یادداشت
فرزانه غلامی
روزنامه‌نگار

سقوط کالری مصرفی و تأیید رسمی کوچک شدن سفره‌ها

با انتشار گزارش سیاستی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، «فقر غذایی» در کشور از هشداری نظری یا ادعایی از سوی فعالان اجتماعی، فراتر رفته و به زبان آمارهای رسمی دولت ترجمه شده است.

گزارش تازه وزارت رفاه نشان می‌دهد خوراک روزانه هر ایرانی زیر فشار تورم با کاهشی ۳۰ درصدی به سطحی پایین‌تر از نیاز اولیه بدن کاهش یافته است؛ همان اتفاقی که از آن به عنوان کوچک‌تر شدن روزافزون و ناخواسته سفره مردم تعبیر می‌شود، اما تا امروز گوش شنوایی برایش نبوده است.

بر اساس این گزارش، سرانه کالری دریافتی هر ایرانی از حدود ۲ هزار و ۶۰۰ کالری در سال ۱۳۸۵ به هزار و ۸۰۰ کالری در سال ۱۴۰۳ رسیده است. این یعنی میانگین انرژی دریافتی روزانه اکنون حدود ۴۰۰ کالری کمتر از حداقل نیاز بدن یعنی ۲ هزار و ۲۰۰ کالری است؛ واقعیتی آماری که به طور مستقیم امنیت غذایی خانوارها و درنهایت سلامت عمومی جامعه را نشانه گرفته است.

در گزارش سیاستی وزارت رفاه از سال ۱۳۹۹ به عنوان نقطه شروع افت شدید سرانه کالری دریافتی خانوارها اشاره شده است. از این نقطه به بعد سرانه کالری دریافتی هر ایرانی به زیر ۲ هزار کالری در روز سقوط کرده و تا امروز به سطح قبل بازنگشته است.

در شرایطی که بسیاری از شهروندان ایرانی ناگزیر به بازنگری جدی در حجم و کیفیت مواد غذایی مصرفی خود شده‌اند و به عبارت دقیق‌تر فقط بر تأمین غذا حتی از نوع کم کیفیت، متمرکز شده‌اند، مسکن (اجاره یا پرداخت اقساط) هم به بازیگری قلدرتر از همیشه در سبد هزینه‌ای خانوارها تبدیل شده است. تورم این حوزه در سال گذشته بالای ۴۰ درصد بوده که گفته می‌شود این نرخ از ابتدای دهه ۹۰ بی‌سابقه بوده است و بدین ترتیب طبیعی‌ترین تصویری که امروز درخصوص معیشت طبقات کم‌درآمد یا صاحبان درآمدهای ثابت می‌توان ارائه کرد، این است که مردم برای تأمین هزینه مسکن از غذا و تنوع مواد غذایی خود چشم‌پوشی می‌کنند و به حداقل‌ها بر سر سفره خود رضایت می‌دهند.

انتشار گزارش سیاستی وزارت رفاه در حالی است که حدود یک سال و نیم پیش، مرکز پژوهش‌های مجلس هم در گزارشی، خط فقر در سال ۱۴۰۲ برای خانوار سه نفره در تهران را ۱۵/۳ میلیون تومان و برای کل کشور ۸/۲ میلیون تومان اعلام کرده بود؛ اعدادی که با درآمد واقعی بخش بزرگی از جامعه فاصله زیادی دارد. براساس همین گزارش در سال ۱۴۰۱ مصرف کالری نیمی از جمعیت ایران کمتر از حد استاندارد (۲ هزار و ۱۰۰ کالری در روز) بوده است.

بر پایه گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس علاوه بر تورم شدید خوراکی‌ها و افزایش هزینه‌هایی مانند مسکن، چشم‌انداز نامطلوب اقتصاد، خانوارها را به سمت کاهش مصرف غذا با هدف خرید کالاهای بادوام‌تر سوق داده است.

در شرایطی که حتی دولت هم تأیید کرده تأمین غذا آن هم به شکل حداقلی و کم‌کیفیت به اولویت اصلی بسیاری از خانوارهای ایرانی تبدیل شده، سیاست‌های حمایتی موجود -از یارانه نقدی ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار تومانی گرفته تا کالابرگ‌های حداکثر ۶۲۰ هزار تومانی- بیش از آنکه راه‌حل باشند، مُسکن‌های موقتی‌اند؛ چراکه این حمایت‌ها نه توان جبران کسری شدید کالری مصرفی مردم را دارند و نه می‌توانند امنیت غذایی پایدار ایجاد کنند، ضمن اینکه وقتی تورم با چنین سرعتی پیش می‌رود، یارانه‌های اسمی پیش از آنکه به سفره مردم برسند، ارزش خود را از دست می‌دهند.

شکی نیست که فقر غذایی بسیاری از شهروندان ایرانی نشانه‌ای روشن از ناکارآمدی سیاست‌های حمایتی است و کاهش کالری مصرفی در کوتاه‌مدت سلامت جامعه را تهدید می‌کند و در بلندمدت به افت بهره‌وری نیروی کار و تضعیف سرمایه انسانی منجر می‌شود. بر این اساس نادیده گرفتن این هشدار عددی رسمی و دولتی، هزینه‌ای بسیار سنگین‌تر از اصلاح سیاست‌ها خواهد داشت.

امروز سفره‌های مردم نه فقط بنا به اظهارات شهروندان کوچه و خیابان و کارشناسان دغدغه‌مند؛ بلکه به گواه آمار وزارت رفاه، کوچک‌تر از همیشه شده، اما مسئله این است به نظر می‌رسد، سیاست‌گذار هنوز بزرگی بحران را جدی نگرفته است؛ بحرانی که اگر مهار نشود، به‌تدریج خود را در افزایش هزینه‌های درمان، افت کیفیت آموزش و تعمیق شکاف‌های اجتماعی نشان خواهد داد.

چگونه حمایت صنعتی از مونتاژ به داخلی‌سازی صوری در خودروسازی منجر می‌شود؟

انحصار، ارزخواری و قیمت‌های نجومی؛ سه گانه مونتاژی‌ها

غلامی| بازار خودروهای مونتاژی کشور این روزها در چرخه حمایت ارزی، قیمت‌گذاری مبهم، کیفیت ثابت و سود بالا روزگار می‌گذراند و در حالی که مجموعه خودروسازها دوباره زیر ذره‌بین دولت، مجلس و افکار عمومی رفته‌اند، مونتاژکارها در سیبل انتقادها قرار دارند.

اینکه مونتاژکارها آماج انتقادهای تند قرار گرفته‌اند از آن رواست که با وجود تخصیص ارز و امتیازهای متعدد، تولیداتشان، دو برابر قیمت واقعی و حتی گران‌تر از نمونه‌های وارداتی به دست مردم می‌رسد. این تناقض، حتی پای وزیر صمت را هم وسط کشیده و بیانگر این است که افزایش قیمت محصولاتی که ماه‌ها تأخیر در تحویل دارند، حتی درون دولت هم قابل دفاع نیست.

سید محمد اتابک وقتی موج افزایش قیمت‌ها دوباره بالا گرفت، هشدار داد اگر این روند ادامه پیدا کند، تعرفه واردات بازنگری می‌شود. این تهدید وزیر صمت، اتفاق ساده‌ای نبود؛ چون اساساً تعرفه‌های وارداتی پیش‌تر با این منطق تنظیم شده که مونتاژکاران زمین نخورند، اما حالا همین بخش، از مزیت‌هایش برای بالا بردن قیمت‌ها استفاده کرده و دولت می‌گوید مجبور است قواعد بازی را تغییر دهد.

فشار و انتقاد دولت خطاب به خودروسازان تنها از سمت وزیر صمت نبوده؛ بلکه در روزهای اخیر رئیس جمهور، بدنه کارشناسی دولت و مجلسی‌ها مدام از کیفیت پایین، تحویل‌های طولانی، آلودگی هوا، تصادف‌های جاده‌ای و رشد بی‌قاعده قیمت‌ها انتقاد کرده‌اند و در اوایل پاییز امسال مرکز پژوهش‌های مجلس هم در گزارشی به پنج حقیقت تکان‌دهنده و کمتر گفته شده درباره صنعت خودرو و هزینه‌های پنهان این صنعت از جمله مونتاژ با ارزش افزوده ناچیز، ارزبری هنگفت، ساختار تعرفه‌ای ناکارآمد، تولید پراکنده و بن‌بست صادراتی در این حوزه اشاره کرد.

■ مونتاژی‌های از هفت دولت آزاد!

وزیر صمت در توضیح جهش قیمتی خودروهای مونتاژی به تغییر نرخ ارز محاسباتی گمرک اشاره می‌کند. به گفته اتابک این نرخ سال گذشته ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان محاسبه می‌شد، اما امسال به ۶۸ تا ۷۰ هزار تومان رسیده است و دولت با لحاظ این تغییرات، ضرایب جدید واردات خودرو را تعیین کرده تا هم قیمت‌گذاری واقع‌بینانه باشد و هم تولید خودروهای مونتاژی ادامه پیدا کند اما اگر لازم باشد، تعرفه‌ها دوباره اصلاح می‌شود.

اظهارات وزیر صمت در حالی است که با افزایش شدید قیمت‌ها در بازار خودرو و به‌ویژه خودروهای مونتاژی، آمار و ارقامی تکان‌دهنده مبنی بر عرضه مونتاژی‌ها با قیمتی بسیار بالاتر از کشورهای مبدأ و همسایه در ایران از سوی کارشناسان اعلام شد؛ از جمله اینکه خودروهای صادراتی چین ۱۳ درصد معافیت مالیاتی می‌گیرند و قطعات منفصله هم ۱۰ تا ۱۵ درصد ارزان‌تر از خودرو کامل است. اختلاف دستمزد و انرژی در ایران هم ۵ تا ۱۰ درصد هزینه را پایین می‌آورد و خرید عمده چند ده هزار دستگاه هم دست‌کم ۱۰ درصد دیگر قیمت را کم می‌کند و این یعنی یک خودرو ۱۲ هزار دلاری برای مونتاژکار ایرانی حدود ۹ هزار دلار تمام می‌شود و حتی اگر ۳۰ درصد گمرک قطعات، ۵۰۰ دلار حمل و نقل، ۲۰ درصد هزینه سربار و ۲۰ درصد سود را هم به آن اضافه کنیم، قیمت نهایی باید حدود ۱۷ هزار دلار باشد؛ یعنی با ارز دولتی نزدیک ۱/۲ میلیارد تومان، اما همان خودرو امروز در بازار ایران ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان فروخته می‌شود؛ تقریباً ۱۰۰ درصد بالاتر از قیمت واقعی و دیگر مدل‌ها هم تقریباً با همین نسبت فروخته می‌شوند.

در همین حال بنا به گزارش‌ها با توجه به نوسان‌های ارزی اخیر، تشدید انتظارات تورمی و صعودی‌تر شدن قیمت‌ها در بازار خودرو، مونتاژی‌ها از جمله لاماری ایما و فیدلیتی الیت هفت نفره هم با افزایش تقریباً ۷۵ درصدی مواجه شده‌اند. گزارش‌ها نشان می‌دهد تنها طی چند روز فیدلیتی الیت هفت نفره حدود ۹۰ میلیون تومان افزایش قیمت داشته و نزدیک به ۳ میلیارد تومان رسیده، تیگو ۷ پرومکس ۶۰ میلیون تومان گران‌تر شده و ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان شده و لاماری ایما با افزایش قیمت ۶۰ میلیون تومان گرانی به ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون رسیده است.

■ غلبه نگاه بازرگانی بر صنعتی در خودرو

یک کارشناس خودرو در گفت‌وگو با خبرنگار ما و در توضیح دلایل افزایش مونتاژکاری در صنعت خودرو کشور می‌گوید: با سیاست‌گذاری‌های ناکارآمد، صنعت خودرو کشور در این چند دهه به سمتی رفته که بیش از آن که تولیدکننده و خودروساز باشیم، مونتاژکار شده‌ایم. در این سال‌ها سود مونتاژکاری به دلیل تخصیص ارز یارانه‌ای بیشتر از تولید بوده و نظارت روی آن هم سخت‌تر؛ چراکه بخشی از این قطعات، وارداتی و کشف قیمت واقعی و اظهار دقیق گمرکی آن بسیار سخت است به همین دلیل برخی شرکت‌ها درخصوص قیمت تمام‌شده بابت خرید قطعات، بیش اظهاری می‌کنند.

مرتضی مصطفوی ادامه می‌دهد: تعرفه پایین واردات قطعه هم در افزایش مونتاژکاری دخیل بوده است و همیشه مونتاژکاری صرفه و سود بیشتری نسبت به خودروسازی دارد و بدین ترتیب هنوز هیچ رغبتی برای خودروسازی نیست، ضمن اینکه برخی جریان‌های قدرت و مافیای پشت صحنه اجازه نمی‌دهند صنعت خودرو کشور به سمت شکوفایی و خودروسازی برود.

وی با بیان اینکه نگاه غالب در صنعت خودرو کشور، مونتاژکاری و بازرگانی بوده و نه صنعتی شدن، معتقد است میزان خودکفایی در صنعت خودرو به اندازه انتظارها نبوده و باوجود پوست‌اندازی‌های یکی دو سال اخیر در صنعت خودرو، مدیریت بخش خصوصی و دیگر بخش‌ها، همچنان مونتاژکاری حرف اول و آخر را در این صنعت می‌زند.

■ مونتاژ؛ از مزایا تا عملکرد غیرواقعی خودروسازان

کارشناس دیگری هم درباره مزایا و فلسفه مونتاژکاری در صنعت خودرو کشور به خبرنگار ما می‌گوید: کاهش هزینه نهایی برای مصرف‌کننده، رقابتی شدن قیمت‌ها، کاهش ارزبری و استفاده بهینه از منابع ارزی، افزایش امکان داخلی‌سازی قطعات با رعایت الزامات فنی سازنده، خودکفایی، اشتغال‌زایی، رونق صنعت خودرو، خدمات پس از فروش بهتر، دسترسی آسان به قطعات یدکی و سرعت تحویل، انعطاف در عرضه و... از جمله مزایای مونتاژکاری در صنعت خودرو است.

امیرحسین علیزاده ادامه می‌دهد: در ایران مونتاژکاری خودرو بیشتر به صورت ترکیبی و در قالب قرارداد شرکت‌های داخلی با برندهای خارجی است و قطعات به صورت منفصل (CKD) وارد می‌شود، اما متأسفانه عملکرد خودروسازان خصوصی در داخلی‌سازی قطعات، واقعی نیست و بسیاری از قطعاتی که به نام ساخت داخل ثبت می‌شوند، همان قطعاتی هستند که معمولاً از چین وارد شده‌اند.

وی با اشاره به افزایش شدید قیمت مونتاژی‌ها در روزهای اخیر می‌گوید: علاوه بر افزایش نرخ ارز و تغییر نرخ محاسبات گمرکی، هزینه‌هایی از ناحیه انرژی، نیروی کار، مالیات، بیمه و... بر خودروساز و مونتاژکار تحمیل می‌شود که همه این موارد در افزایش قیمت کارخانه و بازار نقش دارند و به نظر می‌رسد شورای رقابت با اتخاذ سازوکارهایی می‌تواند ابهامات در این حوزه را مرتفع و وضعیت را پایش کند.

■ ارزخواری سیری‌ناپذیر مونتاژکاران

لازم به یادآوری است مهرماه امسال دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت و تجاری‌سازی) مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی ۳۲ صفحه‌ای با عنوان «واردات خودرو در پوشش تولید؛ مسئله گسترش مونتاژ خودروهای سواری در کشور و پیامدهای ارزی آن» و با استناد به آمار گمرک و وزارت صمت، به این واقعیت اشاره کرد که 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 این گزارش به آماری تأمل برانگیز درخصوص حجم خروج ارز از کشور برای مونتاژ خودرو اشاره شده است. از جمله اینکه 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 کرده‌اند و 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؛ 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، به دلیل نبود سازوکارهای توسعه داخلی به مسیری برای تداوم وابستگی و تولید غیرمولد تبدیل شده است.

■ قطع حمایت کور از مونتاژ؛ خدمت به مردم و خودروسازی

با افزایش شدید قیمت خودروهای مونتاژی، کارشناسان، صورت‌های مالی غیرشفاف شرکت‌ها را عامل مهمی در هرج و مرج فعلی بازار این خودروها می‌دانند و سازمان حمایت تأکید می‌کند تا وقتی شورای رقابت مبنای قیمت‌گذاری را صورت‌های مالی شرکت‌ها تعیین کرده، این سازمان اجازه ندارد روش دیگری اتخاذ کند. شورای رقابت هم ضمن اشاره به نارضایتی مردم از قیمت خودروهای مونتاژی اعلام کرده محدودیت‌های قانونی و ابهام در صورت‌های مالی، توان نهادهای نظارتی را در اصلاح قیمت‌ها محدود کرده است.

با توجه به وضعیت پرابهام مونتاژکاری در صنعت خودرو ایران و بازار چالش برانگیز این خودروها در روزهای اخیر، بسیاری از کارشناسان معتقدند مونتاژکاری در ایران نه به توسعه صنعت خودرو کشور کمک و نه اشتغال قابل توجه ایجاد کرده است. آمار و ارقام مربوط به عمق ساخت داخل هم اغلب اسمی است و شرکت‌ها مثلاً ۳۵ درصد داخلی‌سازی اعلام می‌کنند و از معافیت‌های گمرکی بهره‌مند می‌شوند، اما در عمل داخلی‌سازی به ۲۰ درصد هم نمی‌رسد و قطعاتی که از چین وارد می‌شود، فقط از مسیر شرکت‌های ایرانی عبور می‌کند و همین واسطه‌گری، شکل تولید به خودش می‌گیرد و باوجود حجم بالای ارزخواری مونتاژکارها آن هم در تنگنای فعلی اقتصاد کشور، مردم همچنان خودرو را ۳۰ تا ۴۰ درصد گران‌تر از بازار منطقه می‌خرند.

صاحب‌نظران بر این باورند برای واقعی‌سازی قیمت خودروهای مونتاژی دو مسیر وجود دارد: یکی شفاف شدن کامل صورت‌های مالی شرکت‌ها و حذف معافیت‌های مبتنی بر «داخلی‌سازی صوری» و دیگری باز کردن مسیر واردات به عنوان بازویی برای شکستن انحصار؛ به شکلی که بازار در نبود رقابت داخلی، قیمت‌ها را پایین بکشد؛ چراکه حمایت از صنعت داخلی فقط زمانی معنا دارد که تولید واقعی شکل گرفته باشد، نه اینکه امتیازها به مونتاژکارانی برسد که محصول را دو برابر قیمت واقعی می‌فروشند! به گفته کارشناسان، مونتاژکاری امروز با سه عامل انحصار، حمایت بی‌هدف و عدم شفافیت حمایت می‌شود و مادامی که این عوامل، تداوم داشته باشند، قیمت غیرواقعی، کیفیت ارتقانیافته و تحویل با تأخیر محصولات به مردم ادامه دارد، حال آنکه بازنگری تعرفه‌ها، انتشار عمومی صورت‌های مالی و ایجاد رقابت واقعی بی‌شک قفل بازار را به نفع مردم و صنعت خودرو باز می‌کند.

آگهی مزایده عمومی

شرکت توسعه بین المللی صنعت گردشگری پدیده شاندیز (سهامی عام) به شماره ثبت ۲۲۸۲۹ و شناسه ملی ۱۰۳۸۰۳۸۲۹۹۰ در نظر دارد شش دانگ عرصه و اعیان ملک خود به نشانی : مشهد بلوار ملک آباد، خیام ۱، پلاک ۴۴ را به صورت یکجا از طریق مزایده عمومی با شرایط مندرج در این آگهی به اشخاص حقیقی و یا حقوقی واگذار نماید.

مشخصات مورد مزایده:

- مساحت عرصه: ۱۰۰۰ متر مربع تجاری آستانه
- زیر بنا: ۱۹۷۸/۵ مترمربع زیر بنا در ۴ طبقه
- قیمت پایه: ۲/۹۲۰ میلیارد ریال

شرایط شرکت در مزایده:

- متقاضیان می توانند از تاریخ چاپ آگهی تا پایان وقت اداری روز ۱۴۰۴/۰۹/۲۶ با مراجعه به آدرس شرکت به نشانی: شاندیز، بلوار میرزا جواد اقا تهرانی، شهر رویائی پدیده شاندیز، ساختمان اداری، طبقه ششم، دبیرخانه، ضمن ارائه رسید پرداخت خرید اسناد مزایده، نسبت به دریافت اسناد مزایده اقدام نمایند.
- هزینه خرید اسناد مزایده: مبلغ ۱۰۰ میلیون ریال (غیرقابل استرداد) به حساب شماره ۱۷۷۰۱۶۵۸۹۳۱۳ نزد بانک تجارت شعبه وکیل آباد مشهد به نام شرکت توسعه بین المللی صنعت گردشگری پدیده شاندیز می باشد.
- متقاضیان تا پایان ساعت ۱۴ روز پنجشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۷ فرصت دارند با مراجعه به آدرس مذکور، نسبت به تکمیل و ارائه اسناد مزایده جهت شرکت در مزایده اقدام نمایند.
- تاریخ بازگشایی پاکات ۱۴۰۴/۰۹/۲۷
- پیشنهادات مشروط، مخدوش و یا پس از مهلت تعیین شده قابل پذیرش نمی باشند.
- مراجعه و ارائه مستندات هیچ حقی را برای متقاضیان ایجاد ننموده و شرکت توسعه بین المللی صنعت گردشگری پدیده شاندیز در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار است.

۱۴۰۴۱۴۸۷۳

آگهی تجدید مزایده عمومی

موضوع : اجرای پروژه مشارکتی و تعیین سهم شهرداری در پروژه موسوم به عامل ۶-۸

پایه سهم شهرداری: ۴۳،۴۰ درصد

لذا متقاضیانی که تمایل به شرکت در این تجدید مزایده را دارند می توانند از طریق مراجعه به سایت شهرهوشمند مشهد به آدرس SM.MASHHAD.IR و یا بصورت حضوری به شرح آدرس ذیل نسبت به اخذ اسناد مربوطه و شرکت در تجدید مزایده اقدام نمایند.

این آگهی در روزنامه رسمی به آدرس www.rrk.ir نیز درج می‌گردد.

آدرس: خیابان دانشگاه- برج آلتون -طبقه ۱۹-واحد ۳- معاونت اقتصادی شهرداری مشهد

معاونت اقتصادی شهرداری مشهد

۱۴۰۴۱۴۸۱۰

آگهی مزایده

اداره اوقاف سبزوار به نمایندگی از موقوفه مدرسه فخریه در نظر دارد یک باب مغازه فوقانی واقع در خیابان بیهق، جنب مدرسه فخریه را از طریق مزایده به مدت یکسال به اجاره واگذار نماید. آخرین مهلت شرکت در مزایده ۱۴۰۴/۱۰/۰۶ می باشد

اداره اوقاف و امور خیریه سبزوار

۱۴۰۴۱۴۸۷۵ ب

آگهی مفقودی ۱۴۰۴۱۴۸۶۴

برگ سبز خودرو سواری سیستم پراید تیپ جی تی ایکس ای رنگ نوک مدادی-متالیک مدل ۱۳۸۵ به شماره شهربانی ۱۴ ط ۶۲۳ ایران ۳۶ و شماره شاسی S1412285215160 و شماره موتور ۱۵۵۰۱۰۰ به مالکیت هادی بامیان مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌گردد.

آگهی مفقودی ۱۴۰۴۱۴۸۷۴

برگ سبز خودرو سواری پژو تیپ ۴۰۵جی ال ایکس ۱/۸ مدل ۱۳۸۸ به رنگ نقره‌ای به شماره موتور ۱۲۴۸۸۲۱۰۰۷۳ به شماره شاسی NAAM-01CA3AR307590 به شماره پلاک ۷۷۷ ط ۴۳ ایران ۹۵ به مالکیت جواد اسکانی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد. ایرانشهر