تحلیل و بررسی گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس درباره پنج حقیقت صنعت خودرو ایران

خودروسازی در چنبره مونتاژکاران ارزخوار

فرزانه غلامی| بازار خودرو ایران در سال‌های اخیر تنوعی چشمگیر در تولیدات را تجربه می‌کند به طوری که خیابان‌ها و نمایشگاه‌های خودرو با حضور روزافزون خودروهای مونتاژی به‌ویژه برندهای چینی، محاصره شده است.
اینکه خیابان‌های ایران در قبضه نام‌های جدید و خودروهای مونتاژی قرار گرفته شاید در نگاه اول، نویدبخش صنعتی پویا و رو به رشد و برداشتن گامی بلند در مسیر صنعتی شدن باشد، اما پشت پرده این تنوع ظاهری، یک واقعیت اقتصادی نهفته است؛ واقعیتی که نشان می‌دهد صنعت خودرو کشور بیش از آنکه «مولد» باشد، به ماشین عظیم مصرف ارز آن هم در تنگنای ارزی فعلی، تبدیل و در تله «تولید غیرمولد» گرفتار شده است.
در روزهای اخیر از سوی دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت و تجاری‌سازی) مرکز پژوهش‌های مجلس گزارشی ۳۲ صفحه‌ای درخصوص «واردات خودرو در پوشش تولید؛ مسئله گسترش مونتاژ خودروهای سواری در کشور و پیامدهای ارزی آن» با استناد به آمار گمرک و وزارت صمت، منتشر شده که به وضوح نشان می‌دهد چگونه سیاست‌های صنعتی، واردات قطعه را تحت عنوان جذاب «تولید» پنهان کرده است.
از متن این گزارش پنج حقیقت کمتر گفته‌شده درباره صنعت خودرو و هزینه‌های پنهان این صنعت، استخراج شده که عبارت‌اند از مونتاژ با ارزش افزوده ناچیز، ارزبری هنگفت، ساختار تعرفه‌ای ناکارآمد، تولید پراکنده و بن‌بست صادراتی.

■مونتاژ، کم‌ارزش‌ترین حلقه در زنجیره صنعت خودرو

مونتاژ در پایین‌ترین نقطه نمودار ارزش‌آفرینی قرار دارد. برای درک این موضوع، کارشناسان از مفهومی به نام (Smile Curve) یا «نمودار لبخند» استفاده می‌کنند. این الگو نشان می‌دهد در یک زنجیره صنعتی، بیشترین ارزش افزوده (سود و نوآوری) در مراحل ابتدایی مانند تحقیق و توسعه (R&D) و طراحی و در مراحل انتهایی مانند بازاریابی و خدمات پس از فروش ایجاد می‌شود. در مقابل، مرحله میانی یعنی مونتاژ و ساخت فیزیکی، در پایین‌ترین نقطه منحنی قرار دارد و کمترین ارزش را خلق می‌کند. بر این اساس تمرکز بر مونتاژ، عملاً ایران را از سودآورترین و دانش‌بنیان‌ترین بخش‌های صنعت خودرو محروم کرده است.
همان‌طور که در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس تأکید شده مونتاژ خودرو، عدم بهره‌مندی شرکت خودروساز از ارزش «تحقیق، توسعه و طراحی» را در پی دارد و این وابستگی به مونتاژ صرف، درنهایت به جای ایجاد یک صنعت واقعی، تنها یک خط مونتاژ بزرگ و وابسته به خارج را ایجاد می‌کند که به طور فعال مانع رشد صنایع مادر و قطعه‌سازی پیشرفته در کشور می‌شود و این بدان معنی است که در عمل، تمرکز بر مونتاژ فقط انتخاب بخش کم‌سود زنجیره نیست؛ بلکه مانعی فعال برای رشد بخش‌های دانش‌بنیان و اشتغال‌زایی مانند مهندسی، طراحی نرم‌افزار و مواد پیشرفته است که دو سر ارزشمند این منحنی را تشکیل می‌دهند.
آمار خروج ارز از کشور برای مونتاژ خودرو قابل تامل است. بر اساس آمار رسمی گمرک، تنها پنج شرکت خودروساز خصوصی (مدیران خودرو، کرمان موتور، بهمن موتور، آرین پارس موتور و صنایع اتومبیل‌سازی فردا) در سال ۱۴۰۲ برای مونتاژ ۲۴۷ هزار و ۵۴ دستگاه خودرو، بیش از ۳/۳ میلیارد دلار ارز دریافت کردند. این یعنی صنعت مونتاژ کشور تشنه منابع ارزی است که می‌توانست در بخش‌های مولدتری هزینه شود.
محاسبه مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد میانگین ارزبری برای هر دستگاه خودرو مونتاژی در سال ۱۴۰۲ بیش از ۱۳ هزار دلار بوده است. برای درک مقیاس این عدد، کافی است بدانیم کل ارزبری صنعت خودرو در همان سال حدود ۷/۶ میلیارد دلار بوده است. این رقم به خودی خود تکان‌دهنده است، اما زمانی هشداردهنده‌تر می‌شود که بدانیم این عدد در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال قبل، افزایشی ۳۱/۸۹ درصدی را تجربه کرده است؛ رشدی که نشان‌دهنده تعمیق وابستگی و تشدید بحران ارزی است. این حجم از تخصیص ارز، بدون ایجاد بازده فناورانه یا صادراتی، وابستگی ساختاری اقتصاد به واردات را تشدید می‌کند و این یعنی سیاست مونتاژ که در ابتدا می‌توانست ابزاری موقت برای افزایش تیراژ و توسعه صنعت خودرو باشد، به‌دلیل نبود سازوکارهای توسعه داخلی به مسیری برای تداوم وابستگی و تولید غیرمولد تبدیل شده است.

■ تله تعرفه؛ وقتی مونتاژکاری از تولید واقعی سودآورتر است

واقعیت این است که ساختار فعلی تعرفه‌ها، به مونتاژکاری خودرو پاداش می‌دهد. سازوکار تعرفه‌گذاری به این صورت طراحی شده که واردات قطعات منفصله (CKD) بسیار ارزان‌تر از واردات یک خودرو کامل (CBU) تمام می‌شود. این شکاف تعرفه‌ای به شرکت‌های مونتاژکار اجازه می‌دهد تا با داخلی‌سازی بسیار پایین (در حدود ۲۰ درصد) از تعرفه‌های سنگین واردات خودرو کامل فرار کنند و نکته مهم اینجاست که دستیابی به داخلی‌سازی ۲۰ درصدی، تنها شامل فعالیت‌های ساده و با ارزش افزوده پایین مانند جوشکاری، رنگ‌آمیزی و مونتاژ بدنه است و به توسعه واقعی صنعت قطعه‌سازی کمکی نمی‌کند. تحلیل کلیدی گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس این است که مدل تعرفه‌گذاری فعلی، هیچ انگیزه‌ای برای حرکت از مونتاژکاری به سمت طراحی و توسعه برند داخلی ایجاد نمی‌کند و عملاً به «مونتاژکاری صرف» پاداش می‌دهد.
مبتنی بر آنچه ذکر شد، یک پرسش بزرگ مطرح است که به ناهمخوانی میان درصد اعلام‌شده داخلی‌سازی و میزان واقعی ارزبری خودروها برمی‌گردد، آن هم اینکه وقتی ارزبری خودرو تا این حد بالاست، آیا می‌توان به آمارهای رسمی داخلی‌سازی ۲۰ درصدی اعتماد کرد؟ چنین تناقضی، این تردید جدی را ایجاد می‌کند که شاید عمق وابستگی ارزی حتی از آنچه گزارش می‌شود، بیشتر باشد و این ساختار تعرفه‌ای معیوب، مستقیم به پدیده‌ای منجر شده که در نگاه نخست موفقیتی به نام «رشد خیره‌کننده تیراژ تولید» به نظر می‌رسد.
واقعیت تأمل برانگیز دیگر درخصوص مونتاژ خودرو در کشور این است که تنوع بیش از حد مدل‌ها، تولید را غیراقتصادی کرده است. در اقتصاد، اصلی به نام (Economies of Scale) یا «صرفه به مقیاس» مطرح است. بنابراین برای اینکه تولید قطعات در داخل کشور صرفه اقتصادی داشته باشد، باید هر مدل خودرو در تیراژ بسیار بالا تولید شود و تنها در این صورت سرمایه‌گذاری برای ساخت داخلی قطعات پیچیده توجیه‌پذیر می‌شود. در حال حاضر، بیش از ۳۰ مدل خودرو مختلف در ایران تولید (مونتاژ) می‌شود که این تنوع بالا بازار را میان مدل‌های متعدد تقسیم می‌کند و تیراژ تولید برای هر کدام به‌شدت کاهش می‌یابد.
یافته مهم گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس این است که به دلیل تیراژ پایین، تولید بسیاری از قطعات این خودروها در داخل کشور صرفه اقتصادی ندارد و به همین دلیل، درصد داخلی‌سازی آن‌ها پایین باقی می‌ماند و اگرچه تیراژ تولید خودروسازان خصوصی از حدود ۳۲ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۸ به بیش از ۲۷۲ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ رسیده، اما این رشد عظیم به جای تمرکز بر چند پلتفرم محدود برای دستیابی به صرفه مقیاس، میان ده‌ها مدل پراکنده شده و عملاً فرصت داخلی‌سازی عمیق را از بین برده است و در حالی که مدیران و متولیان امر ممکن است به رشد بیش از هشت برابری تیراژ تولید خودروسازان خصوصی در سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۳ ببالند، این عدد یک واقعیت اقتصادی را پنهان می‌کند آن هم اینکه ما مدل‌های بیشتری تولید می‌کنیم، اما در هیچ‌کدام به «استادی» نمی‌رسیم و برای اینکه تولید یک پلتفرم خودرو توجیه‌پذیر باشد، باید به «تیراژ اقتصادی» یعنی تولید دست‌کم ۶۰۰ هزار دستگاه در سال برسد، در غیر این صورت همچنان دستیابی به صرفه مقیاس و کاهش هزینه‌ها غیرممکن است و عملاً صنعت را در یک چرخه ناکارآمدی و هزینه بالا گرفتار می‌کند.

■چرا خودروهای مونتاژی ایران، جهانی نمی‌شوند؟

واقعیت مهم دیگر این است که شرکت‌های مونتاژکار ایرانی، مالک محصولی که تولید می‌کنند، نیستند. تفاوت اصلی یک «خودروساز جهانی» با یک «خودروساز منطقه‌ای» در مالکیت برند و پلتفرم است و شرکت‌های ایرانی که خودروهای خارجی را مونتاژ می‌کنند، مالکیت معنوی محصول را در اختیار ندارند و بر این اساس شرکت مادر (خارجی) به آن‌ها اجازه صادرات محصول را نمی‌دهد.
این بن‌بست در آمار صادرات، خود را به وضوح نشان می‌دهد. کل صادرات دو خودروساز بزرگ کشور، ایران‌خودرو و سایپا در سال ۱۴۰۳ تنها ۵۵/۵ میلیون دلار بوده است. این عدد را با آمار صادرات خودرو کشورهایی مانند آلمان (۱۷۴/۵ میلیارد دلار)، ژاپن (۱۰۶/۸ میلیارد دلار) یا حتی همسایه ما ترکیه (۱۲/۸ میلیارد دلار) مقایسه کنید تا عمق فاصله مشخص شود. نباید انکار کنیم که این وضعیت، صنعت خودرو کشور را در مرزهای بازار داخلی حبس و آن را از یک منبع مهم ارزآوری محروم کرده است و در حالی که بسیاری از کشورها با قرارگیری هوشمندانه در زنجیره ارزش خودروسازان جهانی به قطب‌های صادراتی تبدیل شده‌اند، صنعت خودرو ایران به دلیل نداشتن مالکیت معنوی، حتی از این فرصت نیز محروم مانده است.

■خودروسازی ایران در دوراهی ادامه حبس یا آزادی

بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، دیگر کشورها برای موفقیت صنعت خودرو دو مسیر اصلی را پیموده‌اند. یکی از این مسیرها ادغام در زنجیره جهانی است که مکزیک، کانادا، جمهوری چک و ترکیه آن را پیموده و به جای تمرکز بر برند ملی به سایت‌های تولیدی برای غول‌های خودروسازی جهان تبدیل شده‌اند و امروز با این راهبرد، صادرکننده موفق این حوزه هستند. حال آنکه ایران در این مسیر، شکست خورده؛ چراکه مونتاژکاران ایرانی تفاوتی بنیادین با کشورهایی همچون مکزیک دارند آن هم اینکه برخلاف مکزیکی‌ها، مالکیت معنوی محصول را در اختیار ندارند و شرکت خودروساز خارجی به آن‌ها مجوز صادرات نمی‌دهد. بدین ترتیب مونتاژکاران وطنی در این مسیر با بن‌بست روبه‌رو شده‌اند و محصولاتشان که تنها برای بازار داخلی طراحی شده شانسی برای ادغام در زنجیره ارزش جهانی و کسب درآمد صادراتی ندارند.
تجربه دیگر مربوط به کره جنوبی است که با حمایت‌های دولتی قدرتمند، برندهای ملی خود را به بازیگرانی جهانی تبدیل کرده است و مشوق‌هایی مانند تخفیف‌های مالیاتی ۵۰ درصدی برای صادرات، معافیت مالیاتی برای سرمایه‌گذاری خارجی و تحقیق و توسعه و نرخ بهره ۳ درصدی برای تأمین مالی صادرات، تنها بخشی از این حمایت‌ها بوده است.
نگاهی به واقعیت‌ها نشان می‌دهد مسیر فعلی صنعت خودرو ایران، هیچ‌کدام از این دو نیست؛ چراکه ما نه مانند مکزیک در زنجیره جهانی تولید ادغام شده‌ایم و نه همچون کره جنوبی «قهرمان ملی» خود را برای رقابت در بازارهای جهانی پرورش داده‌ایم. بر اساس پنج حقیقت پنهانی که گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در خصوص مونتاژ خودرو در کشور عنوان کرده، شکی نیست ادامه روند فعلی، تأیید این واقعیت است که بخش بزرگی از «تولید خودرو» در ایران، چیزی جز واردات گرانقیمت قطعات که به هدررفت منابع ارزی کشور می‌انجامد نیست، مگر اینکه با انتخابی راهبردی و بازنگری در سیاست‌های صنعتی، مسیر صنعت خودرو را از مونتاژکاری وابسته به تولیدکننده واقعی و ارزش‌آفرین تغییر دهیم.

■ترسیم نتایج ریل گذاری نادرست سال‌های گذشته

ناظر علمی این گزارش به خبرنگار ما می‌گوید: آنچه منتشر شده فقط بیانگر واقعیت‌های صنعت خودرو و ترسیم نتایج ریل‌گذاری نادرست سال‌های گذشته در این حوزه است.
امیرحسن کاکایی با بیان اینکه انتشار این گزارش، تکدر خاطر مونتاژکاران و مسئولان ریل‌گذار صنعت خودرو (دولت و مجلس) را در پی داشته است، ادامه می‌دهد: از سال ۹۷ تاکنون تحت سنگین‌ترین تحریم‌های جهانی بوده‌ایم، اما عمده منابع ارزی کشور به مونتاژکاران و درواقع به سمت افزایش وابستگی به واردات و خارج از کشور سوق داده شده است. او خاطرنشان می‌کند: متأسفانه در یکی دو سال اخیر حتی مونتاژکاران هم له شده‌اند و به جای اصلاحات ساختاری در صنعت خودرو بیش از پیش به سمت واردات رفته‌ایم و به کارآفرینان هم این سیگنال ارسال شده که دنبال واردات باشند چون سود در واردات است! این کارشناس صنعت خودرو ادامه می‌دهد: شرکت‌ها براساس منافع خود کار می‌کنند و نگاهشان به سمت دولت و مجلس است تا براساس ریل‌گذاری آن‌ها فعالیت کنند. در این سال‌ها متأسفانه برخلاف شعارها و به جای توسعه، مقاوم‌سازی اقتصاد و توانمندسازی تولید داخل، به سمت مونتاژکاری و واردات حرکت شده و کارآفرینان هم به این مسیر هدایت شده‌اند.
به گفته وی آنچه در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس آمده از این رو مهم است که نخست امروز تحریم‌ها سخت‌تر شده و باید چاره‌اندیشی کرد و دوم اینکه این وضعیت، نتیجه سیاست‌گذاری‌های اشتباه گذشته بوده که نباید انکار شود.

■نقش موثر مونتاژ به عنوان ابزار گذار و حفظ ظرفیت صنعتی

ناگفته نماند برخی کارشناسان و فعالان صنعت خودرو نیز دیدگاه‌هایی را مطرح کرده‌اند که مونتاژ را در شرایط فعلی کشور، نه به‌عنوان راهبرد دائمی؛ بلکه به‌عنوان ابزار گذار و حفظ ظرفیت صنعتی قابل دفاع می‌دانند. به باور این گروه، مونتاژ می‌تواند به‌سرعت فناوری و مدل‌های روز را وارد خطوط تولید کند، بدون آنکه کشور مجبور به سرمایه‌گذاری سنگین و چندساله در طراحی پلتفرم‌های جدید شود. این رویکرد به‌ویژه در بازه‌های زمانی که بازار داخلی با کمبود عرضه یا فشار قیمتی مواجه است، می‌تواند از طریق تأمین سریع‌تر خودرو، تقاضا را مدیریت کرده و مانع رشد بی‌رویه قیمت‌ها شود.
کارشناسان موافق همچنین تأکید دارند در شرایط فعلی، تعطیلی یا توقف خطوط به‌دلیل نبود قطعات، آثار اجتماعی و اقتصادی قابل توجهی خواهد داشت. از این منظر، استفاده از قطعات منفصله و مونتاژ آن‌ها در داخل می‌تواند به‌طور موقت هزاران شغل مستقیم و غیرمستقیم را حفظ کند و ظرفیت‌های موجود کارخانه‌ها را فعال نگاه دارد.
براین اساس، مونتاژ در صورت همراهی با برنامه زمان‌بندی انتقال فناوری و افزایش درصد داخلی‌سازی، می‌تواند به ایجاد توان فنی داخلی بینجامد. تجربه پروژه‌هایی مانند ال۹۰ نشان داده است با طراحی نقشه راه مشخص، ممکن است مونتاژ اولیه طی چند سال به تولید کامل بدنه، موتور و سایر اجزای کلیدی در داخل کشور تبدیل شود. از همین رو، این گروه کارشناسان توصیه می‌کنند قراردادهای مونتاژ باید شامل بندهای صریح برای حق صادرات به بازارهای منطقه، انتقال دانش فنی و ایجاد زیرساخت تولید قطعه داخلی باشد تا از خطر وابستگی دائمی جلوگیری شود. البته موافقان مونتاژ این روش را زمانی مؤثر می‌دانند که زمان‌دار، هدفمند، فناوری‌محور و صادرات‌پذیر باشد؛ چیزی که می‌تواند به‌عنوان مرحله گذار از ضعف ساخت داخل به خودکفایی نسبی عمل کند و در عین حال نیاز فوری بازار و اشتغال صنعتی را پاسخ دهد.

آگهی مفقودی ۱۴۰۴۱۰۷۵۵
سند موتورسیکلت پرواز مدل ۱۳۹۵ رنگ آبی به شماره موتور ۰۱۲۵N۲N۴۵۷۱۶۱ و شماره تنه N۲N***۱۲۵R۹۵۷۸۱۴۸ و شماره پلاک ۴۷۸۸۹ ایران ۷۷۶ مفقود گردیده و فاقد اعتبار می‌باشد.

آگهی مفقودی مدرک تحصیلی ۱۴۰۴۱۰۷۶۴
مدرک موقت پایان تحصیلات اینجانب فاطمه شیردل شرقی فرزند ابراهیم با شماره ملی ۰۹۴۲۶۳۱۲۵۰ صادره از مشهد در مقطع کارشناسی رشته طراحی صنعتی صادره از دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می‌باشد.
از یابنده تقاضا می‌شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی مشهد به نشانی: استان خراسان رضوی ،شهرستان مشهد، قاسم آباد - چهارراه استاد یوسفی - پردیس دانشگاهی دانشگاه آزاد اسلامی مشهد ،شهید سلیمانی ، اداره امور فارغ التحصیلان ارسال نماید.

آگهی مفقودی ۱۴۰۴۱۰۷۵۴
سند موتورسیکلت گالکسی مدل ۱۴۰۱ رنگ سفید به شماره موتور ۰۱۸۳N۱۵۰۱۱۷۰۷ و شماره تنه N۱۵KPGJPJN۱H۱۴۸۱۳ و شماره پلاک ۱۸۲۷۷ ایران ۷۸۲ مفقود گردیده و فاقد اعتبار می‌باشد.

آگهی مفقودی ۱۴۰۴۱۰۷۶۶
برگ سبز خودرو سواری سایپا کوئیک دنده ای ۱۵۰۰cc رنگ سفید روغنی مدل ۱۴۰۰ به شماره شهربانی ۴۶ ه ۲۱۸ ایران ۳۶ و شماره شاسی NAS۸۴۱۱۰۰M۱۱۱۷۱۳۱ و شماره موتور M۱۵/۹۳۱۵۵۴۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می گردد.

آگهی مفقودی ۱۴۰۴۱۰۷۶۱
برگ سبز و کارت خودروی سواری وانت پیکان مدل ۱۳۹۰ رنگ سفید و شماره موتور ۱۱۴۹۰۰۱۷۶۷۷ و شماره شاسی NAAA۴۶AA۲BG۱۹۵۸۹۹ و شماره پلاک ۹۸۷ م ۶۳ ایران ۳۲ بنام آقای علی شکوری مغانی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

آگهی تحدید حدود اختصاصی
چون آقا/خانم علی محمدی مالک ششدانگ پلاک ۲۰۰۲۴ فرعی از ۳۸ اصلی واقع در خرمدره بخش سه زنجان تقاضای تحدید حدود اختصاصی پلاک مرقوم را نموده است طبق پرونده ثبتی تا کنون تحدید حدود پلاک فوق بعمل نیامده و تحدید حدود مورد تقاضای آقا/خانم علی محمدی در ساعت ۹ صبح روز دوشنبه مورخه ۱۴۰۴/۰۸/۰۵ با حضور نماینده و نقشه بردار اداره ثبت اسناد خرمدره بعمل خواهد آمد.
لذا به موجب ماده ۱۴ قانون ثبت به مالکین مجاور و صاحبان حقوق ارتفاقی به وسیله این آگهی اخطار میشود که در روز و ساعت مقرر در محل حضور به هم رسانند چنانچه هر یک از صاحبان املاک یا نماینده قانونی آنها در موقع مقرر حاضر نباشند مطابق ماده ۱۵ ق.ث مورد آگهی با حدود اظها ر شده از مجاورین تحدید حدود خواهد شد و اعتراضات مجاورین نسبت به حدود و حقوق ارتفاقی و نیز از صاحبان املاک یا نماینده قانونی آنها در موعد مقرر حاضر نبوده اند طبق ماده ۲۰ قانون ثبت فقط تا ۳۰ روز از تاریخ تحدید حدود پذیرفته خواهد شد و برابر ماده ۸۶ آئین نامه اصلاحی قانون ثبت معترضین می بایست از تاریخ تسلیم اعتراض خود به این اداره تسلیم نموده و ظرف مدت یکماه دادخواست اعتراضی خود را به مرجعه ذی صلاح قضائی تقدیم و گواهی لازم از مرجع اخذ و به اداره ثبت تسلیم نمایند در غیر اینصورت پس از سپری شدن موعد مقرر اعتراض پذیرفته نخواهد شد و اداره ثبت اسناد را به نام صاحبان املاک طبق مقررات سند مالکیت صادر و تسلیم خواهد نمود.
۱۴۴۱۰۷۴۴-آ
تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۷/۱۳
ناصر کلانتری
رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان خرمدره

آگهی موضوع ماده ۳ قانون تعیین تکلیف اراضی و ساختمان های فاقد سند مالکیت
برابر رای هیات قانون صدرالاشاره تصرفات مالکانه آقای/خانم ولی اله کلانتری فرزند محمد نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۵۷۴۵/۳ مترمربع تحت پلاک ۱۹۸۹۸ فرعی از ۴۱ اصلی روستای دو اسب بخش ۷ زنجان خریداری از آقای وراث ربی عابدینی محرز گردید. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهي مي شود در صورتي كه اشخاص نسبت به صدور سند مالكيت متقاضي اعتراضي داشته باشند مي توانند از تاريخ انتشار اولين آگهي به مدت دو ماه اعتراض خود را به اين اداره تسليم و پس از اخذ رسيد، ظرف مدت يك ماه از تاريخ تسليم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضايي تقديم نمايند. بديهي است در صورت عدم وصول اعتراض در مهلت مقررات سند مالكيت صادر خواهد شد. ۱۴۰۴۱۰۷۷۸-آ
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۷/۱۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۷/۲۸
سعید حسنی - رئیس اداره ثبت اسناد و املاک زنجان

آگهی موضوع ماده ۳ قانون تعیین تکلیف اراضی و ساختمان های فاقد سند مالکیت
برابر رای هیات قانون صدرالاشاره تصرفات مالکانه آقای/خانم مسعود رحمتی سهامی فرزند ولی اله نسبت به ۶۴ شعیر مشاع از ۶ شعیر عرصه به انضمام ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۸۵۵۰/۴۶ مترمربع تحت پلاک ۳۰۲ فرعی از ۴۵ اصلی روستای همایون بخش ۷ زنجان خریداری از آقای عیسی ندرلو محرز گردید. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهي مي شود در صورتي كه اشخاص نسبت به صدور سند مالكيت متقاضي اعتراضي داشته باشند مي توانند از تاريخ انتشار اولين آگهي به مدت دو ماه اعتراض خود را به اين اداره تسليم و پس از اخذ رسيد، ظرف مدت يك ماه از تاريخ تسليم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضايي تقديم نمايند. بديهي است در صورت عدم وصول اعتراض در مهلت مقررطبق مقررات سند مالكيت صادر خواهد شد. ۱۴۰۴۱۰۷۷۷-آ
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۷/۱۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۷/۲۸
سعید حسنی - رئیس اداره ثبت اسناد و املاک زنجان

مزایده فروش دام زنده، حذف اضطراری و لاشه های سرزده
((تاریخ مزایده مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۲۸ ساعت ۱۲:۰۰))
این شرکت در نظر دارد دام سنگین زنده، گاو، جوانه و تلیسه حذف زنده اضطراری ولاشه های سرزده خود را از طریق برگزاری مزایده عمومی به فروش برساند، لذا جهت شرکت در مزایده لطفا حداکثر تا تاریخ ۱۴۰۴/۰۷/۲۸ ساعت ۱۰ به آدرس کیلومتر ۵ جاده سرخس مزرعه نمونه آستان قدس رضوی کارخانه لبنی رضوی واحد فروش دامپروری مراجعه و نسبت به تکمیل اسناد مزایده و واریز وجه شرکت در مزایده اقدام فرمایید. مبلغ تضمین شرکت در مزایده ۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال بصورت واریز وجه نقد بشماره حساب ۳۴۲۲۲۲۲۳۱۱ بانک ملت شعبه آستان قدس به نام شرکت دامپروری ولبنی رضوی (جهت دریافت شناسه پرداخت با داخلی ۲۶۸ تماس حاصل فرمائید).
جهت کسب اطلاعات بیشتر با شرکت صنایع دامپروری و لبنی رضوی تماس حاصل فرمایید.
تلفن: ۱۲-۳۳۹۶۰۵۱۰-۰۵۱ داخلی های ۳۲۲ - ۲۹۸
هزینه چاپ آگهی ها به عهده برنده مزایده می باشد.
شرکت صنایع دامپروری و لبنی رضوی (سهامی عام)
۱۴۰۴۱۰۷۸۴

مجتمع چاپ و نشر روزنامه قدس
۰۵۱-۳۷۰۸۸
مشهدمقدس، بلوار سجاد، نبش سجادیک
(واحد سفارشات مؤسسه فرهنگی قدس)
اچاپ افست | چاپ شیت | چاپ رول | یووی |
| سلفون | لیتوگرافی | صحافی | برش |
مجهزترین چاپخانه شرق کشور با پرسنل حرفه‌ای