء به مفهومی به نام «آب مازاد» درصدِ انتقال آب رودخانه‌ها به مناطق دیگر هستند، حال اینکه «آب مازاد» مفهومی غیرعلمی، وضد منافع محیط زیست است. طرفداران پروژه‌های انتقال آب بر این باورند که اگر این آب مازاد مورد بهره‌برداری قرار نگیرد هدر می‌رود. آن‌ها به هر آبی که نتوانند به پول تبدیلش کنند می‌گویند هدر رفته است. اما اگر از چشم مانگاه کنید، این آب حقابه طبیعت است که برای احیای رودخانه ضروری است. ما قبلاً رودخانه را برای صنعت و کشاورزی مورد بهره‌برداری قرار داده‌ایم، باقیمانده آب برای احیای رودخانه حیاتی است.»

به باور این فعال محیط زیست، «طرفداران انتقال آب، طبیعت را شیءگونه می‌بینند، عناصر طبیعت را به چشم کالای بالقوه می‌نگرند ـ مثل «آب اضافه» به قصد مصرف آن‌ها در بازار یا در صنایع سودآور اما به دلیل فشار افکار عمومی این کار را با پوشش خیرعام و توسعه شهری انجام می‌دهد، همراه با «تحقیقات علمی» که خود شرکت‌ها به نفع خود تدارک می‌بینند. حال اینکه بسیاری از پروژه‌های انتقال آب نه تنها خیرعمومی ندارد بلکه به بهای تحمیل هزینه‌های زیست محیطی و اجتماعی و اقتصادی به اجتماعات محلی، سود سرشاری را نصیب گروه‌ها و طبقات خاص اجتماعی می‌کند.»

پروژه‌های آبی عمدتا پروژه‌های پول‌سازی برای شرکت‌ها و پیمانکاران هستند

معمولا صاحبان و سیاستگذاران چنین پروژه‌هایی با انجام «تحقیقات» زیست محیطی و تأکید بر برخی داده‌های اکولوژی و اقتصادی اصرار دارند که پروژه‌های انتقال آب پیامدهای منفی بسیار محدودی دارند که قابل کنترل است. به‌عنوان مثال این تحقیقات در کلورادو ی آمریکا حدود ۶ میلیون دلار هزینه در برداشته است. مطالعاتی که با اعداد و ارقام نشان می‌دهد پروژه منافع اقتصادی بسیار وحداقل تخریب محیط زیست را خواهد داشت. علاوه بر این بودجه‌ای را هم به تقویت رودخانه و اکوسیستم آن اختصاص داده‌اند. محمدی می‌گوید: «اگرچه این مطالعات در ایران به گستردگی و اعتبار مطالعات کلورادو نیست، اما بر همان منوال درصدد توجیه خود است. متأسفانه در این نوع پروژه‌ها با تضاد منافع روبه رو هستیم. از یک طرف متخصصان و نخبگانی که منافع‌شان به ایجاد این پروژه‌ها وابسته است و از طرف دیگر متخصصان و محققان مستقلی که درصدد هستند در برابر این پروژه‌ها از محیط زیست و منافع اجتماع خود دفاع کنند. فراموش نکنید که صاحبان پروژه‌ها تحقیق محیط زیستی مستقل ندارند، آن‌ها خودشان این تحقیقات را فراخوانده و خود بودجه‌اش را داده‌اند. همان طور که یک استاد اکولوژی در کلورادو می‌گوید، نخبگانی که این تحقیقات را انجام داده‌اند از این پروژه‌ها تغذیه می‌کنند. مسلم است که تحقیقات را مطابق با منافع پروژه طراحی می‌کنند نه منافع محیط زیست و منافع انسان‌ها. این نکته اهمیت دارد که پروژه‌های آبی عمدتا پروژه‌های پول‌سازی برای شرکت‌ها و پیمانکارها هستند.»

کارشناسان محیط زیست در سراسر نقاط جهان معتقدند، انتقال آب باعث خشکسالی و تهدید جدی برای کل اکوسیستم منطقه خواهد بود. این گروه از کارشناسان برای افکار عمومی پروژه‌ها را با تعریف کرده‌اند. آن‌ها سعی می‌کنند به مردم نشان دهند که این پروژه‌ها درواقع پروژه‌های توسعه‌ای نیست، یا توسعه برای همه نیست. پروژه‌های اقتصادی برای کالایی کردن آب به نفع گروه‌های خاص است که هزینه‌های محیط زیستی، اجتماعی، و اقتصادی زیادی را به جوامع تحمیل می‌کند. آن‌ها روی بازنده‌ها و برنده‌های چنین پروژه‌هایی تأکید می‌کنند. به عبارتی، با افزایش آگاهی عمومی، جامعه را نسبت به تخریب گسترده محیط زیستیِ این پروژه‌ها حساس می‌کنند. برای مثال، آن‌ها بحث می‌کنند که چرا و چگونه در ایران، این نوع پروژه‌ها خشکسالی را تشدید می‌کند، چشمه‌های آبی را از بین می‌برد، باعث تخریب اکوسیستم رودخانه می‌شود، عامل از بین رفتن آبزیان است، بر سلامت مردم تأثیر منفی دارد، و تهدید جدی برای معیشت بسیاری از مردمان و عامل مهاجرت هزاران نفر است.

کارشناسان محیط زیست سعی کرده‌اند با استفاده از فضای مجازی، اینترنت، از طریق سوشیال مدیا، مخصوصاً در ایران با استفاده از تلگرام، اطلاعات، دانش و داده‌های خود را در اختیار عموم قرار دهند. آن‌ها، با انتشار گزارش‌ها، مقالات، وپژوهش‌های مستقل، درصدد آن هستند که آگاهی عمومی را افزایش دهند. آن‌ها آگاهی کاذبی که حول بحث «توسعه» شکل گرفته را به چالش کشیده‌اند و سعی کرده‌اند رویه مخرب این پروژه‌ها را با آمار و ارقام و تحقیقات مستقلی که انجام داده‌اند نشان دهند.

اگرچه مدافعان و صاحبانِ این گونه پروژه‌ها برای پیشبرد کار خود دست به تحقیقاتِ محیط زیست زده‌اند و مدعی هستند که این پروژه‌ها آسیبی به محیط زیست و جامعه نمی‌زند. اما همواره تحقیقاتی که از طرف فعالان محیط زیست ارائه می‌شود نتایج متفاوتی را نشان می‌دهد. آنان معتقدند که شرکت‌ها و افرادی که تحقیقات محیط زیست را برای این گونه پروژه‌ها انجام داده‌اند خودشان از طریق پروژه‌ها تغذیه می‌شوند. بودجه آن‌ها از خود پروژه‌ها تأمین می‌شود. درنتیجه، آن‌ها درصدد توجیه پروژه‌ها هستند. این متخصصان تنها با نشان دادن برخی از مزایای این پروژه‌ها، هزینه‌های زیست محیطی، اجتماعی، واقتصادی پروژه‌ها را نادیده می‌گیرند.

عباس محمدی، در این زمینه متذکر می‌شود که «معمولان طراحان و مسئولین چنین پروژه‌هایی مدعی هستند انتقال آب برای شُرب مردم تشنه در کویر است، اما درواقع، آب به مصرف شرکت‌های خصوصی، نیمه خصوصی، و دولتی می‌رسد که اصلاً جای آن‌ها در وسط کویر نیست. کارخانه فولاد، کارخانه‌های کاشی سازی، و کارخانه‌های کوچک و بزرگ که نیاز به آب دارند، با فریبِ اینکه مردم کویر نیاز به آب آشامیدنی دارند، این آب را برای تجارت و سودده منتقل می‌کنند. براین اساس در سالیان اخیر کنشگران سعی کرده‌اند با گزارش‌ها، خبررسانی‌ها، و نامه‌های محرمانه که پیدا کرده و منتشر کرده‌اند، این آگاهی را افزایش دهند که این پروژه‌ها برای هیچ جای کشور توسعه و آبادی به همراه ندارد، بلکه این توسعه اقتصادی برای گروه‌های خاص و شرکت‌های خاص است. کنشگران سعی می‌کنند براساس دانش از اقتصاد سیاسیِ پروژه‌های آبی ذهنیت مردم را تغییر دهند.»

این فعال محیط زیست معتقد است راه‌حل مشکلات آبی باید پایدار باشد و بر روی منافع محیط زیست و عدالت اجتماعی تمرکز کند. در مورد ایران باید گفت، یک تاریخ طولانی از توسعه ناپایدار در کشور حاکم بوده است که برخلاف منافع محیط زیستی است. همان‌طور که اشاره کردم، عمدتا پروژه‌ها و سیاستگذاری‌های محیط زیستی از زبان «منطقی» بهره می‌برد، زبانی که مدعی است پروژه‌ها و سیاست گذاری‌های جدید برای توسعه است، یا برای حل یک مشکل، برای حفاظت از محیط زیست، برای گردشگری، یا چیزی که خیر عمومی در آن نهفته است. این گفتمان، نخبگان اقتصادی، اجتماعی و سیاسیِ خود را دارد. نخبگانی که در مراکز تصمیم‌گیری، در دانشگاه‌ها و مراکز تحقیق، به همراه تکنوکرات‌ها، درصدد توجیه علمی و تأیید این پروژه‌ها هستند.

چه باید کرد؟

این کارشناس با اشاره به پیش‌بینی کم‌بارشی در پاییز به‌ویژه در تهران تصریح می‌کند: «در شرایط فعلی وزارت نیرو اقداماتی مانند انتقال آب را در دستور کار قرار داده است، در حالی که این اقدام اثرگذار نخواهد بود و همچون مسکن موقت عمل می‌کند. لازم است برای مقابله با کم‌آبی، نسبت به تغییر در الگوی کشت و آبیاری اقدام کرد و با برنامه‌ریزی بلندمدت و حرکت به سمت اقتصاد چرخشی آب (استفاده از پساب)، نوسازی شبکه‌ها، برنامه‌ریزی برای سازگاری با تغییرات اقلیمی و فرهنگ‌سازی برای استفاده بهینه، از این بحران به شیوه بهتری گذر کرد.»

این کارشناس خاطرنشان می‌کند: «ما تنها در جایی مجاز به انتقال آب بین حوضه‌ای هستیم که گزینه‌های مرسوم دیگر مانند بازچرخانی آب و استفاده از فاضلاب تصفیه‌شده امکان‌پذیر نباشد و با این طرح‌ها در نواحی اجرا شود که تعارضات اجتماعی و سیاسی کمترین میزان خود را داشته باشد. در این راستا، راهکارهای جایگزین طرح‌های انتقال آب باید بررسی شود برای نمونه انجام مطالعات آمایش سرزمین، استفاده از منابع آب جایگزین، بهره‌گیری از آبخیزداری و آبخوان‌داری برای افزایش ظرفیت تولید آب از بارش‌های فصلی، افزایش بهره‌وری آب در کشاورزی، شرب و صنعت، مدیریت صحیح آبیاری و رعایت الگوی مصرف و گسترش صنایع در مناطق پرآب باید مورد توجه قرار گیرد. توسعه تفکر انتقال آب بیش از اینکه به‌عنوان یک راه‌حل برای تعادل در چرخه آب باشد، یک نامتوازنی محسوس هم در مبدا و هم در مقصد به وجود آورده است لذا در نظرگرفتن ملاحظات متأثر از اجرای پروژه‌های انتقال آب ضروری است. نتایج نشان می‌دهد تداوم کم‌آبی نباید توجیهی برای طرح‌های انتقال آب باشد.»

سند کارخانه - سند مالکیت (برگ سبز) خودروی وانت پیکان تیپ ۱۶۰۰ OHV مدل ۱۳۸۶ به رنگ سفید روغنی به شماره انتظامی ایران ۹۱-۷۴۱ق ۵۸ به شماره موتور ۱۱۴۸۵۰۱۵۲۳۹ به شماره شاسی ۳۱۶۰۰۰۵۸ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز ماشین سواری ام وی ام مدل ۱۴۰۰ تیپ X۳۳S به شماره شهربانی ایران ۱۵-۶۷۶ن۴۴ و شماره موتور MVM۴۸۴FBDL۰۳۱۹۴۶ به شماره شاسی NATGBAYLOM۱۰۳۲۲۷۳ به نام امیرهادی نامی قره‌بلاغ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل شناسنامه مالکیت یک دستگاه پژو سواری ۴۰۵ به شماره شاسی ۱۳۲۲۳۴۳۷ و شماره موتور ۱۲۴۸۵۰۱۸۷۴۹ شماره انتظامی ۷۴۱ب۶۵ ایران ۶۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل شناسنامه مالکیت یک دستگاه فولکس واگن وانت ترانسپورتر به شماره شاسی ۵۶۷۴۰ و شماره موتور ۲۲۴۹۱ و شماره انتظامی ۱۳۲۹۱ تهران ۳۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) - سند کمپانی خودرو پراید رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۸۵ به شماره انتظامی ایران ۱۳-۷۱۳ب۸۲ شماره موتور ۱۵۱۹۱۷۰ شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۵۴۶۶۳۸ به مالکیت سیدحسین حسینی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) کارت خودرو تویوتا وانت هایس رنگ سفید مدل ۱۳۷۸ به شماره انتظامی ایران ۴۳-۵۴۹ع۱۴ شماره موتور ۱۲R۱۷۳۳۸۲۷ شماره شاسی ۱۱۱۶۱۳۷۱ به مالکیت حسین صانعی نیک‌آبادی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو سواری پیکان ۱۶۰۰ مدل ۱۳۷۲ به شماره پلاک ۲۵-۸۵۳م۲۷ به شماره موتور ۱۱۲۷۲۰۶۷۸۲ شماره شاسی ۷۲۴۱۲۵۸۲ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی سواری پراید تیپ صبا (جی تی ایکس) به رنگ سفید معمولی مدل ۱۳۷۶ به شماره پلاک ۵۱۲ن۲۸ ایران ۲۴ به شماره موتور ۰۰۰۵۱۲۴۲ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۷۶۰۴۱۱۶۲ به نام علی اصغر خدری نژاد به شماره ملی ۱۸۸۱۵۴۷۲۰۵ به شماره شناسنامه ۲۹۳ صادره از شوشتر فرزند حسن مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

گواهی بهره برداری زراعی به شماره ۷۲۲۹۶۶ به مساحت ۲ / ۱۵ هکتار واقع در روستای زراع محله به نام علی اکبر شهاب الدین فرزند رجب مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز پژو پارس مدل ۸۴ رنگ نقره‌ای به شماره شهربانی ۵۵۲ب۲۱ ایران ۶۵ به شماره موتور ۱۲۴۸۴۱۹۴۳۸ شماره شاسی ۱۹۳۲۵۴۰۷ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کارخانه (برگ سبز) موتورسیکلت انژکتوری احسان مدل ۱۴۰۳ به رنگ بنفش به شماره موتور N۱۴BVKNEP۱Y۱۹۳۲۶ به شماره تنه ۰۱۹۶N۱۴۲۱۰۴۱۷ به شماره انتظامی ۸۲۴ ایران - ۲۳۳۹۶ به نام ادریس بهروزنیا به شماره ملی ۶۶۸۰۲۲۸۰۹۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل برگ تردد خودروی وانت دوکابین تویوتا هایلوکس VVTi-۲*۲۷۰۰۴ مدل ۲۰۱۴ به رنگ نوک مدادی متالیک به شماره موتور ۲TR۷۷۳۸۴۸۴ و شماره شاسی MROEX۱۹GOE۱۲۱۴۸۱ به نام عمران کلمتی به شماره انتظامی ۱۲۶۷۸-۷۷ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی وانت مزدا ۱۶۰۰ به رنگ نقره ای متالیک مدل ۱۳۶۹ به شماره موتور ۱۸۶۹۱۹ شماره شاسی ۶۹۶۰۳۸۳۳ به شماره انتظامی ۵۲۵ج۶۷ ایران ۲۳ به نام احمد سنگ لجی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل برگ سبز و سند فروش خودروی سواری پراید ساپیا ۱۴۱ آی به رنگ نقره ای متالیک مدل ۱۳۸۴ به شماره موتور ۰۱۱۷۰۸۲۵ و شماره شاسی S۱۴۸۲۲۸۴۱۲۰۹۷۲ به شماره انتظامی ۴۶۴س۲۱ ایران ۲۲ به نام محمد صفری لنگرودی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت و برگ سبز موتورسیکلت احسان تیپ CC۲۰۰ مدل ۱۴۰۲ شماره پلاک ۷۵۳۵۹-۷۵۴ شماره موتور N۱۴۱۳۰۳۱۴۰۱۹۶N شماره شاسی N۱۴BVEKNEP۱R۱۳۲۶۲ متعلق به آقای محمد طالبی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کلیه مدارک سند و برگ سبز و کارت ماشین و شناسنامه مالکیت خودرو سواری ساپیا SE۱۳۱ به رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۹۳ به شماره پلاک ایران ۲۱- ۵۵۲ی۸۱ و به شماره موتور ۵۱۶۲۴۰۶ و شماره شاسی NAS۴۱۱۱۰۰E۳۶۷۶۷۴۶ به نام علی سنکدل فرزند درمحمد مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی دنا پلاس TC-MT۶-DENA+EF۷ مدل ۱۴۰۲ به رنگ سفید به شماره موتور NAAW۳۱HYAPDB۰۳۶۱۴ به شماره شاسی H۰۱۷۳۵۸۸ و ۱۵۳ به شماره انتظامی ۳۶۶ و ۶۸ ایران ۹۵ به نام دیانا ریگی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کارت دانشجویی اینجانب متین ریگی فرزند عزیزالله به شماره دانشجویی ۴۰۱۰۲۴۲۳ دانشجوی رشته مهندسی عمران مقطع کارشناسی از دانشگاه سراوان مجتمع آموزش عالی سراوان مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) خودروی سواری ساپیا SL۱۳۱ به رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۹۰ به نام مرتضی میرزائی قلعه زنگیان به شماره انتظامی ۳۱۳س۴۵ ایران ۹۵ به شماره موتور ۴۳۰۳۷۱۵ شماره شاسی S۱۴۱۲۲۹۰۰۱۹۳۸۲ به علت سهل انگاری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند (برگ سبز) موتورسیکلت انژکتوری احسان مدل ۱۴۰۳ به رنگ بنفش به شماره موتور N۱۴BVKNEP۱Y۱۹۳۲۶ به شماره تنه ۰۱۹۶N۱۴۲۱۰۴۱۷ به شماره انتظامی ۸۲۴ ایران - ۲۳۳۹۶ به نام ادریس بهروزنیا به شماره ملی ۶۶۸۰۲۲۸۰۹۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل برگ تردد خودروی وانت دوکابین تویوتا هایلوکس VVTi-۲*۲۷۰۰۴ مدل ۲۰۱۴ به رنگ نوک مدادی متالیک به شماره موتور ۲TR۷۷۳۸۴۸۴ و شماره شاسی MROEX۱۹GOE۱۲۱۴۸۱ به نام عمران کلمتی به شماره انتظامی ۱۲۶۷۸-۷۷ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی وانت مزدا ۱۶۰۰ به رنگ نقره ای متالیک مدل ۱۳۶۹ به شماره موتور ۱۸۶۹۱۹ شماره شاسی ۶۹۶۰۳۸۳۳ به شماره انتظامی ۵۲۵ج۶۷ ایران ۲۳ به نام احمد سنگ لجی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل برگ سبز و سند فروش خودروی سواری پراید ساپیا ۱۴۱ آی به رنگ نقره ای متالیک مدل ۱۳۸۴ به شماره موتور ۰۱۱۷۰۸۲۵ و شماره شاسی S۱۴۸۲۲۸۴۱۲۰۹۷۲ به شماره انتظامی ۴۶۴س۲۱ ایران ۲۲ به نام محمد صفری لنگرودی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت و برگ سبز موتورسیکلت احسان تیپ CC۲۰۰ مدل ۱۴۰۲ شماره پلاک ۷۵۳۵۹-۷۵۴ شماره موتور N۱۴۱۳۰۳۱۴۰۱۹۶N شماره شاسی N۱۴BVEKNEP۱R۱۳۲۶۲ متعلق به آقای محمد طالبی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کلیه مدارک سند و برگ سبز و کارت ماشین و شناسنامه مالکیت خودرو سواری ساپیا SE۱۳۱ به رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۹۳ به شماره پلاک ایران ۲۱- ۵۵۲ی۸۱ و به شماره موتور ۵۱۶۲۴۰۶ و شماره شاسی NAS۴۱۱۱۰۰E۳۶۷۶۷۴۶ به نام علی سنکدل فرزند درمحمد مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی دنا پلاس TC-MT۶-DENA+EF۷ مدل ۱۴۰۲ به رنگ سفید به شماره موتور NAAW۳۱HYAPDB۰۳۶۱۴ به شماره شاسی H۰۱۷۳۵۸۸ و ۱۵۳ به شماره انتظامی ۳۶۶ و ۶۸ ایران ۹۵ به نام دیانا ریگی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کارت دانشجویی اینجانب متین ریگی فرزند عزیزالله به شماره دانشجویی ۴۰۱۰۲۴۲۳ دانشجوی رشته مهندسی عمران مقطع کارشناسی از دانشگاه سراوان مجتمع آموزش عالی سراوان مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) خودروی سواری ساپیا SL۱۳۱ به رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۹۰ به نام مرتضی میرزائی قلعه زنگیان به شماره انتظامی ۳۱۳س۴۵ ایران ۹۵ به شماره موتور ۴۳۰۳۷۱۵ شماره شاسی S۱۴۱۲۲۹۰۰۱۹۳۸۲ به علت سهل انگاری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی دنا مدل ۱۳۹۶ به شماره انتظامی ۷۷۱م۵۵ ایران ۳۷ به شماره موتور H۰۳۴۲۸۴۲ شماره شاسی ۱۴۷NAAW۲۱HU۳HE۴۹۰۴۲۷ به مالکیت هدایت حسنخانی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) متعلق به یک دستگاه خودروی سواری پژو پارس مدل ۱۳۸۳ به شماره پلاک ۴۲-۹۷۱ج۹۶ به شماره موتور ۱۲۴۸۳۰۳۰۵۳ به شماره شاسی ۸۳۸۰۵۳۳۶ به نام احمد علی محمدزاده رهباردار مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز موتورسیکلت BENELLI مدل ۱۳۹۷ رنگ مشکی پلاک ۳۲۴-۵۱۶۳۵ شماره موتور N۲۳EDBJDFJJ۰۲۰۴۹N۲۳۲۱۴۲۷۷ به شماره شاسی ۰۳۷۸۶ به نام علی رضا کاظمی کرهرودی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز و کارت سواری پراید ساپیا مدل ۱۳۸۸ به رنگ نقره ای به شماره شاسی S۱۴۸۲۲۸۸۲۸۵۲۳۲ به شماره پلاک انتظامی ۷۳۳م۹۵ ایران ۱۴ به نام حسن امیری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

مدرک تحصیلی اینجانب توبی انوشیروانی فرزند محمدامین به شماره شناسنامه ۱۶۷۳ صادره از سراوان در مقطع کاردانی رشته مامایی صادره از واحد دانشگاهی دانشگاه آزاد اسلامی زاهدان به شماره ۱۴۸۷۱۰۹۰۱۸۸۹ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد زاهدان به ابتدای خیابان دانشگاه ارسال نمایید.

سند مالکیت (برگ سبز) خودروی سواری پراید مدل ۱۳۸۳ به شماره پلاک ۹۵-۵۱۹م۴۲ به شماره موتور ۱۰۰۲۰۹۶ به شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۳۳۸۱۳۶۳ به نام صادق پالای مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

شناسنامه مالکیت برگ سبز خودرو سواری پراید ساپیا SL۱۳۱ مدل ۱۳۹۰ به شماره انتظامی ۶۱ - ۷۵۵ب۵۶ و شماره شاسی S۳۴۱۲۲۹۰۸۹۷۸۷۲ شماره موتور ۴۰۵۴۰۱۲ به مالکیت صلاح الدین فلاحی فرزند عارف مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو تیبا سواری هاچ بک مدل ۱۳۹۵ به شماره پلاک ایران ۷۲-۴۷۹ط۱۴ و شماره موتور ۸۲۸۸۱۷ و شماره شاسی NAS۸۲۱۱۰۰G۱۰۴۵۸۶۵ به نام سیده زهرا جلالی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو پژو ۴۰۵ جی ال ایکس مدل ۱۳۸۳ به شماره پلاک ایران ۷۲- ۳۴۲ط۲۹ و شماره موتور ۱۲۴۸۳۰۱۰۴۸۷ به شماره شاسی ۸۳۰۰۴۲۰۸ به نام نصرت اله کریمی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی سواری هاچ بک ام وی ام X۲۲ مدل ۱۳۹۷ به رنگ سفید روغنی به شماره انتظامی ۶۲۶ص۷۲ ایران ۷۵ به شماره شاسی NATFBAA۷۳J۱۰۱۶۴۱۲ به نام مصطفی رضازاده مشیزی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل دانشنامه پایان تحصیلات اینجانب عبدالباسط اربابیان فرزند ابراهیم به شماره شناسنامه ۱۲۲۶۴ صادره از سراوان در مقطع کارشناسی ناپیوسته رشته آبخیزداری فرسایش و رسوب از موسسه آموزش عالی علمی -کاربردی جهاد کشاورزی سیستان و بلوچستان زاهدان به شماره ۱/۳/۱۶۹۱/۸۷ - ۱۳۹۰/۷/۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز یک دستگاه کامیونت نیسان مدل ۱۳۸۹ رنگ آبی روغنی شماره شاسی NAZPL۱۴۰TBN۲۶۸۵۴۰ به شماره موتور NAZPL۱۴۰TBN۲۶۸۵۴ شماره پلاک ۴۱ ایران ۲۴ل۶۲۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل سند کمپانی و اصل شناسنامه مالکیت (برگ سبز) و اصل کارت شناسایی سواری سیستم پراید تیپ جی تی ایکس به رنگ سفید شیری روغنی مدل ۱۳۸۰ به شماره موتور ۰۰۲۶۹۱۷۸ شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۰۷۳۰۴۰۴ به شماره پلاک انتظامی ایران ۳۸ - ۳۷۴و۵۳ و به نام مالک وجیهه رحمانی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز (شناسنامه) و سند کمپانی سواری هاچ بک ساپیا تیپ تیبا ۲ مدل ۱۳۹۷ به رنگ آبی روشن متالیک با شماره موتور M۱۵/۸۶۴۴۱۷۴ به شماره شاسی NAS۸۲۱۱۰۰J۱۱۷۹۱۰۸ به شماره پلاک ایران ۴۸ - ۹۳۱س۱۵ به نام امین بیاتی زاده و شماره ملی ۳۵۰۱۰۶۹۸۷۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز (شناسنامه) متعلق به یک دستگاه خودروی سواری پژو ۴۰۵ مدل ۱۳۹۳ به رنگ نقره ای به شماره پلاک ۸۷۵ب۹۴ ایران ۸۳