صورت‌حساب ناتراز بنزین

عبور از کمبود بنزین فقط به افزایش قیمت محدود نمی‌شود و پای معیشت مردم و رانت نیز در میان است

اسماعیل سقاب اصفهانی، رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی است. او درگفت‌وگوی ویژه خبری، تصویری روشن‌تر از این شکاف ارائه کرده است. به گفته سقاب اصفهانی، مصرف روزانه بنزین حدود ۱۳۵ میلیون لیتر است، درحالی‌که پالایشگاه‌ها حدود ۱۱۲ میلیون لیتر تولید می‌کنند و حدود ۹ میلیون لیتر نیز از پتروشیمی‌ها تأمین می‌شود. بنابراین برای جبران کسری، روزانه حدود ۱۴ میلیون لیتر باید وارد شود یا از ذخایر راهبردی برداشت شود. او همچنین گفته سهم واردات بنزین در سال ۱۴۰۵ به حدود ۴ میلیارد دلار رسیده است، بماند که ۲ میلیارد دلار صادرات پتروشیمی‌ها را هم از دست داده‌ایم.

گزارش خبری

خبرنگار
ملیحه فلاح

بنزین در ایران فقط یک سوخت نیست، شبیه نخ مشترکی است که چند تکه از اقتصاد را به هم دوخته است. از دخل خانوار و کرایه تاکسی اینترنتی گرفته تا صنعت خودرو، بودجه دولت، منابع ارزی و حتی سیاست‌گذاری انرژی. حالا هر بار که دست دولت به این نخ می‌رسد، معلوم نیست کدام بخش از این بافته قرار است تغییر کند. مسئله فقط این نیست که بنزین ارزان است یا گران، مسئله این است که چرا اقتصادی ساخته‌ایم که اصلاح قیمت یک کالا می‌تواند هم‌زمان به معیشت، حمل‌ونقل، تولید و تورم گره بخورد.

ماجرا در روزهای اخیر با خبر عرضه بنزین با نرخ ۸۷ هزار و ۲۰۰ تومان در کرمان دوباره به صدر اخبار آمد، نرخی که قرار بود برای مصرف مازاد بر سهمیه‌های یارانه‌ای اعمال شود، اما اجرای آن در استان فعلا متوقف شد و عرضه بنزین به روال قبلی بازگشت. این عدد، فارغ از اینکه درنهایت چه سرنوشتی پیدا کند، یک پرسش قدیمی را دوباره روی میز گذاشت: وقتی قیمت رسمی بنزین سال‌ها از هزینه واقعی تولید و تأمین آن فاصله داشته، ادامه این وضعیت تا کجا ممکن است؟

عکس: تزئینی است

۲دهه ناترازی

ناترازی، دیگر آن واژه‌ای نیست که فقط در گزارش‌های انرژی دیده شود. ناترازی حالا به زبان روزمره اقتصاد تبدیل شده است. برق کم می‌آوریم، گاز کم می‌آوریم و بنزین هم بیشتر از آنچه تولید می‌کنیم مصرف می‌شود. اما در بنزین، ماجرا یک تفاوت مهم دارد، سمت عرضه را نمی‌توان بی‌نهایت بالا برد. اگر هر بار برای پاسخ به مصرف بیشتر، پالایشگاه بیشتری بسازیم، اما خودروها و الگوی به‌اصطلاح سفر بافرت‌وآمدها همان بماند، فقط اندازه صورت مسئله را بزرگ‌تر کرده‌ایم.

مرور دو دهه گذشته همین را نشان می‌دهد. سهمیه‌بندی و اصلاح قیمت در مقاطع مختلف توانست مصرف را برای مدتی پایین بیاورد، اما اثر آن پایدار نماند. پس از کرونا نیز با بازگشت رفت‌وآمدها، مصرف دوباره بالا رفت و از سال ۱۴۰۱ شکاف تولید و مصرف وارد مرحله جدی‌تری شد. براساس داده‌های مطرح‌شده درباره این روند، در سال ۱۴۰۲ مصرف به حدود ۱۱۶ میلیون لیتر و تولید به ۱۰۴ میلیون لیتر رسید و در سال ۱۴۰۳ نیز فاصله تولید و مصرف به حدود ۱۳ میلیون لیتر در روز رسید. برای سال ۱۴۰۴ نیز برآوردهای منتشرشده از شکافی حدود ۱۸ میلیون لیتر حکایت دارد.

بنزین‌خورهای رانت‌خوار

سقاب اصفهانی گفته است حدود ۵۰ درصد شکاف تولید و مصرف بنزین به خودروهای داخلی مربوط است و خودروهای تولید داخل علاوه‌بر مشکلات دیگر، مصرف سوخت بالایی دارند. برآوردهای منتشرشده از قول برخی کارشناسان نه خودروسازان نیز نشان می‌دهد که متوسط مصرف برخی خودروهای داخلی حدود ۱۰ تا ۱۲ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است. رقمی که بیش از دوبرابر استانداردهای رایج جهانی بیان شده است. یعنی بخشی از بنزینی که امروز درباره گران‌شدنش بحث می‌کنیم، پیش از آنکه در باک خودروی مردم مصرف شود، در طراحی و کیفیت خودروها به هدر می‌رود. اینجاست که بحث رانت هم وارد قاب می‌شود، نه به‌عنوان یک حاشیه سیاسی، بلکه به‌عنوان بخشی از اقتصاد مسئله. وقتی سال‌ها از صنعت خودرو حمایت کرده‌ایم، اما هم‌زمان امکان رقابت و نوسازی فناوری محدود بوده و مصرف بالای خودرو به هزینه‌ای عمومی تبدیل شده، نمی‌توان هزینه ناکارآمدی را فقط در پمپ‌بنزین از مردم مطالبه کرد. قیمت بنزین می‌تواند اصلاح شود، اما اگر خودروی پرمصرف همچنان تولید شود، اصلاح قیمت فقط بخشی از مسئله را نشانه رفته است.

فشار بنزین بر معیشت

از سوی دیگر، مردم هم صرفا مصرف‌کننده بنزین نیستند. برای میلیون‌ها نفر، خودرو ابزار درآمد است. نمونه روشن آن رانندگان تاکسی‌های اینترنتی‌اند. عدد ۸ میلیون راننده‌ای که گاهی درباره آن صحبت می‌شود را حتی اگر دقیقا به معنای شاغلان فعال نگیریم، بزرگی این بازار و وابستگی بخشی از درآمد خانوارها به خودرو انکارشدنی نیست. اما مسئله فقط راننده‌ای نیست که هر روز باک خودرویش را پر می‌کند. افزایش قیمت بنزین برای خانواری که خودروی شخصی دارد، پیش از هر چیز به معنای افزایش هزینه رفت‌وآمد است و برای خانواری که خودرو ندارد نیز الزاما به معنای مصون ماندن از این افزایش نیست. هزینه حمل‌ونقل عمومی، تاکسی، جابه‌جایی کالا و درنهایت بخشی از قیمت خدمات و کالاهایی که هر روز خریداری می‌کنیم، می‌تواند از این تغییر تأثیر بگیرد. به همین دلیل است که بنزین از آن دسته کالاهایی است که اثر قیمتش خیلی فراتر از همان لیتر مصرف‌شده می‌رود.

ممکن است هزینه اصلاح قیمت در جای دیگری از سبد معیشتی خود را نشان دهد. این همان دوگانگی دشوار ماجراست. دولت از یک‌سو باید جلوی هدررفت منابع ارزی برای واردات بنزین را بگیرد و از سوی دیگر نمی‌تواند چشمش را بر معیشت کسانی ببندد که افزایش هزینه سوخت مستقیما بر معیشت آن‌ها اثرگذار است. تازه همه این‌ها جدا از اثر روانی ماجراست، اینکه مردم وقتی یک‌باره با عددی چندین برابر قیمت فعلی بنزین مواجه می‌شوند، پیش از آنکه اثر واقعی سیاست را تجربه کنند، نگران فردای خود می‌شوند.

راه‌حل بدون چالش نیست

راه‌حل هم به همه این دلایل نمی‌تواند فقط یک عدد روی تابلوی جایگاه باشد. خود سقاب اصفهانی از سه سناریو سخن گفته است؛ حفظ قیمت و مدیریت توزیع، تقسیم تولید موجود میان خودروها با سهم بیشتر بنزین آزاد، یا اختصاص ابتدا سهم حمل‌ونقل عمومی و سپس توزیع سهم بنزین میان همه مردم، حتی کسانی که خودرو ندارند.

اما هر کدام از این سناریوها، بدون سیاست‌های مکمل می‌توانند بخشی از مسئله را حل و بخش دیگری را ایجاد کنند. اگر قیمت افزایش پیدا کند، باید هم‌زمان برای حمل‌ونقل عمومی، رانندگان حرفه‌ای و خانوارهایی که سهم بیشتری از درآمدشان صرف جابه‌جایی می‌شود، تمهیداتی درنظر گرفته شود. اگر هم قرار است یارانه از خودرو به فرد منتقل شود، باید سازوکاری وجود داشته باشد که این انتقال واقعا به عدالت بیشتر منجر شود، نه اینکه فقط شکل پرداخت یارانه تغییر کند. از سوی دیگر، اگر قرار است اصلاح قیمت به حذف بخشی از یارانه بنزین منجر شود، شفافیت درباره سرنوشت منابع حاصل از آن هم اهمیت دارد؛ مردم باید بدانند این منابع قرار است چگونه به کاهش ناترازی، بهبود حمل‌ونقل، ارتقای کیفیت خودروها یا جبران آثار معیشتی اصلاح قیمت کمک کند. در غیر این صورت، حتی یک تصمیم اقتصادی قابل دفاع هم ممکن است در افکار عمومی صرفا به عنوان افزایش دیگری در هزینه‌های زندگی دیده شود. بنابراین، مسئله واقعی شاید نه «بنزین چند تومان شود؟» بلکه این باشد که یارانه انرژی را چگونه از یک امتیاز وابسته به خودرو، به سیاستی عادلانه و قابل تحمل تبدیل کنیم. اگر قرار است قیمت اصلاح شود، هم‌زمان باید خودرو کم مصرف‌تر شود، واردات و رقابت واقعی معنا پیدا کند، حمل‌ونقل عمومی توسعه یابد، فرهنگ استفاده از خودرو اصلاح شود و برای راننده‌ای که خودرو ابزار معاش اوست، سازوکار جبرانی وجود داشته باشد. وگرنه ممکن است یک نرخ جدید روی بنزین بگذاریم، چند میلیون لیتر از مصرف کم کنیم و مدتی ناترازی را عقب بیندازیم، اما بعد از مدتی همان تجربه قبلی را تجربه کنیم.

مطالبات معیشتی بازنشستگان روی میز مجلس

نشست جمعی از نمایندگان مجلس با اعضای کانون کارگران بازنشسته تأمین اجتماعی استان برگزار شد

گزارش نشست

خبرنگار
رضا میرزاده

کانون کارگران بازنشسته تأمین اجتماعی خراسان رضوی، روز گذشته میزبان جمعی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی بودند و در این جلسه، برخی از مهم‌ترین دغدغه‌های جامعه بازنشسته کارگران تأمین اجتماعی را مطرح کردند.

در این جلسه که با حضور علی بابایی‌کارنامی، نماینده مردم ساری و میاندورود و رئیس کمیسیون اجتماعی، حجت‌الاسلام‌والمسلمین نصرا... پژمان‌فر نماینده مردم مشهد و کلات و رئیس کمیسیون اصل ۹۰ و هادی محمدپور، نماینده مردم گناباد و بجستان و عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی برگزار شد، برخی از مهم‌ترین مسائل و مشکلات معیشتی و درمانی کارگران بازنشسته استان خراسان رضوی مطرح شد. اجرانشدن صحیح ماده ۴۱ قانون کار و مواد ۵۴ و ۹۶ قانون تأمین اجتماعی در ارتباط با بازنشستگان، وضعیت بیمه و پاداش پایان سال بازنشستگان، ضرورت پرداخت بدهی‌های دولت به تأمین اجتماعی، بخشی از موارد و دغدغه‌هایی بود که در این نشست، مورد اشاره نمایندگان تشکل‌های کارگری قرار گرفت.

حقوق کارگران متناسب با تورم افزایش پیدا کند

نماینده مردم ساری و میاندورود و رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی در حاشیه برگزاری این جلسه با بیان اینکه مطالبات مطرح‌شده توسط بازنشستگان، مطالبات بحق و درستی است، گفت: مجلس مصمم است که میزان افزایش حقوق کارگران، متناسب با نرخ تورم باشد.

علی بابایی کارنامی افزود: از سوی دیگر، موضوع مطالبات تأمین اجتماعی از دولت، از دغدغه‌های جدی مجلس بوده است. در ردیف‌های بودجه امسال بیش از ۲۷۷ هزار میلیارد تومان مقرر شده که دولت از محل تأدیه دیون، این موضوع را محقق کند.

وی در ادامه گفت: تورم‌های سال‌های اخیر، اجازه نداده که متناسب‌سازی‌ها محقق شود. امسال هم با شرایط خاص‌تری مواجه هستیم و به دلایل مختلف، باکاهش ورودی صندوق تأمین اجتماعی نیز مواجه هستیم. از میزان ۱۷۷ میلیارد تومان ورودی که روی آن حساب کرده بودیم، کمتر از ۴۰ هزار میلیارد تومان محقق شد و این موضوع، کارفرمایان را نیز با مشکلاتی مواجه کرده است.

عکس: میلاد سمنگانی | شهرآرا

بابایی در ادامه به تداوم برگزاری جلسات متعدد با بانک‌های تخصصی از جمله بانک رفاه، مسئولان وزارت رفاه و تشکل‌های کارگری اشاره کرد و گفت: بازگشت بانک رفاه به مجموعه تأمین اجتماعی، درنتیجه همین پیگیری‌ها بوده است. در پیگیری حقوق و دغدغه‌های بخش کارگری از ظرفیت کمیسیون اصل ۹۰ نیز استفاده خواهیم کرد. تلاش می‌کنیم از شهریورماه به بعد، بخشی از دغدغه‌های کارگران را محقق کنیم.

وی در ادامه گفت: درصدد هستیم تا جلسه شورای عالی کار برای تعیین دستمزد، دو بار در سال تشکیل شود.

پیگیری افزایش حقوق کارگران و بازنشستگان

نماینده مردم مشهد و کلات و رئیس کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی، گفت: یکی از مسائلی که مجلس شورای اسلامی و دولت، آن را باتوجه به شرایط موجود کشور پیگیری می‌کنند، موضوع اصلاح قانون برنامه است. دولت در این زمینه تقاضایی داشته که رهبر معظم انقلاب اسلامی نیز موافقت با این موضوع را اعلام کرده‌اند. ازاین‌رو تعاملاتی میان مجلس شورای اسلامی و دولت در جریان است. طبیعی است، یکی از موضوعاتی که باید درباره‌اش بازنگری شود، موضوع فاصله زیاد میان حقوق بازنشستگان، ازآن چیزی که باید تا آن چیزی است که محقق می‌شود.

حجت‌الاسلام‌والمسلمین نصرا... پژمان‌فر، موضوع اصلاح حقوق و دستمزد، هم در ارتباط با کارگران و هم در ارتباط با بازنشستگان باید صورت بگیرد. در این زمینه، از یک‌سو سازمان امور اداری و استخدامی اقداماتی را در دست دارد تا تنوع زیاد میان قراردادهای استخدامی افراد برطرف شود. بخشی از این موضوع نیز باید در قالب وضع و اصلاح قانون انجام شود که حتما در مجلس پیگیری خواهد شد.

یادداشت

توقف ۱۰ روزه خرید ارز حاصل از صادرات به صورت اسکناس

کارگزار رسمی گمرک
محمد نجاریان

در شرایطی که بخش خصوصی تحت فشار شدیدترین تحریم‌های خارجی و ضوابط سخت‌گیرانه داخلی تلاش می‌کند شریان‌های تجاری کشور را زنده نگه دارد، تصمیمات خلق‌الساعه و توقف‌های غیرقانونی برخی دستگاه‌ها، خود به موانع اصلی تولید و صادرات تبدیل شده است. نمونه بارز این تناقض، اتفاقی است که طی دو هفته گذشته در حوزه رفع تعهد ارزی صادرات رخ داده است؛ جایی که تأخیر صادرکننده با ارجاع سریع به تعزیرات پاسخ داده می‌شود، اما «ترک‌فعل» نهاد ناظر ارزی، هیچ پاسخگویی و مسئولیتی را متوجه خادمان آن نمی‌کند!

طبق بند ۱۳ از ماده یک آیین‌نامه اجرایی تبصره ۶ بند (ح) ماده ۲ مکرر قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، یکی از روش‌های صریح و الزام‌آور قانونی برای رفع تعهد ارزی صادرکنندگان، تحویل ارز به صورت اسکناس (دارای منشأ خارجی و اعلامیه رسمی ورود) به بانک مرکزی، مؤسسات اعتباری یا صرافی‌هاست. تا همین چندی پیش، این فرایند بر اساس قانون در حال اجرا بود. صادرکنندگان با اعتماد به این سازوکار، اسکناس خود را وارد کشور کرده و بانک‌های عامل به نیابت از بانک مرکزی، ارز را با نرخ رسمی سامانه سنا از صادرکننده خریداری می‌کردند. اما به‌یک‌باره و با دستوری از سوی بانک مرکزی، این روند به مدت حدود ۱۰ روز به‌طور کامل متوقف شد و هیچ بانکی مجاز به دریافت ارز از صادرکننده نبود.

چطور می‌شود تکلیفی که مصوبه صریح قانون است، با یک دستور اداری درون دستگاهی تعطیل شود؟ آیا این توقف ۱۰ روزه چیزی جز «ترک‌فعل» صریح ناظر ارزی و زیر پا گذاشتن الزام قانونی است؟ تبعات این توقف ۱۰ روزه برای صادرکنندگانی که با حسن نیت و اتکا به مقررات اقدام به ورود اسکناس کرده بودند، جبران‌ناپذیر است؛ گروه زیادی از صادرکنندگان که در روزهای پایانی مهلت قانونی رفع تعهد ارزی خود قرار داشتند، به‌دلیل امتناع بانک‌ها از دریافت ارز، مهلتشان منقضی شد. حالا براساس ضوابط موجود، هیچ بانکی امکان امهال ندارد و این صادرکنندگان بی‌تقصیر، در صف ارجاع به سازمان تعزیرات حکومتی و دستگاه قضایی قرار گرفته‌اند! از طرفی، پس از ۱۰ روز بلاتکلیفی، بانک مرکزی فرمول جدیدی رونمایی کرد؛ این بار به بانک‌ها اعلام شد که نه به نیابت از بانک مرکزی، بلکه از منابع داخلی خود و با «قیمت توافقی» ارز را بخرند. نتیجه؟ نرخ‌های پیشنهادی بانک‌ها به‌شدت پایین‌تر از نرخ سنا و بازار آزاد تعیین شده و زیان مالی سنگینی را به صادرکننده تحمیل کرده است. چه کسی پاسخگوی ضرر صادرکننده است؟ در تمام نظام‌های حقوقی و اقتصادی، اصل انتظارات مشروع حکم می‌کند که قوانین پایدار باشند و تغییر رژیم‌های مقرراتی باعث زیان متضرران بی‌تقصیر نشود. صادرکننده ارز را با محاسبه نرخ سنا وارد کرده است، اما اکنون مجبور است آن را با نرخ‌های تحمیلی و بسیار پایین‌تر بفروشد یا جریمه‌های سنگین تعزیراتی را به جان بخرد! اگر یک صادرکننده یا واردکننده تنها یک روز در انجام تعهدات خود تأخیر کند، مقررات هیچ امهالی را نمی‌پذیرد و دستگاه‌های ذی‌ربط سریعا وارد عمل می‌شوند. حال چگونه است که توقف ۱۰ روزه و غیرقانونی بانک مرکزی در خرید ارز، از دید نهادهای ناظر پنهان مانده است؟

صادرکنندگان امروز بیش از آنکه از تحریم‌های خارجی ضربه بخورند، از خود تحریمی و تصمیمات ناگهانی رنج می‌برند. فعالان اقتصادی از سازمان بازرسی کل کشور، دیوان محاسبات و مدعی‌العموم انتظار دارند:

ابعاد غیرقانونی توقف ۱۰ روزه خرید ارز توسط بانک مرکزی پیگیری و علت لغو یک‌طرفه رویه قانونی شفاف‌سازی شود.

برای صادرکنندگانی که در این ۱۰ روز مهلتشان به پایان رسیده است، شرایط استثنایی و فورس‌ماژور صادر شده و از معرفی آنان به تعزیرات جلوگیری شود.

الزام بانک‌ها به رعایت حقوق قانونی صادرکننده و جلوگیری از خریدهای غیراقتصادی تحت عنوان «نرخ توافقی».

تا زمانی که مسئولیت تصمیمات اشتباه دولتی بر دوش بخش خصوصی انداخته شود، صحبت از جهش تولید و توسعه صادرات، شبیه‌تر به یک شعار دست‌نیافتنی خواهد بود.

روی‌خط اقتصاد

برخورد تعزیرات حکومتی با متخلفان

شهرآرا| مدیرکل تعزیرات حکومتی استان خراسان رضوی گفت: شعبه سیار تعزیرات حکومتی مشهد با حضور در پایگاه نظارتی اطراف حرم مطهر از پلمب دو واحد صنفی متخلف در خیابان طبرسی در اجرای طرح نظارتی ایام پایانی صفر خبر داد.

سیدمرتضی مدنی افزود: در بازرسی‌های صورت‌گرفته تعداد نوزده واحد صنفی، مورد نظارت و بازرسی تعزیرات حکومتی و بازرسان اتاق اصناف قرار گرفت. وی بیان کرد: در این بازرسی‌ها، یک واحد متخلف آب‌میوه و بستنی و یک واحد متخلف آجیل و خشکبار و زعفران، برای تخلفات درج‌نکردن قیمت، نصب‌نکردن نرخ‌نامه مصوب، نداشتن پروانه کسب و رعایت‌نکردن دستورالعمل‌های بهداشتی به مدت ۱۰ روز به دستور تعزیرات حکومتی، به پلمب و نصب پارچه تخلف محکوم شدند.

پیشنهاد ایران برای کریدور مالی مستقل بریکس

فارس| رئیس‌کل بانک مرکزی در دومین روز نشست‌های مالی بریکس در هند، بر ضرورت ایجاد کریدور مالی اختصاصی بریکس و اتصال شبکه‌های پرداخت ملی کشورهای عضو تأکید کرد. عبدالناصر همتی گفت توسعه همکاری‌های مالی بریکس باید از گفت‌وگوهای کلی فراتر رفته و به ایجاد زیرساخت‌های عملیاتی، امن و پایدار برای پرداخت‌ها و تسویه‌های فرامرزی منجر شود. به گفته رئیس‌کل بانک مرکزی، اتصال شبکه‌های پرداخت و گسترش استفاده از ارزهای ملی، ضمن کاهش وابستگی به مسیرهای مالی خارج از بریکس، به افزایش سرعت، کاهش هزینه‌ها و ارتقای امنیت مبادلات تجاری اعضا کمک می‌کند. وی افزود که ایران پیش‌تر بررسی ابعاد فنی، حقوقی و اجرایی اتصال سامانه‌های پرداخت اعضای بریکس را آغاز کرده و آمادگی دارد در تدوین نقشه راه عملیاتی این طرح، همکاری کند.

آگهی تغییرات

آگهی تغییرات شرکت سهامی خاص خدمات کشاورزی ازهار صبا به شناسه ملی ۱۰۳۸۰۲۶۹۵۹۱ و به شماره ثبت ۱۱۲۵۲ به استناد صورتجلسه مجمع عمومی عادی سالیانه مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۳۰ تصمیمات ذیل اتخاذ شد آقای کاظم فرحپور بیدگلی به شماره ملی ۰۹۳۱۲۹۴۹۳۲ به سمت بازرس علی‌البدل تا پایان سال مالی آئین محاسب و همکاران به شناسه ملی ۱۰۳۸۰۶۲۶۷۰۰ به سمت بازرس اصلی تا پایان سال مالی انتخاب گردیدند روزنامه کثیرالانتشار شهرآرا جهت نشر آگهی های شرکت تعیین گردید. ترازنامه منتهی به دوره مالی ۱۴۰۴/۱۲/۲۹ تصویب شد اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی اداره ثبت شرکت‌ها و موسسات غیرتجاری مشهد (۲۲۵۰۴۲۴)

شماره مزایده در سامانه ستاد ۵۰۰۵۰۹۵۰۰۴۰۰۰۰۱۴
آگهی مزایده عمومی
موضوع مزایده:
بهره برداری تعدادی از کانکس‌های ذیل پل عابرپیاده ، غرف بازارها و ایست کارهای شهرداری، اجاره مکان جهت استقرارکافه‌ون و کانکس نانوائی و همچنین غرف بازار مجیدیه مطابق لیست های مندرج در اسناد مزایده به اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط به صورت اجاره
مدت و مبلغ بهره‌برداری: به شرح اسناد مزایده
جهت اطلاعات تکمیلی به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به نشانی www.setadiran.ir و همچنین جهت اطلاع در روزنامه رسمی به نشانی www.rrk.ir مراجعه نمائید.
معاونت خدمات و مدیریت شهری - سازمان سامانه‌های مشاغل شهری و فرآورده‌های کشاورزی شهرداری مشهد

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی
موسسه خیریه دارالشفاء قمر بنی هاشم (ع) به شماره ثبت ۳۴۹ و شناسه ملی ۱۰۳۸۰۵۷۷۲۲
مجمع عمومی عادی موسسه خیریه دارالشفاء قمر بنی هاشم (ع) در تاریخ ۱۴۰۵/۶/۰۷ راس ساعت ۱۰ صبح در محل موسسه به نشانی مشهد جاده سیمان رسالت ۱۲۰ تشکیل می گردد از کلیه اعضای محترم هیئت امنا دعوت می شود در این جلسه حضور بهم رسانند.
دستور جلسه:
۱- استماع گزارش هیئت مدیره و بازرسان
۲- رسیدگی به ترازنامه و صورت های مالی سال ۱۴۰۴
۳- انتخاب هیئت مدیره برای مدت دو سال
۴- انتخاب بازرسان برای مدت یک سال
۵- انتخاب روزنامه کثیر الانتشار جهت درج آگهی های موسسه
۶- تعیین خط مشی آتی و سایر مطالب در صلاحیت مجمع عمومی عادی
هیئت مدیره

دعوت‌نامه مجمع عمومی فوق‌العاده شرکت تسریع راه هوشمند سهامی خاص (۹۱۵۷۴)
بدینوسیله به اطلاع کلیه صاحبان سهام شرکت می‌رساند بنا بر گزارشات مالی و لزوم تعیین تکلیف سهامداران مجمع عمومی فوق‌العاده شرکت با موضوع بررسی مطالبات سهامداران و افزایش سرمایه شرکت در مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۰۳ در محل جلسات شرکت مطابق آخرین جلسه مجمع برگزار می‌گردد. لازم به ذکر است علاوه بر افزایش سرمایه و تعداد سهام از ۱۰۰ به ۵۰۰ جهت دریافت مبلغ اضافه ارزش سهام و تصویب دیون و مطالبات سهامداران تا پایان تیرماه ۱۴۰۵، نیز تصمیم‌گیری می‌گردد. بدیهی است افراد غایب می‌توانند با معرفی کتبی نماینده و هماهنگی قبلی با مدیر عامل در جلسه حاضر شوند.
ریاست هیئت مدیره