# صنعت خودرو، روایتی از انحصار، گرانی و نارضایتی عمومی

صنعت خودرو ایران سال‌هاست یکی از بحث‌برانگیزترین بخش‌های اقتصادی کشور به شمار می‌رود. صنعتی که دهه‌ها از حمایت‌های گسترده دولتی، تعرفه‌های سنگین واردات، تسهیلات بانکی، امتیازات انحصاری و محدودیت برای رقبا بهره برده، اما همچنان با بحران‌هایی چون زیان انباشته، کیفیت پایین، قیمت‌های تجومی و نارضایتی عمومی دست و پنجه نرم می‌کند.

صنعت خودرو ایران امروز با مجموعه‌ای از مشکلات ساختاری، مدیریتی و اقتصادی روبه‌رو است. کارشناسان معتقدند ادامه روند فعلی نه تنها به بهبود وضعیت منجر نخواهد شد، بلکه می‌تواند زیان‌های بیشتری را به مصرف‌کنندگان، تولیدکنندگان و اقتصاد کشور تحمیل کند. برای خروج از این وضعیت، مجموعه‌ای از اقدامات همزمان و هماهنگ ضروری است.

بازار خودرو در ایران دیگر فقط یک بازار اقتصادی نیست، به نماد آشکار ناکارآمدی مدیریتی، انحصار مزمن، رانت سازمان‌یافته و شکست سیاست‌گذاری تبدیل شده است. صنعتی که قرار بود موتور محرک تولید ملی باشد، امروز به یکی از بزرگ‌ترین منابع نارضایتی عمومی بدل شده، بازاری که در آن مردم هم باید پول خودروهای روز دنیا را بپردازند و هم کیفیت خودروهای متعلق به دو دهه قبل را تحمل کنند.

امروز خودرو برای بخش بزرگی از جامعه دیگر یک کالای مصرفی نیست، بلکه به آرزویی دور از دسترس تبدیل شده است. خانواده‌هایی که تا چند سال پیش می‌توانستند با چند سال پس‌انداز صاحب خودرو شوند، اکنون با قیمت‌هایی مواجه هستند که خرید یک خودروی داخلی را به برنامه‌ای غیر عملی تبدیل کرده است.

در هیچ‌نقطه‌ای از دنیا نمی‌توان نمونه‌ای یافت که صنعتی بیش از چهار دهه از حمایت مستقیم دولت، تعرفه‌های سنگین، ممنوعیت واردات، تسهیلات بانکی و انحصار کامل برخوردار باشد اما همچنان از زیان‌دهی، کمبود نقدینگی و ناتوانی در رقابت سخن بگوید. صنعت خودروی ایران اکنون دقیقاً در چنین وضعیتی قرار دارد، صنعتی که نه رضایت مصرف‌کننده را جلب کرده، نه توان صادرات جدی دارد و نه حتی موفق شده بحران قیمت را مهار کند.

## خودروی داخلی، گران‌تر از توان مردم، ضعیف‌تر از انتظار مصرف‌کننده

در شرایطی که درآمد خانوارها به شدت کاهش یافته، قیمت خودرو با سرعتی سرسام‌آور افزایش پیدا کرده است.امروز بسیاری از خودروهای داخلی که تا چند سال پیش نماد خودروهای اقتصادی محسوب می‌شدند، به مرز یک میلیارد تومان نزدیک شده‌اند. اما پرسش اساسی اینست که آیا کیفیت، ایمنی و خدمات این خودروها نیز هم‌پای قیمت رشد کرده است؟پاسخ بسیاری از مصرف‌کنندگان منفی است. همچنان شکایت‌ها درباره مصرف سوخت بالا، نقص فنی، کیفیت پایین قطعات، ضعف خدمات پس از فروش و ایمنی نامناسب ادامه دارد. نکته تلخ اینست که مردم مجبورند برای محصولی با فناوری قدیمی و استانداردهای پایین، هزینه‌ای معادل خودروهای به‌روز خارجی بپردازند.

## قیمت‌گذاری دستوری، سیاستی که نه مردم را راضی کرد نه خودروسازان را

دولت سال‌هاست با سیاست قیمت‌گذاری دستوری تلاش می‌کند قیمت خودرو را کنترل کند، اما نتیجه، شکل‌گیری بازاری دونرخی و رانت عظیم بوده است. اختلاف شدید قیمت کارخانه و بازار آزاد باعث شده خودرو از کالای مصرفی به ابزار سوداگری تبدیل شود. برای مثال، طبق برخی گزارش‌ها، در مقاطعی برای فروش ۵۰ هزار خودرو، بیش از یک میلیون نفر ثبت‌نام کردند، نه برای مصرف، بلکه برای کسب سود از اختلاف قیمت. این وضعیت، دلالی را تقویت و مصرف‌کننده واقعی را قربانی کرده است. ازسوی دیگر، خودروسازان نیز مدعی هستند به دلیل قیمت‌گذاری دستوری، تولید هر خودرو برایشان زیان‌ده شده است. نتیجه این چرخه معیوب، بازاری آشفته است که نه تولیدکننده از آن راضی است و نه خریدار.

حتی برخی مسئولان سابق وزارت صمت نیز به ناکارآمدی این شیوه اذعان کرده‌اند و از ضرورت اصلاح تدریجی قیمت‌ها سخن گفته‌اند. در این میان مصرف‌کننده واقعی حذف شد،دلالی افزایش یافت،بازار ملتهب‌تر شد،و فساد گسترده‌تری شکل گرفت.

## انحصار، ریشه بسیاری از مشکلات

کارشناسان اقتصادی معتقدند مهم‌ترین بیماری صنعت خودرو ایران، انحصار است.در شرایطی که بازار خودرو در بسیاری از کشورها محل رقابت ده‌ها شرکت بزرگ و کوچک است، بازار ایران عملاً در اختیار چند خودروساز محدود قرار دارد.در غیاب رقابت واقعی، انگیزه برای کاهش هزینه‌ها، افزایش کیفیت و نوآوری نیز کاهش می‌یابد. نتیجه آن چیزی است که امروز مردم با آن مواجهند، خودروهایی با فناوری قدیمی، کیفیت مورد انتقاد و قیمت‌های بالا.در بسیاری از کشورهای جهان، اگر خودروسازی نتواند رضایت مشتری را جلب کند، بازار را از دست می‌دهد. اما در ایران مصرف‌کننده اغلب حق انتخاب گسترده‌ای ندارد.

## کیفیت، حلقه گمشده صنعت خودرو

بخش بزرگی از نارضایتی مردم به کیفیت خودروها بازمی‌گردد. بسیاری از خودروهای داخلی هنوز با پلتفرم‌های قدیمی تولید می‌شوند. مصرف سوخت بالا، نقص فنی، خرابی زودهنگام قطعات و ایمنی پایین همچنان از مهم‌ترین انتقادهای مصرف‌کنندگان است. در سال‌های اخیر بارها گزارش‌هایی درباره نقص فنی، مشکلات ترمز، کیفیت پایین قطعات و حتی خطرات ایمنی برخی خودروها منتشر شده است. اما واکنش خودروسازان معمولاً به چند اطلاعیه یا فراخوان محدود ختم شده است. درحالی که در بسیاری از کشورهای دنیا کوچک‌ترین نقص ایمنی می‌تواند میلیاردها دلار خسارت و عذرخواهی رسمی شرکت‌ها را به دنبال داشته باشد، در ایران مصرف‌کننده اغلب راهی جز تحمل مشکلات ندارد.

## واردات خودرو، تهدید یا ضرورت؟

هر بار که بحث واردات خودرو مطرح می‌شود، خودروسازان از «ضربه به تولید داخلی» سخن می‌گویند. اما منتقدان می‌پرسند، تولیدی که دهه‌ها حمایت شده اما همچنان نتوانسته رضایت مردم را

*** بازار خودرو در ایران دیگر فقط یک بازار اقتصادی نیست، به نماد آشکار ناکارآمدی مدیریتی، انحصار مزمن، رانت سازمان‌یافته و شکست سیاست‌گذاری تبدیل شده است**

جلب کند، تا چه زمانی باید پشت دیوار تعرفه‌ها پنهان بماند؟بسیاری از اقتصاددانان معتقدند واردات کنترل‌شده و رقابتی می‌تواندانحصار را بشکند،کیفیت را افزایش دهدو قیمت‌ها را متعادل کند.اما تجربه نشان داده واردات محدود و رانتی نیز خود می‌تواند به منبع جدید فساد تبدیل شود به‌ویژه زمانی که مجوزها در اختیار گروه‌های خاص قرار گیرد.

## خصوصی‌سازی، شعاری که هنوز عملی نشده

خصوصی‌سازی صنعت خودرو سال‌هاست مطرح می‌شود، اما در عمل همچنان دولت و نهادهای شبه‌دولتی نقش اصلی را در مدیریت خودروسازان ایفا می‌کنند. کارشناسان معتقدند تا زمانی که ساختار مدیریتی و مالکیتی اصلاح نشود، بحران فعلی ادامه خواهد داشت. بسیاری از تحلیلگران می‌گویند خودروسازان نه کاملاً دولتی هستند و نه خصوصی، بلکه در وضعیتی خاکستری قرار دارند که نه پاسخگویی بخش خصوصی را دارند و نه شفافیت لازم برای مدیریت دولتی.

## مردم، قربانیان اصلی بازار خودرو

بررسی میدانی خبرنگار ما از بازار خودرو نشان می‌دهد فاصله میان درآمد خانوارها و قیمت خودرو به شکل بی‌سابقه‌ای افزایش یافته است. در بازار، خریداران اغلب تنها یک سؤال دارند «چرا خودرو این‌قدر گران است؟»

یکی از کارمندان بخش خصوصی که برای خرید یک خودروی داخلی به نمایندگی مراجعه کرده بود، به خبرنگار ما می‌گوید:«حقوق ماهانه من حدود ۳۰ میلیون تومان است. برای خرید یک خودروی معمولی باید چند سال هیچ هزینه‌ای نکنم. خودرو دیگر کالای مصرفی نیست، تبدیل به آرزو شده است.»

یک جوان ۳۲ ساله که قصد خرید نخستین خودرو خود را داشت، می‌گوید«سال‌ها کار کردم تا بتوانم خودرو بخرم، اما هر بار که پول جمع می‌کنم قیمت‌ها جلوتر می‌روند.»

*** صنعت خودرو ایران امروز با مجموعه‌ای از مشکلات ساختاری، مدیریتی و اقتصادی روبه‌رو است. کارشناسان معتقدند ادامه روند فعلی نه تنها به بهبود وضعیت منجر نخواهد شد، بلکه می‌تواند زیان‌های بیشتری را به مصرف‌کنندگان، تولیدکنندگان و اقتصاد کشور تحمیل کند**

در گفتگوی خبرنگار ما چند شهروند، تقریباً همه بر این نکته تأکید داشتند که کیفیت خودروهای داخلی متناسب با قیمت آنها نیست.

در نهایت، این مردم هستند که هزینه ناکارآمدی صنعت خودرو را می‌پردازند، مردمی که باید برای خرید یک خودروی معمولی، سال‌ها پس‌انداز کنند یا زیر بار وام‌های سنگین بروند.امروز خودرو برای بسیاری از خانواده‌ها دیگر یک وسیله رفاهی نیست، بلکه به آرزویی دور تبدیل شده است. بازار خودرو به‌جای آنکه نشانه‌ای از توسعه صنعتی باشد، به نمادی از تورم، انحصار و ناکارآمدی اقتصادی بدل شده است.

## تناقض بزرگ، خودرو گران است اما خودروساز زیان می‌دهد

یکی از عجیب‌ترین تناقض‌های صنعت خودرو این است که درحالی که مردم مجبورند خودرو را با قیمت‌های بسیار بالا خریداری کنند، خودروسازان از زیان‌های سنگین سخن می‌گویند.

براساس گزارش‌های منتشر شده، زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور به حدود ۳۳۰ هزار میلیارد تومان رسیده و فاصله قیمت کارخانه‌ای محصولات و بازار به حدود ۶۶۰ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. ازسوی دیگر برخی فعالان صنعت قطعه‌سازی مجموع بدهی‌ها و زیان‌های انباشته این صنعت را حدود ۷۰۰ هزار میلیارد تومان اعلام کرده‌اند. این اعداد تنها یک آمار اقتصادی نیستند، بلکه نشانه‌ای روشن از ناکارآمدی ساختاری در صنعتی هستند که دهه‌ها تحت حمایت مستقیم و غیرمستقیم دولت بوده است. این ارقام این پرسش جدی را ایجاد می‌کنند که چگونه صنعتی که محصولاتش هر سال گران‌تر می‌شود، همچنان زیان‌ده است؟اگر قیمت‌ها واقعی نیست، چرا اصلاح ساختار انجام نمی‌شود؟اگر مشکل فقط قیمت‌گذاری است، چرا با وجود افزایش‌های مکرر قیمت، بحران مالی ادامه دارد؟

واقعیت این است که مشکل صنعت خودرو تنها قیمت نیست، بلکه ساختاری است که سال‌ها بدون اصلاح اساسی باقی مانده است.

## مدیریت، حلقه مفقوده صنعت خودرو

یکی از انتقادهای جدی کارشناسان، ساختار مدیریتی صنعت خودرو است.تغییر مکرر مدیران، تصمیمات کوتاه‌مدت، نبود برنامه‌ریزی بلندمدت و دخالت‌های متعدد در فرآیندهای مدیریتی از جمله مشکلاتی است که بارها مطرح شده است. در بسیاری از کشورهای موفق، خودروسازی بر پایه تحقیق و توسعه، رقابت و بهره‌وری اداره می‌شود. اما در ایران بخش قابل توجهی از انرژی مدیران صرف حل بحران‌های روزمره و تأمین نقدینگی می‌شود. نتیجه آن شده که صنعت خودرو بیش از آنکه به آینده فکر کند، درگیر بقا در شرایط فعلی است.

## تحریم‌ها، عامل بحران یا تشدیدکننده آن؟

هیچ تردیدی وجود ندارد که تحریم‌ها بر صنعت خودرو تأثیر گذاشته‌اند. محدودیت در انتقال فناوری، دشواری تأمین قطعات و کاهش همکاری‌های بین‌المللی از پیامدهای تحریم بوده‌اند. اما بسیاری از کارشناسان معتقدند تحریم‌ها تنها بخشی از مشکل هستند. بخش دیگری از بحران به ساختارهای ناکارآمد، بهره‌وری پایین، مدیریت نامناسب و نبود رقابت بازمی‌گردد. به بیان دیگر، تحریم‌ها بحران را تشدید کرده‌اند اما تمام بحران را ایجاد نکرده‌اند.

## راهکارها، چگونه می‌توان بازار خودرو را نجات داد؟

دو کارشناس صنعت خودرو در گفتگو با خبرنگار ما برای اصلاح وضعیت موجود چند راهکار اساسی را پیشنهاد می‌کنند

**۱. پایان تدریجی قیمت‌گذاری دستوری.**قیمت‌گذاری دستوری باید به‌صورت تدریجی و همراه با نظارت دقیق حذف شود تا رانت بازار از بین برود.

*** امروز خودرو برای بخش بزرگی از جامعه دیگر یک کالای مصرفی نیست، بلکه به آرزویی دور از دسترس تبدیل شده است**

**۲. شکستن انحصار در بازار خودرو.**مهم‌ترین گام برای اصلاح بازار خودرو، پایان دادن به انحصار چند دهه‌ای است.تا زمانی که چند شرکت محدود بخش عمده بازار را در اختیار داشته باشند، انگیزه‌ای برای ارتقای کیفیت، کاهش قیمت و افزایش بهره‌وری وجود نخواهد داشت.ایجاد فضای رقابتی از طریق تسهیل ورود سرمایه‌گذاران جدید، حمایت از خودروسازان خصوصی و توسعه همکاری‌های مشترک می‌تواند موتور تحول در این صنعت باشد. ورود خودروسازان جدید و تسهیل واردات رقابتی می‌تواند بازار را از انحصار خارج کند.

**۳. خصوصی‌سازی واقعی خودروسازان.** یکی از مشکلات اصلی صنعت خودرو، ساختار پیچیده و نیمه‌دولتی آن است.خصوصی‌سازی واقعی باید به‌گونه‌ای انجام شود که مدیریت شرکت‌ها به بخش خصوصی توانمند و متخصص واگذار شود، نه اینکه صرفاً مالکیت از یک نهاد دولتی به یک مجموعه شبه‌دولتی منتقل شود.تجربه جهانی نشان داده است که بنگاه‌های خصوصی رقابت‌پذیر معمولاً عملکرد بهتری در کنترل هزینه‌ها و افزایش کیفیت دارند.

**۴. شفاف‌سازی مالی خودروسازان.**یکی از مطالبات جدی افکار عمومی، شفاف شدن وضعیت مالی شرکت‌های خودروسازی است.انتشار عمومی اطلاعات مربوط به هزینه‌های تولید،قراردادهای خرید و فروش،حقوق و مزایای مدیران،شرکت‌های زیرمجموعه،میزان بدهی‌ها و زیان‌ها می‌تواند زمینه افزایش اعتماد عمومی و کاهش فساد احتمالی را فراهم کند.

**۵. توسعه واردات هدفمند و رقابتی.**واردات خودرو نباید به ابزاری برای رانت یا واردات خودروهای لوکس تبدیل شود. واردات مدیریت‌شده خودروهای اقتصادی و کم‌مصرف می‌تواند فضای رقابتی ایجاد کرده و خودروسازان داخلی را به ارتقای کیفیت وادار کند.

**۶. مقابله با دلالی و سوداگری.**بازار خودرو باید از بازار سرمایه‌ای بودن به بازار مصرفی تبدیل شود. ایجاد سامانه‌های شفاف فروش، مالیات بر معاملات مکرر و نظارت بر خرید و فروش‌های غیرمصرفی می‌تواند نقش واسطه‌ها را کاهش دهد.

**۷. ارتقای کیفیت و ایمنی.**خودروسازان باید از سیاست افزایش قیمت بدون ارتقای کیفیت فاصله بگیرند. سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، استفاده از فناوری‌های نوین، ارتقای استانداردهای ایمنی و کاهش مصرف سوخت باید به اولویت اصلی صنعت تبدیل شود.تولید محصول باکیفیت، تنها راه حفظ بازار در بلندمدت است.

**۸. حمایت از مصرف‌کننده واقعی.**فروش خودرو باید به‌گونه‌ای طراحی شود که دست دلالان را کوتاه کند و به جای آن، مصرف‌کننده واقعی منتفع شود.

**۹. افزایش بهره‌وری مدیریتی.**بخش مهمی از مشکلات صنعت خودرو ناشی از هزینه‌های سربار و ضعف مدیریتی است. کاهش هزینه‌های غیرضروری، چابک‌سازی ساختارها و انتخاب مدیران متخصص و پاسخگو می‌تواند بهره‌وری این صنعت را افزایش دهد.مدیرانی که سال‌ها عملکرد ضعیف داشته‌اند باید پاسخگو باشند، نه اینکه فقط جابه‌جا شوند.

**۱۰.حمایت از قطعه‌سازان توانمند.**صنعت قطعه‌سازی ستون فقرات صنعت خودرو محسوب می‌شود.پرداخت به‌موقع مطالبات قطعه‌سازان، توسعه فناوری در این بخش و جلوگیری از وابستگی بیش از حد به واردات می‌تواند به افزایش کیفیت و کاهش هزینه‌های تولید کمک کند.

**۱۱.تدوین سند راهبردی بلندمدت.**صنعت خودرو بیش از هر چیز به ثبات نیاز دارد. تغییر مداوم سیاست‌ها، مقررات و تصمیمات موجب سردرگمی تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان شده است. تدوین یک برنامه ۱۰ تا ۲۰ ساله با مشارکت دولت، بخش خصوصی، دانشگاه‌ها و متخصصان می‌تواند مسیر آینده این صنعت را مشخص کند

## جمع‌بندی

بازار خودرو در ایران امروز نمونه‌ای روشن از اقتصادی است که در آن سیاست‌گذاری‌های متناقض، انحصار، رانت و ضعف نظارت، مصرف‌کننده را به حاشیه رانده است. می‌توان گفت بازار خودرو با تصمیمات مقطعی و راهکارهای کوتاه‌مدت اصلاح نخواهد شد.خودروسازان سال‌ها از حمایت دولت بهره برده‌اند، اما خروجی این حمایت نه رضایت مردم بوده و نه صنعتی رقابت‌پذیر. اگر اصلاحات اساسی در ساختار صنعت خودرو انجام نشود، گرانی خودرو تنها ادامه یک بحران بزرگ‌تر خواهد بود، بحرانی که هر روز فاصله مردم با داشتن یک خودروی مناسب را بیشتر می‌کند.صنعت خودرو بیش از هر زمان دیگری به اصلاحات ساختاری، شفافیت، رقابت و پاسخگویی نیاز دارد. در غیر این صورت، فاصله میان مردم و خودرویی که روزی کالایی عادی بود، هر روز بیشتر خواهد شد.

***گروه گزارش**


## آگهی تجدید مناقصه عمومی یک مرحله ای به شماره سیستمی ۲۰۰۵۰۵۰۳۸۴۰۰۰۰۰۲ فراخوان (نوبت دوم)

شهرداری رحیم آباد در نظر دارد فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای به شماره ۲۰۰۵۰۵۰۳۸۴۰۰۰۰۰۲ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.
کلیه مراحل برگزارش فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.
متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.
**مواعد زمانی :**
– **تاریخ انتشار فراخوان:** ۱۴۰۵/۰۴/۱۱ روز پنجشنبه ساعت ۷
– **مهلت دریافت اسناد فراخوان:** تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۱۵ روز دوشنبه ساعت ۱۲
– **مهلت ارسال پیشنهادات:** تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۵ روز پنجشنبه ساعت ۱۲
– **زمان بازگشایی پاکت ها :** ۱۴۰۴/۰۴/۲۷روز شنبه ساعت ۱۳
**نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار:** مبلغ ۳۰۱۹۹۸۰۳۷۱ ریال ضمانتنامه بانکی یا واریز به حساب سپرده شهرداری به شماره IR ۷۳۰۱۷۰۰۰۰۰۰۰۰۱۰۵۴۱۳۶۰۴۰۰۰ نزد بانک ملی شعبه رحیم آباد
**اطلاعات تماس و آدرس دستگاه:** استان گیلان – شهرستان رودسر – شهررحیم آباد – خیابان امام خمینی (ره) میدان شهرداری – کدپستی ۴۴۹۳۱۱۴۶۷۸ – تلفن تماس ۰۱۳۴۲۷۷۲۲۵۰– ۳۲۲۱ شهرداری رحیم آباد– امور مالی و عمران
**محمدعلی شریفی بالنگا**
**شهردار رحیم آباد**

## فراخوان جذب مشتری

**شرکت خدمات عمومی فولاد ایران در نظر دارد نسبت به خرید و فروش زغال‌سنگ حرارتی، زغال سنگ کک شو و کنسانتره زغال سنگ کک شو** اقدام نماید.
بدین منظور از کلیه افراد متقاضی که مایل به خرید و فروش هستند دعوت به عمل می‌آید تا درخواست‌های خود را به آدرس ایمیل info@isgs.com ارسال و یا **با شماره‌های ۰۲۱۲۹۷۵۰ داخلی ۲۰۴ و یا شماره همراه ۰۹۱۳۹۴۱۴۱۷۴ تماس حاصل نمایند.**

## نقل و انتقال لنج باری به شماره ثبت ۱۳۶۷۶– بندرعباس (نوبت اول)

P.M.O

به استناد رونوشت سند شماره ۱۱۲۶۷۱ مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۳۰ با شناسه سند ۱۴۰۴۱۱۴۵۵۷۴۱۰۰۰۰۷۵ دفتر اسناد رسمی ۵ بندرعباس خانم ها مریم شهابی فرزند غلامرضا و خدیجه ساحلی زادگان فرزند عبداله تمامی شش دانگ سهام خود در مالکیت لنج باری به شماره ثبت ۱۳۶۷۶ – بندرعباس را به آقای شهمراد عبداله پور فرزند محمد انتقال قطعی داده اند.
مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.
شناسه آگهی ۲۲۲۱۰۲۲

## آگهی دعوت مجمع عمومی عادی نوبت دوم شرکت تعاونی مصرف کارکنان توانیر

از کلیه اعضاء محترم دعوت می‌شود که در جلسه نوبت دوم مجمع عمومی عادی که رأس ساعت ۱۰ صبح روز سه‌شنبه ۱۴۰۵/۴/۳۰ در سالن کنفرانس شرکت توانیر واقع در میدان ونک – خ برزیل – ساختمان مرکزی شرکت توانیر تشکیل می‌گردد، حضور به‌هم رسانند.
ضمناً به اطلاع می‌رساند، به موجب ماده ۱۹ آئین‌نامه نحوه تشکیل مجامع عمومی، هر یک از اعضاء تعاونی مصرف می‌تواند نماینده تام‌الاختیاری (از میان اعضاء تعاونی یا خارج از آنان) برای حضور در مجمع عمومی عادی و اعمال رأی تعیین نماید. تعداد آراء وکالتی هر عضو و هر شخص غیرعضو یک رأی خواهد بود و اعضای متقاضی اعطای نمایندگی می‌بایست به همراه نماینده خود حداکثر تا پایان وقت اداری روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۹ در محل دفتر شرکت تعاونی مصرف حاضر، تا پس از احراز هویت و تایید وکالتنامه توسط نماینده هیأت مدیره و بازرس، برگه ورود به جلسه مجمع عمومی عادی را دریافت نماید.
**دستور جلسه:**
۱ – استماع گزارش هیئت مدیره و بازرس
۲ – رسیدگی و اتخاذ تصمیم در خصوص صورت‌های مالی سال ۱۴۰۴ و بودجه سال جاری
۳ – انتخاب اعضاء اصلی و علی‌البدل هیئت مدیره و بازرس
**هیئت مدیره**

## آگهی دعوت مجمع عمومی عادی سالیانه نوبت اول شرکت تعاونی صیادان بندر دیلم

تاریخ انتشار : ۱۴۰۵/۰۴/۲۲
به اطلاع کلیه اعضای محترم شرکت تعاونی صیادان بندر دیلم می رساند جلسه مجمع عمومی عادی سالیانه نوبت اول شرکت تعاونی صیادان بندر دیلم روز یکشنبه راس ساعت ۹ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۰۱ در محل دفتر شرکت با دستورات ذیل برگزار می گردد، ضمنا از تاریخ نشر آگهی مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۲ به مدت ۵ روز تقویمی داوطلبان سمت هیئت مدیره و بازرس فرصت دارند به دفتر شرکت مراجعه و فرم مخصوص را دریافت و تکمیل نمایند.
لذا از کلیه اعضاء دعوت می شود که راس ساعت مقرر حضور بهم رسانند ضمناً اعضایی که امکان حضور در جلسه را ندارند می توانند از بین اعضاء یا خارج از شرکت نماینده خود را انتخاب نمایند متذکر می گردد که هر عضو وکالتنامه یک نفر از اعضاء و هر غیر عضو می تواند وکالت نامه یک عضو را به عهده بگیرد . ضمناً حضور وکیل و موکل جهت تکمیل فرم وکالتنامه در دفتر شرکت الزامی می باشد وتنظیم وکالتنامه در روزهای چهارشنبه الی شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۸ الی ۱۴۰۵/۰۵/۳۱ از ساعت ۸ صبح الی ۱۲ ظهر در دفتر شرکت تعاونی مقدور می باشد.
**دستورات جلسه :** *گزارش هیئت مدیره. *گزارش بازرس . *تصویب صورت های مالی سال ۱۴۰۴. *تعیین بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۵. *انتخاب اعضای اصلی و علی البدل هیئت مدیره و بازرس.
**هیئت مدیره شرکت تعاونی صیادان بندر دیلم**

## آگهی تغییرات شرکت سهامی خاص پی تاک بنا به شناسه ملی ۱۰۸۲۰۰۴۰۰۳۹ و به شماره ثبت ۱۱۳۲

به استناد صورتجلسه هیئت مدیره مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۵ تصمیمات ذیل اتخاذ شد آقای علی رشنو به شماره ملی ۳۹۲۰۰۳۹۵۵۶ به سمت نایب رئیس هیئت مدیره تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۹/۲۵ آقای محمد رشنو به شماره ملی ۳۹۳۲۰۳۲۷۲۱ به سمت رئیس هیئت مدیره تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۹/۲۵ آقای میثم رشنو به شماره ملی ۳۹۳۴۸۳۳۸۴۵ به سمت مدیرعامل تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۹/۲۵ انتخاب گردیدند کلیه اسناد و اوراق بهادار و تعهدآور شرکت از قبیل چک، سفته، بروات، قراردادها و عقوداسلامی با امضاء رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل متفقاً یا به امضاء مدیرعامل به تنهایی همراه با مهر شرکت معتبر می باشد.
**اداره کل ثبت اسناد و املاک استان همدان**
**مرجع ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری ملایر (۲۲۲۴۵۸۱)**

## آگهی تغییرات شرکت سهامی خاص پی تاک بنا به شناسه ملی ۱۰۸۲۰۰۴۰۰۳۹ و به شماره ثبت ۱۱۳۲

به استناد صورتجلسه مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۵ تصمیمات ذیل اتخاذ شد آقای علی رشنو به شماره ملی ۳۹۲۰۰۳۹۵۵۶ به سمت عضو اصلی هیئت مدیره تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۹/۲۵ آقای محمد رشنو به شماره ملی ۳۹۳۲۰۳۲۷۲۱ به سمت عضو اصلی هیئت مدیره تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۹/۲۵ آقای میثم رشنو به شماره ملی ۳۹۳۴۸۳۳۸۴۵ به سمت عضو اصلی هیئت مدیره تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۹/۲۵ انتخاب گردیدند آقای علیرضا یعقوبی به شماره ملی ۳۹۳۴۴۲۰۴۶۱ به سمت بازرس علی البدل برای یک سال مالی آقای علی بخش عبدالملکی به شماره ملی ۵۸۴۹۸۰۶۳۳۴ به سمت بازرس اصلی برای یک سال مالی انتخاب گردیدند روزنامه کثیرالانتشار جمهوری اسلامی جهت نشر آگهی های شرکت تعیین گردید.
**اداره کل ثبت اسناد و املاک استان همدان**
**مرجع ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری ملایر (۲۲۲۴۵۸۰)**

## آگهی دعوت مجمع عمومی عادی به طور فوق العاده شرکت صندوق حمایت از توسعه بخش کشاورزی استان مازندران (سهامی خاص) ثبت شده به شماره: ۵۹۶۶ و شناسه ملی ۱۰۷۶۰۳۳۵۳۸۰

به اطلاع کلیه صاحبان سهام شرکت صندوق حمایت از توسعه بخش کشاورزی استان مازندران (سهامی خاص) می رساند که جلسه مجمع عمومی عادی به طور فوق العاده شرکت مذکور راس ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۰۴ درمحل صندوق حمایت از توسعه بخش کشاورزی استان واقع در ساری میدان امام بلوار پاسداران خیابان پاسدار برگزار می گردد.
بدینوسیله از نمایندگان قانونی صاحبان سهام دعوت بعمل می آید بادردست داشتن معرفینامه از تشکل/اتحادیه/تعاونی خود در روز و ساعت مقرر در محل مذکور حضور بهم رسانند.
**دستورات جلسه مجمع عمومی عادی به طور فوق العاده (راس ساعت ۱۰ صبح):**
۱) استماع گزارش هیئت مدیره شرکت درخصوص عملکرد شرکت
۲) انتخابات هیئت مدیره
**هیئت مدیره**

## آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای صادره به شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۶۰۱۱۰۰۳۳۲۴ مورخه ۱۴۰۵/۳/۲۸ هیات اول / دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک سبزوار تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای منوچهر الداغی به شناسنامه شماره ۲۴۱ شماره ملی ۰۷۹۳۳۴۵۰۵۷ صادره سبزوار فرزند علی اکبر در ششدانگ یک قطعه باغ به مساحت ۱۰۷۱۲ مترمربع قسمتی از پلاک ۵۰۱ فرعی از ۱۲ اصلی بخش ۳ سبزوار بلا واسطه از محل مالکیت مالک رسمی خودش محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتیکه اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی بمدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض ، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادرخواهد شد .
تاریخ انتشار نوبت اول : ۱۴۰۵/۰۴/۲۲ تاریخ انتشار نوبت دوم : ۱۴۰۵/۰۵/۰۶
م الف ۷۲۴۰
**علی آب باریکی رئیس ثبت اسناد و املاک**

## آگهی فقدان سند مالکیت

سند مالکیت تک برگی سه دانگ یک دستگاه آپارتمان مسکونی به پلاک ثبتی ۲۶ فرعی از ۴۴۶۴ اصلی واقع در بخش یک زنجان به شماره چاپی ۳۷۳۴۲۸ – ب/۱۴۰۳ به آدرس: زنجان- خیابان ۱۷ شهریور- کوچه شهدا- پلاک ۲۵/۰۰۱ به نام خانم مژگان غلامی به شماره ملی ۴۲۷۰۴۹۷۱۹۱ صادره از زنجان صادر و تسلیم گردیده است، در ادامه به موجب دستور شماره ۳۸۵۷ – ۱۴۰۴/۰۹/۰۴ شعبه ۸ دادگاه عمومی و ۴۴۴۷ – ۱۴۰۴/۰۹/۰۸ اجرای احکام شعبه ۴ دادگاه عمومی حقوقی زنجان بازداشت دائم گردیده است، سپس نامبرده با ارائه دو برگ استشهادیه مصدق، مدعی مفقود شدن سند مالکیت به علت سهل انگاری گردیده و تقاضای صدور سند مالکیت المثنی را نموده است که مراتب به استناد ماده ۱۲۰ اصلاحی آئین نامه قانون ثبت آگهی میگردد تا هر کس به نحوی از انحاء ادعایی نسبت به ملک مذکور دارد یا معاملاتی به نفع آنها انجام شده است از تاریخ انتشار این اگهی به مدت ده روز ضمن مراجعه به این اداره اعتراض خود را با ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید در غیر این صورت سند مالکیت المثنی به نام متقاضی صادر و تسلیم خواهد شد.
**اسحق بیگدلی– مدیر واحد ثبتی حوزه ثبت ناحیه دو زنجان**

## آگهی فقدان سند مالکیت

ورثه آقای مرحوم مصطفی پناهی با ارایه یکبرگ استشهادیه محلی که به تائید دفتر گواهی امضاء دفتر ۱۳ شهرستان بانه رسیده مدعی است که سند ششدانگ عرصه و اعیان یکبابخانه دارای پلاک ۱۰ فرعی از ۵۸- اصلی قطعه ۴ واقع در بخش ۴ الحاقی سقز روستای بادمجان که سند مالکیت آن به نام ایشان صادر و تسلیم گردیده است، براثر سهل‌انگاری مفقود گردیده است لذا به استناد اصلاح تبصره یک اصلاحی ماده ۱۲۰ آئین‌نامه قانون ثبت اصلاحیه‌های بعدی آن مراتب در یک نوبت آگهی می‌شود تا هرکس مدعی انجام معامله یا وجود سند مالکیت یادشده نزد خود می‌باشد ظرف مدت ۱۰ روز پس از انتشار آگهی مراتب را کتباً به این اداره اعلام و در غی