اقتصاد سرآمد
شنبه ۲۲ آذر ۱۳۹۹ - شماره ۹۴۹

گزارش

هزینه نازل انبارداری بنادر را به محل احتکار تبدیل کرد

طی ماه‌های گذشته حجم سنگینی از کالاهای اساسی و مواد اولیه تولید در بنادر کشور دپو شـد و این در حالی بود که بازار داخلی و خطوط تولید کارخانجات تشـنه این اقلام بود؛ بسیاری از فعالان بخش خصوصی مشکل تخصیص ارز را به عنوان عامل اصلی دپوی این حجم از کالاهای اساسی و مواد اولیه تولید در بنادر و گمرکات معرفی می‌کردند. اما برخی فعـالان این بخش معتقدند هزینه‌های نازل انبارداری در بنادر، بنادر کشـور را به محلی برای دپو و احتکار کالا تبدیل کرده است.

به گزارش اقتصادسـرآمد، برخی فعالان بخش خصوصی در حوزه انبارداری می‌گویند کـه این مصوبه رانت بزرگـی برای محتکران ایجاد کرد و برخی واردکنندگان توانستند با استفاده از این مصوبه، انبار تقریباً رایگان برای کالاهای خود دسـت و پا کنند و با استفاده از تغییرات نرخ ارز یا تغییر در لیسـت کالاهای اساسی مشمول ارز دولتی، به سود سرشاری دست یابند.

محسن صادقی فر دبیر انجمن پایانه داران بنادر ایران درباره دپوی کالاها در بنادر و احتمال افسـاد برخی کالاهای اساسـی رسوبی در انبارهای بندری اظهار داشـت: انجمن پایانه داران متشـکل از بیش از ۲۰۰ شرکت متولی انبارهای بندری است که از اصلی‌ترین بخش‌های متضرر از مصوبه ستاد تنظیم بازار محسوب می‌شود.

وی افزود: بر اساس مصوبه اوایل سال گذشته ستاد تنظیم بازار، همه کالاهای اساسی که وارد بنادر ایران می‌شوند، به خاطر مشکلاتی که بانک مرکزی در تأمین ارز واردات دارد، اگر بیش از یک ماه در انبارها بماند، از محاسبه هزینه تصاعدی کالاها معاف و مشمول هزینه ۳۰ روز انبارداری می‌شوند.

این فعال صنعت حمـل و نقل با بیان اینکـه ظرفیت کل انبارهای بنادر ایران، حدود ۴ میلیون تن اسـت، گفت: دپـوی کالا در بنادر سبب احتکار و کمبود کالاهای اساسی شـده؛ اگر هم به صاحبان کالا ایرادی وارد شود، می‌گویند بانک مرکزی در تأمین و تخصیص ارز تعلل می‌کند در صورتی که اینگونه نیست؛ برخی صاحبان کالا، ترخیصیه هم دریافت می‌کنند ولی کالا را از یک انبار به انبار دیگر منتقل می‌کنند فقط برای آنکه بتوانند از این مصوبه استفاده کنند.

وی ادامه داد: مصوبه سـتاد تنظیم بازار در عمل به معنی دپو شدن رایگان کالاست در حالی که سرمایه گذار و سازنده انبار، از محل تردد مداوم کالا، ارتزاق می‌کند. بنادر محل دپوی کالا نیست؛ بلکه محل عبور کالاست.

صادقی فر یادآور شـد: صاحب کالا به طمـع افزایش قیمت کالا و کمبود شدید کالاهای اساسی در جامعه، از خارج کردن کالا از انبارها سر باز می‌زند؛ حال آنکه مالک انبار در برابر حفظ و نگهداری کالاها و ضد عفونی کردن انبارها مسئولیت دارد؛ سازمان بنادر هیچ گونه دخالتی در انبارداری ندارد و هـم انبارها متعلق به بخش خصوصی هستند. اگر هم کالا خارج نشـود ولی بار خراب شود، صاحب انبار باید خسارت بدهد.

وی افزود: به عنوان نمونـه، یک صاحب کالا توانسـته باری را در انبارهای بنادر جاسـازی کند و هزینه انبـارداری آن، ۱ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان شده است اما بر اساس این مصوبه باید تنها ۲۰۰ میلیون تومان بابت انبارداری ۶۰ کانتینر کالا پرداخت کند؛ این مبلغ از هزینه پرداخت حقوق کارگران انبارها، جابه‌جایی‌ها، سمپاشی و شست و شو و ... که طی یک سال از کالای وی نگهداری کرده‌اند، کمتر است.

وی این مصوبه را به نفع واردکننده دانست و بیان کرد: توجیه ستاد تنظیم بازار برای تصویب حذف هزینه انبارداری، کاهش قیمت تمام شده کالایی که به دست مصرف کننده نهایی می‌رسد، است؛ حال آنکه اگر کل هزینه انبارداری را محاسبه کنید، حتی به یک درصد هزینه‌های واردات اعم از حمل و نقـل دریایی، ترخیص کالا و حمل و نقل جاده‌ای آن نمی‌رسـد؛ این مصوبه یک رانت برای واردکننده ایجاد کرده و با اخذ یک نامه از یک بانک، اعلام می‌کند که ارز مورد نظر برای ترخیص کالا تأمین نشده است.

دبیر انجمن پایانه داران بنادر ایران توضیح داد: مصوبه مذکور، غیر کارشناسی و غیر قانونی اسـت؛ هر گونه دستور در خصوص روابط مالی بخش خصوصی باید با امضای رئیس جمهور باشـد نه اینکه یک کارگروه به اسم کنترل بازار، به بخش خصوصی دستور بدهد.

وی خاطرنشان کرد: در حال حاضر ۴ میلیون تن کالای اساسی در بنادر دپو شـده و حتی در برخی مواقع بیشتر از ظرفیت انبار بنادر، کالا دپو شده است. نه تنها قیمت کالاهای اساسی با این کار کنترل نشد، بلکه به رانتی تبدیل شد تا عده‌ای از آن سوءاستفاده کنند.

عضو اسبق هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با هشدار اینکه احتکار بزرگی در بنادر در حال رخ دادن است، گفت: مشکل بزرگ‌تر، احتمال فاسد شدن کالاهاست اگر هم کالا فاسد شود، می‌گویند انبار به خوبی از کالا نگهداری نکرده است؛ در حالی که چند ماه می‌توان برنج را در هوای شرجی بنادر نگهداری کرد؟

صادقی فر ادامه داد: سال ۸۲ هزینه نگهداری یک ماهه یک تن کالا حدود ۳,۲۰۰ تومان معادل ۴ دلار بود اما بعد از ۱۷ سـال، هزینه نگهداری یک تن کالا در انبارهای بنادر، ۱۷ هزار تومان اسـت که معادل ۵۰ سنت شده است؛ اما در مقابل هزینه‌های مالکان انبارها افزایش سرسام‌آوری داشته اسـت؛ مثلاً هر قطعه‌ای که بخواهیم برای تعمیر دستگاه‌ها و تجهیزات انبارداری وارد کنیم، غیر از آنکه هزینه‌های دلار آزاد و دور زدن تحریم‌ها را باید بپردازیم، هزینه‌های داخلی آن را هم باید پرداخت کنیم قطعه‌ای که در ۴ سال قبل ۱۰ میلیارد تومان بود، در حال حاضر بـه ۲۴۰ میلیارد تومان افزایش یافته است؛ یک جفت لاستیک ترانستینر (جرثقیل ساحلی حمل کانتینر) از ۴ میلیون تومان به ۱۸۰ میلیـون تومان افزایش یافته است؛ لاستیک کشنده‌های انبارهای بندری را از لیست کامیون‌های سازمان راهداری حذف کرده‌اند که هزینه بالایی برای شرکت‌های انبارداری ایجاد کرده است./مهر

نرخ های رقابتی و افزایش مسیر کانتینری، اولویت کشتیرانی در چابهار

مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با حضور در بندر راهبردی چابهار از اسکله، زیرساخت‌ها، امکانات و تجهیزات این بندر بازدید کرد. به گزارش اقتصادسرآمد، دیدار و گفتگوی مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با مدیرکل اداره بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان از جمله برنامه‌های این سفر بود که طرفین پیرامون قابلیت‌ها و پتانسیل‌های بندر چابهار و مشارکت دو جانبه، بحث و تبادل نظر کردند.در این جلسه مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در خصوص تسهیل فرایند حمل کانتینری، ارائه قیمت‌های حمل دریایی رقابتی در مقایسه با سایر خطوط کشـتیرانی و نیز افزایش مسیرهای حمل کانتینری به مقاصد بنادر منطقه قول مساعد داد.افزایش free time و هزینه‌های حمل کانتینرها در مقصد برای کانتینرهای صادراتی و ترانزیتی و همچنین تأمین کانتینر خالی و در نهایت کاهش بوروکراسی اداری و انعطاف در صدور بارنامه و ترخیصیه‌ها با توجه به نیاز مشتریان در شرایط کنونی از جمله مواردی بود که در این دیدار مطرح شد.

گزارش «اقتصادسرآمد» از پتانسیل رها شده ترانزیت کالا و کشتیرانی دریای کاسپین

جای خالی «خزر» در توسعه کشور

گـروه اقتصاددریـا- دریای خـزر با وسعتی حدود ۴۳۸۰۰۰ کیلومتر مربع بزرگترین دریاچه کره زمین به شمار می رود که از طریق رود "ولـگا" و "ولگادن" به دریای سیاه و دریای بالتیک راه یافته و بنادر دریای خزر را به بنادر شمالی و جنوبی اروپا متصل می نماید. عمق این دریا از شمال به جنوب افزایش یافته به طوری که عمق نواحی شـمالی از ۱۶ متـر تجاوز ننموده و در جنوب و جنوب غربی عمیـق ترین نقطه آن به ۱۰۰۰ متر می رسد. هشـتاد درصد آب ورودی دریای خزر از طریق رود ولگا تامین می گردد. طول دریای خزر حدود ۱۲۰۵ کیلومتر و عرض متوسط آن ۵۵۴ کیلومتر است.به گزارش اقتصادسرآمد، در سال ۱۳۷۲ اختلاف سطح آب دریای خزر نسبت به دریاهای آزاد در بندر نوشهر ۲/۲۶- متر ثبت شده است. مهمترین بهره برداری از دریای خزر کشتیرانی و مبادلات تجاری، نفتی، مسافربری و صیادی است. کناره های این دریا عموما شنزار و پست و صاف می باشـد. وجود دریای خزر نقش تعیین کننده ای در آب و هوای سواحل شـمال ایران داشته و به یقین تمام زیبایی های بی نظیر اسـتان هـای گیلان، مازندران و گلستان بسـتگی به موجودیت شرایط زیست محیطی این دریا داشته و دارد. طول سواحل ایران در این دریا از "خلیج حسـینقلی" تا شـهر مرزی "آستارا" امتداد داشته و استان های گیلان، مازندران و بخشی از استان گلستان را در بر گرفته است. بنادر جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر عبارتند از: بندر انزلی، کیاسر، بندر نوشهر، بابلسر، امیرآبـاد، بندرترکمن، بندرگز. مهـم ترین بنادر فعال دریای خزر در سـواحل ایران بنادر "انزلی" و "نوشـهر"، در جمهوری آذربایجان بندر "باکو"، در روسـیه بنادر "ماخاچ قلعه" و "آستاراخان"، در قزاقستان بندر "اکتائو" و در ترکمنستان بندر "ترکمن باشی" (کراسناودسک سابق) است. در سال های اخیر بدنبال اسـتقلال جمهوری های حاشیه دریای خزر، موقعیت سیاسـی و اقتصادی دریای خزر دگرگون گشـته و در این میان ایران به عنوان نزدیکترین راه ارتباطی این کشورها به دریای آزاد و قرار داشتن در مسـیر کریدور شماره ۹ از اهمیت خاصی برخوردار گردیـد. حمل ونقل و جابه جایی کالاها از طریق بنادر دریای خزر به اروپا در مقایسه با مسـیر خلیج فارس به علت شـرایط مساعد آب وهوایی ارزانی نرخ حمل و نقل و کوتاه بودن مسیر کشتیرانی بسیار مناسـب تر و مقرون به صرفه می باشـد.با توجه به اینکه کشـتیرانی دریای خزر در بندر انزلی واقع شده، پتانسیل و ظرفیت خوبی در بندر برای نقش‌آفرینی در تجارت میان کشورهای اوراسیا ایجاد شده است. همه تجار و صاحبان کالا می‌تواننـد از ظرفیت بندر انزلی اسـتفاده کنند و بندر انزلی پاسـخگوی تقاضای جابه جایی بار در این منطقه است. در ۸ ماه گذشته ۹۰۰ هزار تن کالا از بندر انزلی تخلیه و بارگیری شـده است. این رقم ۵۳ درصد افزایش را نسبت به مدت مشابه سال قبل نشان می‌دهد. برای ما رشد صادرات از بندر اهمیت بیشتری دارد. هدف اصلی از حمل و نقل دریایی در بندر انزلی کشتی‌های دو سر بار است. به این ترتیب عملکرد صادراتی بندر انزلی در ۸ ماه امسـال ۷۵ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش دارد. با توجه به توسعه زیرساخت‌های بندری، بندر انزلی نقش‌آفرینی در ورود کالاهای اساسی را فراهم کرده است. ۱۷۰ کشتی کالاهای اساسی را در بندر تخلیه کرده‌اند و میزان کالاهای اساسی در بندر انزلی ۵۰۰ هزار تن اسـت. این کالاها شامل غلات، جو و روغن خوراکی است. بیشترین صادرات هم فلزات ساخته شده، قیر و مصالح ساختمانی است. با رفع مشکلات بانکی تخلیه روغن‌های خام در بنـدر انزلی و بندر کاسپین آغاز شده است. حدود ۲ هزار تن روغن در بندر انزلی تخلیه شده و در حال بارگیری برای عرضه در سراسـر کشور است. با توسـعه زیرساخت‌های بندری، فصل جدیدی از توسعه حمل و نقل کالا از بنادر حاشیه خزر آغاز شده است.در این خصوص، معاون وزیر راه و شهرسـازی با بیان اینکه در بنادر کشورمان باید فعالیت‌های ارزش افزوده ایجاد شود، گفت: در حال حاضر ظرفیت بنادر شمالی کشورمان ۳۰ میلیون تن است که تنها از شش میلیون تن آن استفاده می‌کنیم.محمد راستاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکـه می‌توان از مزیت مناطق آزاد برای توسعه بنادر کشورمان استفاده کرد، گفت: به خوبی می‌دانم که این مزایا و معافیت‌های قانونی تا چه حد می‌توانند به رونق و توسـعه بنادر کشورمان کمک کند.وی افزود: یکی از مزیت‌های استفاده از تسـهیلات قانونی مناطق آزاد در بنادر کشـورمان ارتقای عملیات بندری است.راستاد با بیان اینکه در بنادر کشورمان باید فعالیت‌های ارزش افزوده و تولید ایجاد کنیم، گفت: ایجاد فعالیت‌های ارزش افزوده باعث رونق هر چه بیشتر نوار ساحلی کشورمان می‌شود.در بندر کاسپین به خوبی مراکز تولیدی توانستند رشد داشته باشند.معاون وزیر راه و شهرسازی با اشـاره به افتتاح فاز اول بندر شهید بهشتی در چابهار گفت: اتصال بنادر به منطقه آزاد می‌تواند رسیدن به مدت مشابه به اهداف و چشم‌اندازها را سریع‌تر کند.وی با اشـاره به لزوم افزایش ترانزیت در حوزه دریای خزر گفـت: در حال حاضـر ظرفیت بنادر شمالی کشـورمان ۳۰ میلیون تن است که تنها از شش میلیون تن آن استفاده می‌کنیم.وی با اشاره به امضای تفاهمنامه کلی بین وزارت راه و شهرسازی و مناطق آزاد درباره مسائل حمل و نقلی اظهار داشت: این تفاهمنامه به زودی امضا می‌شود و می‌تواند یک سند بالادستی برای پیشـبرد امور بین دو دستگاه وزارت راه و شهرسازی و مناطق آزاد باشد.

ارگان‌های دریایی

آمادگی شیلات برای احداث اسکله صیادی با مشارکت بخش خصوصی

معاون وزیر و رئیس سـازمان شـیلات ایران، به اتفاق مدیر کل شیلات خوزستان، رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس شورای اسلامی، نمایندگان مردم خرمشهر آبادان درمجلس شـورای اسلامی و دیگر مقامات محلی از ظرفیت های شیلاتی شهرستان خرمشهر بازدید کردند.به گزارش اقتصادسرآمد، فتح اله ابوعلی مدیر کل شیلات استان خوزستان به بیان مشکلات صنعت آبزی پروری و راهکارهای حل این مشکلات پرداخت.ابوعلی، نرخ آب بهاء، تکمیل زیرساخت‌های مجتمع‌های آبزی پروری، عدم صدور مجوز برای پرورش گونه های جدید و مشـکل صادرات ماهیان پرورشی به کشور عراق را از جمله مشکلات شیلات خوزستان مطرح کرد.دکترخون میرزایی معاون وزیر و رییس سازمان شـیلات ایران نیز ضمن ارایه گزارشی از اقدامات انجام شده، بر ضرورت احداث اسکله صیادی در مینوشهر جهت توسعه صنعت صید و صیادی تاکید کرد.وی افزود: سازمان شیلات ایران این آمادگی را دارد تا برای ساخت اسکله صیادی با مشارکت سایر دستگاه های اجرایی و سرمایه گذاران بخش خصوصی وارد عمل شود.

گواهی حصر وراثت

شورای حل اختلاف استان کهگیلویه و بویراحمد
تاریخ رسیدگی : ۹۹/ ۹/ ۱۹
شماره پرونده : ۹۹ /۱/ ۳۹۰۰۰
خواهان : آبی جان امینی به آدرس : باشت – جنب مسجد صاحب الزمان(عج)
خوانده : دادگاه عمومی باشت (شورای حل اختلاف)
خواسته : تقاضای صدور گواهی انحصار وراثت
مرجع رسیدگی : شورای حل اختلاف باشت
خانم آبی جان امینی به شماره شناسنامه ۸۹۱۰۱۱۵- ۴۲۶ به استناد شهادتنامه و گواهی فوت و فتوکپی شناسنامه ورثه درخواستی به شماره ۹۹۰۰۰۲۹/ ۱/ ۹۹ تقدیم این شورا نموده چنین اشعار داشته که شادروان حسن امینی به شماره شناسنامه ۷۲ در تاریخ ۲ /۱/ ۱۳۵۷ در اقامتگاه دائمی خود درگذشـته و ورثه حین الفوت وی عبارتند از : یک همسـر دائمی بنام شمسـی امینی به شماره شناسنامه ۷۳ و چهار فرزند ذکور بنامهای ۱ – فرامرز امینی به شـماره شناسنامه ۲۰۷۱۱ – اردشـیری امینی به شماره شناسنامه ۷۴ : ۳ – جهانگیر امینی به شماره شناسنامه ۱۵۷۴ : ۴ – حسین امینی به شماره شناسنامه ۳۶۹ و دو فرزند اناث بنامهای ۱ – خانم جان امینی به شـماره شناسـنامه ۲۰۷۰۶ – آبی جان امینی ۸۹۱۰۱۱۵ –۴۲۶ و جزء افراد فوق الذکر فوق الذکر ورثه دیگری ندارد و لاغیر/
اینک پس از انجام تشـریفات قانونی و انتشـار یک نوبت آگهی اعلام تا چنانچه شـخص یا اشـخاص نسـبت به آن اعتراض یا وصیت نامه ای دارند اعلام نموده در غیر این صورت گواهی انحصار وراثت با وصف فوق صادر می گردد. /
اعتبار قانونی این گواهینامه از حیث مبلغ بیش از سی میلیون ریال «نامحدود» است
ایوب انصاری
قاضی شورا های حل اختلاف حوزه قضایی بخش باشت

آگهی تغییرات

شـرکت بستر سـازان صنعت انرژی آذربایجان سهامی خاص به شماره ثبت ۱۵۴۷ و شناسـه ملی ۱۴۰۰۵۱۰۱۷۴۷ به استناد صورتجلسـه هیئت مدیره مورخ ۱۳۹۹/۰۹/۰۱ تصمیمات ذیل اتخاذ شـد : ۱– آقای نادر قرانتی بشماره ملی ۲۹۰۹۸۰۷۵۱۷ بسمت عضو هیات مدیره و مدیرعامل شرکت و آقای دواج خلیفه طلال محمد الجری با کد فرا ملی ۹۴۳۴۸۴۸۹ بسمت عضو هیات مدیره و رئیس هیات مدیره وآقای جابر محمد فهد جاسـم دبوس با کد فرا ملی ۹۴۳۶۳۴۴۷ بسـمت عضو هیـات مدیره و نائب رئیس هیات مدیره شرکت بمدت دوسال انتخاب وتعیین شدند. ۲– کلیه اوراق و اسـناد تعهدآور بانکی از قبیل چک و سـفته و برات و قراردادها و عقود اسـلامی با امضاء مدیرعامل آقای نادر قرانتی توام با مهر شرکت معتبر می باشد وهمچنین اوراق عادی و مکاتبات اداری با امضاء مدیرعامل آقای نادر قرانتی توام با مهر شرکت معتبر می باشد.
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان آذربایجان غربی مرجع ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری نقده (۱۰۵۹۰۳۲)

تاسیس شرکت

سـهامی خـاص ارتباط گسـتر دانش افـروز سـولدوز درتاریخ ۱۳۹۹/۰۹/۱۳ بـه شـماره ثبـت ۱۷۱۹ بـه شناسـه ملـی ۱۴۰۰۹۶۲۰۷۲۰ ثبت و امضا ذیل دفاترتکمیل گردیده که خلاصه آن به شـرح زیر جهت اطلاع عموم آگهی میگردد. موضوع فعالیت :تاسـیس و راه اندازی و بهره برداری از دفتر پیشـخوان خدمات دولتی و بخـش عمومی غیر دولتی پس از اخـذ مجوزهای لازم از مراجع ذیصـلاح درصورت لزوم پـس از اخذ مجوزهـای لازم از مراجع ذیربـط مدت فعالیت : از تاریخ ثبت به مدت نامحدود مرکز اصلی : اسـتان آذربایجان غربی ، شهرستان نقده ، بخش محمدیار ، شـهر محمدیار، محله محمد یار ، خیابان بسـیج ، بلوار امام ، پلاک ۰ ، طبقه همکف کدپسـتی ۵۷۶۶۱۵۵۸۳۵ سـرمایه شـخصیت حقوقی عبارت اسـت از مبلغ ۱،۰۰۰،۰۰۰ ریال نقدی منقسم به ۱۰۰ سـهم ۱۰۰۰۰ ریالی تعداد ۱۰۰ سهم آن با نام عادی مبلغ ۱۰۰۰۰۰۰ ریال توسط موسسین طی گواهی بانکی شماره ۶۹ مورخ ۱۳۹۹/۰۸/۱۷ نزد بانک ملی ایران شـعبه محمدیار با کد ۵۲۱۶ پرداخت گردیده است اعضا هیئت مدیره آقای محمدعلی فاطمی به شـماره ملی ۲۹۰۹۵۱۵۱۰۹ و به سمت عضو اصلی هیئت مدیره به مدت ۲ سـال و به سمت مدیرعامل به مدت ۲ سال خانم آمینه مهدی هادی به شماره ملی ۲۹۰۹۸۴۵۱۲۳ و به سمت عضو اصلی هیئت مدیره به مدت ۲ سال و به سمت نایب رئیس هیئت مدیره به مدت ۲ سال آقای سجاد فاطمی به شماره ملی ۲۹۰۹۹۵۴۴۰۴ و به سـمت رئیس هیئت مدیره به مدت ۲ سال و به سمت عضو اصلی هیئت مدیره به مدت ۲ سـال دارنـدگان حق امضا : کلیه اوراق و اسـناد بهادار و تعهد آور شـرکت از قبیل چک ، سفته ، بروات، قراردادها عقود اسـلامی و همچنین کلیه نامه های عادی و اداری باامضاء مدیـر عامل آقای محمدعلی فاطمی و در غیاب مدیر عامـل با نائب رئیس هیات مدیره خانم آمینه مهدی هادی همراه با مهر شرکت معتبر می باشد . اختیارات مدیر عامل : طبق اساسنامه بازرسان خانم سـمیرا یاراسمعیل به شماره ملی ۲۹۰۰۰۳۹۷۹۷ به سـمت بازرس اصلی به مدت ۱ سال خانم فاطمه منافی آذر به شـماره ملی ۲۹۰۰۴۵۵۰۳۰ به سمت بازرس علی البدل به مدت ۱ سال روزنامه کثیر الانتشار اقتصاد سرآمد جهت درج آگهی های شـرکت تعیین گردید. ثبت موضوع فعالیت مذکور به منزله اخذ و صدور پروانه فعالیت نمی باشد.
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان آذربایجان غربی مرجع ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری نقده (۱۰۵۹۰۲۹)

آگهی تغییرات

شرکت بستر سـازان صنعت انرژی آذربایجان سهامی خاص به شـماره ثبت ۱۵۴۷ و شناسـه ملی ۱۴۰۰۵۱۰۱۷۴۷ به استناد صورتجلسـه مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده مورخ ۱۳۹۹/۰۹/۰۱ تصمیمـات ذیل اتخاذ شـد : ۱ – آقای دواج خلیفـه طلال محمد الجری با کد فرا ملی ۹۴۳۴۸۴۸۹ ۲– آقای جابر محمد فهد جاسـم دبوس با کد فرا ملی ۹۴۳۶۳۴۴۷ ۳– آقای نادر قرانتی بشماره ملی ۲۹۰۹۸۰۷۵۱۷ بعنوان اعضای اصلـی هیات مدیره بمدت دوسـال انتخاب شـدند. ۲– آقای فرهاد منافی آذر بشماره ملی ۲۹۰۰۰۴۲۵۳۴ بسمت بازرس اصلی و آقای حسـین بهرامی بشـماره ملـی ۲۲۹۹۵۶۳۶۶۰ بسمت بازرس علی البدل شـرکت بمدت یکسال مالی انتخاب شدند. ۳– روزنامه اقتصاد سرآمد برای درج آگهی های شرکت انتخاب گردید.
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان آذربایجان غربی مرجع ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری نقده (۱۰۵۹۰۳۳)

آگهی تغییرات

آگهی تغییرات شـرکت شمس آسمان خوی با مسئولیت محدود به شماره ثبت ۳۷۴۵ و شناسـه ملی ۱۴۰۰۶۳۴۲۲۹۰ به استناد صورتجلسه مجمع عمومی فوق العـاده مورخ ۱۳۹۹/۰۶/۰۳ تصمیمات ذیل اتخاذ شـد : ۱– آقای علی اصغر موسـی زاده دانالونی فرزنـد ابراهیم متولد ۰۱/۰۶/۱۳۴۴ شـماره شناسنامه ۳۶۲۷۳ و شـماره ملی ۲۸۰۰۳۵۱۱۵۲ صادره از خوی با پرداخت ده هزار ریال به صندوق شـرکت در زمره شرکاء درآمد. ۲– سرمایه شرکت از مبلغ ۲۲۲۴۵۹۸۵۰۰۰۰ ریال بـه ۲۲۲۴۵۹۸۶۰۰۰۰ افزایش یافت. در نتیجه ماده ۴ اساسـنامه به شـرح مذکور اصلاح گردید اسامی شرکا و میزان سهم الشرکه هریک آقای غلامرضا بهاری دارای دویست و بیست و دو میلیارد و چهارصدو پنجاه نه میلیون و هفتصدو هفتاد هزار ریال سهم الشرکه آقای علی مهدی بهاری دارای ده هزار ریال سهم الشرکه آقای رضا بهاری دارای ده هزار ریال سهم الشـرکه آقای امین بهاری دارای ده هزار ریال سهم الشرکه آقای جواد بهاری دارای ده هزار ریال سهم الشرکه آقای اکبر رضائی محله دارای ده هزار ریال سهم الشـرکه آقای فرزاد آرام دارای ده هزا رریال سهم الشرکه آقای محمد باقر آرام دارای ده هزار ریال سهم الشرکه آقای رجب بهاری دارای ده هزار ریال سهم الشرکه آقای علی اصغر موسی زاده دانالونی دارای ده هزار ریال سهم الشرکه .
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان آذربایجان غربی
مرجع ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری خوی (۱۰۵۹۲۰۷)

کد ۷۰۰۰

برگ سبز خودرو .
حسـینعلی فرهانی با کد ملی ۲۶۹۱۲۶۰۹۱۷ شماره شناسـنامه ۴ فرزند محمدتقی
خودرو پیکان ۱۶۰۰ i رنگ سفید-روغنی مدل ۱۳۸۲ شماره پلاک ۷۲ایران۲۴۶۷۷۵
شماره شاسی ۰۰۸۲۴۸۵۹۶ شماره موتور ۱۱۲۸۲۰۰۰۵۵۱ به نام حسینعلی فرهانی
در تاریخ ۱۳۹۹/۰۹/۱۹ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

حـوزه شهرسـتان سـاری منطقه یـک برابر رای شـماره ۱۳۹۹۶۰۳۱۰۰۰۱۰۰۶۴۱۹ مـورخ ۱۹–۰۸–۹۹ کـه در هیـات موضوع قانون تعیین تکلیـف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مسـتقر در واحد ثبتی منطقه یک سـاری متصرفی آقای /خانم علی اصغر خلیلی مسکوپانی فرزند رمضانعلی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مشتمل بر ساختمان به مسـاحت ۱۱۵.۷۴ متر مربع قسمتی از پلاک ۳۴۴۸ اصلی واقع در یک بخش یک ثبت سـاری خریداری از مالک رسمی پس از کسر سهم وقف محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عمـوم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شـود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت اعتراضی داشته باشـند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی بمدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم پس از اخذ رسید. ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را مراجع قضایی تقدیم نمایند.بدیهی است در صورت انقضـای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. م–الف ۱۹۹۰۷۳۸۸
تاریخ انتشار نوبت اول: ۰۸–۰۹–۹۹
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۲۲–۰۹–۹۹
مهدی داودی
رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان ساری

گوناگون

ورود نفتکش Polaris به ایزوایکو جهت تعمیرات اساسی

نفتکش Polaris با مالکیت شـرکت ملی نفتکش جمهوری اسـلامی ایـران (nitc) جهـت انجام تعمیرات اساسی وارد درای داک مجموعه ایزوایکو شد. به گزارش اقتصادسـرآمد، نفتکش Polaris دارای ابعادی به طول ۱۸۰ متر، عرض ۳۲، ارتفاع ۱۸ متر و وزن بیست و هشـت هزار تن می باشد. انجام اینگونه تعمیرات در مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران از خروج ارز جلوگیری می کند و می تواند نقش بسزایی در بهبود اشتغالزایی داشته باشد.نفتکش Polaris باید تعمیرات اساسی و زیرآبی از جمله؛ رنگ و سندبلاسـت، ولو، پایپ، الکترو موتور، پمپ، موتور اصلی و اسـتیل ورک و اوت فیتینگ بر روی آن انجام شود و تداوم این‌گونه تعمیرات می تواند منجر به ایجاد اشتغال پایدار در منطقه شود از همین رو نقش ایزوایکو به‌عنوان یک صنعت استراتژیک و پشتیبان در این میان بسیار حائز اهمیت بوده و هست.در کشور هیچ مجموعه ای توانمندی ایزوایکو را در ساخت و تعمیر کشتی ندارد و این مجتمع می تواند هر نوع کشتی در هر اندازه ای که مورد نیاز بخش‌های مختلف کشـور باشد را به صورت کامل طراحی کند و بسازد. تمام مراحل طراحی، ساخت، تعمیرات و به آب اندازی شناورها، توسط متخصصان داخلی انجام می شود پس بی‌راه نیست اگر بگوییم که باورمندی، اعتماد و توجه به نیروهای متخصص داخلی یکی از مهم‌ترین نکاتی است که می‌تواند کشور را در شرایط تحریم و جنگ اقتصادی به‌پیش براند.مجتمع کشتی سازی و صنایع فراسـاحل ایران (ایزوایکـو) یک منطقه صنعتی اقتصادی معتبر و شـناخته شده است که مجموعه های صنعتی و مدرن بـه ویژه مرتبط با کشتی سازی و صنایع وابسته به آن را در خود جای داده اسـت. ایزوایکو تلاش میکند در افق ۱۴۰۴، مجتمعی سـرآمد و الگو در صنایع کشتی سازی، سکوسازی، ترمینال های نفتی و معدنی در منطقه خلیج فارس باشد.