گزارش

شرکت‌های هواپیمایی از خسارات سنگین در جنگ و سیاست‌های ناکارآمد وزارت راه و شهرسازی گزارش می‌دهند

متولی علیه صنعت هوایی

صنعت هوایی روزگار بغرنجی را پشت سر می‌گذارد. مالکان شرکت‌های هواپیمایی می‌گویند از یک سو جنگ و تحریم فشار سنگینی به شانه صنعت هوایی تحمیل کرده و از سوی دیگر سیاست‌های دولت، این صنعت را به حاشیه رانده و زمین‌گیر کرده است. به گفته فعالان صنعت هوایی، تصمیمات وزارت راه و شهرسازی یکی پس از دیگری بر بدنه نحیف صنعت هوایی ضربات سنگینی وارد کرده و این وزارتخانه نه‌تنها تاکنون هیچ طرح مؤثری برای حمایت از صنعت هوایی به دولت و مجلس نبرده، بلکه خود عامل تشدید بحران شرکت‌های هواپیمایی شده است.

خسارت سنگین جنگ

وقوع دو جنگ در کمتر از یک سال، ماه‌ها آسمان کشور را بست و پروازها را متوقف کرد. فقط ۲۰ روز تعلیق پروازهای تجاری کشور در زمان بروز جنگ ۱۲روزه، خسارتی بالغ بر ۹هزارو ۶۰۰ میلیارد تومان به صنعت هوایی کشور وارد کرد. امیررضا اعتمادی، عضو اتاق بازرگانی ایران، در یادداشتی تحلیلی نوشته است: این وقفه بی‌سابقه که منجر به توقف کامل درآمدهای حاصل از فروش بلیت و خدمات فرودگاهی شد، روزانه ۴۸۰ میلیارد تومان ضرر مستقیم به صنعت هوایی وارد کرد. او در ادامه توضیح داده است: لغو بیش از ۵۰۰ پرواز روزانه، علاوه بر توقف ترافیک مسافر و بار، زنجیره تأمین قطعات یدکی و قراردادهای سوخت را مختل کرد. این امر به تأخیر در تعمیر و نگهداری ناوگان و افزایش هزینه‌های اضطراری منجر شد. در این میان، شرکت‌های خدمات فرودگاهی (Ground Handling) با کاهش ۷۰درصدی درآمد روبه‌رو شدند که به تعدیل ۲۰ تا ۳۰درصدی نیروی انسانی متخصص در این بخش انجامید؛ رخدادی که کیفیت خدمات در آینده را تهدید می‌کند. همچنین تغییر مسیر پروازهای عبوری و استفاده از مسیرهای جایگزین، هزینه سوخت را برای شرکت‌ها بین ۱۰ تا ۱۳ درصد افزایش داد. این خسارات سنگین در همین نقطه متوقف نشد و در ماه پایانی سال ۱۴۰۴ بار دیگر جنگ درگرفت. علاوه بر بسته‌ماندن طولانی آسمان کشور و توقف پروازها، جنگ این بار به صورت مستقیم صنعت هوایی را هدف گرفت و ۲۷ فرودگاه بمباران شد و ابنیه و تجهیزات راداری، باند فرودگاه و حدود صد فروند هواپیما خسارت دیدند. ضربات به بدنه صنعت هوایی در اینجا هم متوقف نشد و آمریکا در عملیاتی موسوم به طرد اقتصادی، تمام ایرلاین‌های ایرانی را تحریم و ارائه هرگونه خدمات ازجمله فروش قطعات هواپیما، بلیت، سوخت، ناوبری و... به ایرلاین‌های ایرانی را ممنوع کرد و به دنبال آن شمار زیادی از پروازهای ایران به کشورهای منطقه قطع شد. خسارات پی‌درپی به صنعت هوایی کشور در حالی رخ می‌دهد که ایرلاین‌ها افزایش درخور توجه هزینه‌های خود را تجربه می‌کنند. دولت در سال ۱۴۰۴ تصمیم به آزادسازی نرخ سوخت هواپیما گرفت و قیمت سوخت هواپیما را از لیتری ۶۰۰ تومان، یکباره و با احتساب مالیات بر ارزش افزوده، به بیش از ۱۴ هزار تومان رساند. افزایش قیمت سوخت هواپیما در سال ۱۴۰۵ ادامه داشت و بر اساس قانون بودجه سال ۱۴۰۵، نرخ سوخت هواپیما به حداقل ۶۰ درصد قیمت خرید پالایشگاهی سوخت جت رسید و هم‌اکنون شرکت‌های هواپیمایی، سوخت هواپیما را با قیمت بیش از ۶۰ هزار تومان خریداری می‌کنند. در واقع قیمت سوخت هواپیما از لیتری ۶۰۰ تومان به ۶۰هزارو ۶۰۰ تومان رسیده و به عبارتی حدود ۱۰۱ برابر شده است. گذشته از نرخ سوخت هواپیما، نوسان مداوم قیمت دلار، شرکت‌های هواپیمایی را زیر فشار سنگین هزینه‌ها برده است. فعالان صنعت هوایی می‌گویند حدود ۶۰ درصد هزینه‌های ایرلاین‌ها دلاری بوده و نوسان نرخ دلار به‌شدت هزینه‌های ایرلاین‌ها را افزایش داده است.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

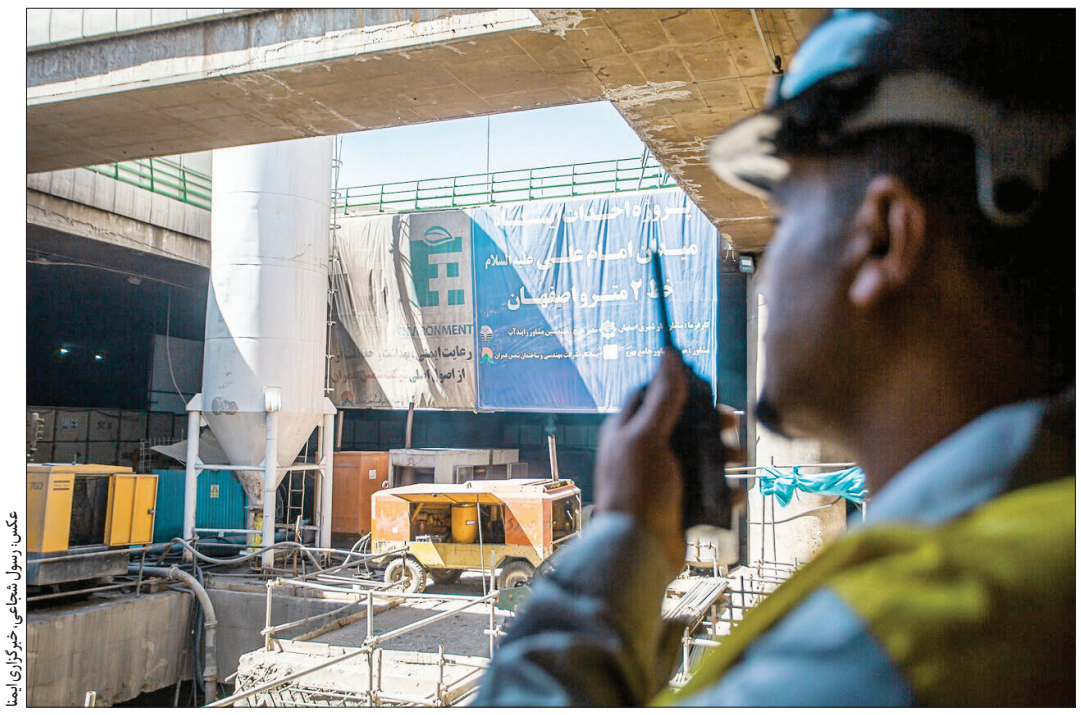
خبر



مشارکت آیس‌رینک میکامال کیش در برنامه جهانی هاکی روی یخ دختران برای دومین سال متوالی

آیس‌رینک میکامال کیش برای دومین سال پیاپی، همگام با کشورهای مختلف جهان، در برنامه جهانی هاکی روی یخ دختران (World Girls' Ice Hockey Weekend) مشارکت کرد؛ رویدادی بین‌المللی که در چارچوب برنامه‌های فدراسیون جهانی هاکی روی یخ (IIHF) و با هدف توسعه هاکی روی یخ بانوان، افزایش مشارکت دختران و فراهم‌سازی فرصت‌های بیشتر برای یادگیری و پیشرفت در این رشته ورزشی برگزار می‌شود. هاکی روی یخ بانوان، به‌عنوان یکی از رشته‌های پرتحرک و تیمی ورزش‌های زمستانی، بستری مناسب برای تقویت مهارت‌های فردی، روحیه کار گروهی و اعتمادبه‌نفس دختران فراهم می‌کند. برنامه جهانی هاکی روی یخ دختران نیز با هدف آشنایی نسل جوان با این رشته، ایجاد تجربه‌ای ورزشی و تشویق دختران به ورود و فعالیت در هاکی روی یخ، در کشورهای مختلف برگزار می‌شود. در همین راستا، آیس‌رینک میکامال کیش با میزبانی از دختران علاقه‌مند، فرصتی برای آشنایی نزدیک‌تر آنان با هاکی روی یخ، تجربه فعالیت‌های گروهی و یادگیری مهارت‌های اولیه این ورزش فراهم کرد. این برنامه در راستای ترویج هاکی روی یخ بانوان و ترغیب دختران به مشارکت فعال‌تر در ورزش‌های یخی برگزار شد.

تداوم حضور آیس‌رینک میکامال کیش در این رویداد بین‌المللی برای دومین سال متوالی، بیانگر توجه این مجموعه به توسعه هاکی روی یخ بانوان، شناسایی و حمایت از استعدادهای دختران و گسترش فرصت‌های ورزشی برای نسل جوان است؛ رویکردی که می‌تواند در معرفی ظرفیت‌های ورزشی جزیره کیش و توسعه جایگاه هاکی روی یخ بانوان در ایران نقش مؤثری ایفا کند.



عکس: رسول شجاعی، خبرگزاری ایمنا

بسیاری از ایستگاه‌های خط ۲ متروی اصفهان آماده افتتاح است اما کارشناسان میراث هنوز درباره ایمنی عبور تونل از حریم مسجد جامع عتیق تردید دارند

خطر بیخ گوش مسجد هزارساله

فرزانه احمدی: حکایت متروی اصفهان مثنوی هفتاد من است. این روزها باز هم عبور تونل خط ۲ مترو از نزدیکی مسجد جامع عتیق به صدر اخبار آمده و کارشناسان درباره آن نظرات مختلفی داده‌اند. بیشتر صحبت‌ها اما درباره احتمال آسیب‌زابودن احداث تونل در نزدیکی مسجد است. مسجد جامع عتیق بیشتر از هزار سال قدمت دارد و در فهرست یونسکو ثبت شده است. حالا خط ۲ مترو قرار است از نزدیکی این مسجد عبور کند. خط ۲ که ایستگاه‌های مختلفی در بافت تاریخی اصفهان دارد، از نزدیکی میدان نقش جهان عبور می‌کند. این خط، دو ایستگاه در نزدیکی مسجد جامع دارد: ایستگاه میدان امام علی و ابن‌سینا. مسجد جامع تقریبا در میانه این دو ایستگاه قرار گرفته و تونلی که این دو بخش را به هم وصل می‌کند، از نزدیکی مسجد جامع خواهد گذشت. نکته عجیب این است که رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان هفتم شهریور امسال گفته بود: «خط ۲ مترو از منطقه زینبیه تا میدان امام حسین به طول ۱۴.۵ کیلومتر، شامل ۱۶ ایستگاه آماده است. ساختمان بخش مهم آن به پایان رسیده و منتظر ورود ناوگان هستیم که در همین سال افتتاح شود». ۱۶ ایستگاهی که رئیس شورای شهر اصفهان از آن نام می‌برد، شامل ایستگاه‌های امام علی و ابن‌سینا هم می‌شود و سؤال این است که وقتی هنوز تونل نزدیک مسجد جامع عتیق تعیین تکلیف نشده، چطور رئیس شورای شهر اصفهان وعده افتتاح این خط را می‌دهد؟ خطر آسیب به مسجد جامع بر اثر عبور مترو در حالی است که این مسجد هم‌اکنون هم به دلیل شدت نم و رطوبت وضعیت مناسبی ندارد و وجود خاک رسی و شن در لایه‌های زیر زمین مسجد نگرانی‌ها را درباره تأثیر ارتعاشات احتمالی بیشتر کرده است. علاوه بر آن، مسئله فرونشست هم بر نگرانی‌ها افزوده است.

مطالعات تکمیل نشده است

یک استاد دانشگاه علم و صنعت که تاکنون چندین نامه حاوی هشدار درباره احتمال آسیب‌زابودن عبور تونل و قطارهای مترو از نزدیکی مسجد جامع اصفهان به مسئولان شهری و اجرائی اصفهان نوشته است، به «شرق» می‌گوید: «شواهد نشان می‌دهد مطالعات خطرات ارتعاشات بر بافت و بناهای تاریخی هنوز تکمیل نشده است. علی‌رغم تکمیل‌نبودن مطالعات، اجرای خط و حتی روسازی خط که آخرین مرحله نهایی ساخت‌وساز مترو است، در قسمت قابل ملاحظه‌ای از مسیر تکمیل شده است. در حالی که این مطالعات باید پیش از هرگونه عملیات اجرائی انجام می‌شد». غلامحسین معماریان این سؤال را مطرح می‌کند که چرا پیش از آغاز عملیات اجرائی، مطالعات دقیقی برای پیامدهای ارتعاش بر بافت و بناهای تاریخی انجام نشده و دریافت تضمین قطعی صورت نگرفته است؟ همچنین چرا با وجود اطلاع از اینکه مطالعات کامل انجام نشده، مسیرها انتخاب و اجرا شده است؟ او درباره خطرات احتمالی عبور مترو برای مسجد توضیح می‌دهد: «حرکت قطار، ناهمواری ریل و چرخ‌ها و اتصالات باعث ایجاد ارتعاش در خط مترو می‌شود. نیروهای دینامیکی نیز به زمین اطراف منتقل می‌شود. امواج ارتعاشی در لایه‌های خاک و سنگ گسترش می‌یابند. نوع خاک، عمق تونل و شرایط زمین بر دامنه و فرکانس ارتعاش اثر می‌گذارد. ارتعاش از خاک به پی منتقل شده و می‌تواند در دیوارها، سقف‌ها و اجزای تزیینی بنا پاسخ دینامیکی ایجاد کند».

بیش از ۷۰ بنا در خطر آسیب هستند

این استاد دانشگاه علم و صنعت با بیان اینکه مسجد جامع تنها ۱۳ متر با محور مترو فاصله خواهد داشت، تأکید می‌کند: «علاوه بر آن، حدود ۷۰ بنا در مجاورت محور تونل قرار می‌گیرند که بعضی از آنها مانند مسجد صفوی قطبیه تنها هفت متر با این محور فاصله دارند. بعضی بررسی‌ها نشان داده احتمالا تنها ۱۳ بنا در محدوده مجاز ارتعاشی قرار دارند و ۶۲ بنا در معرض ارتعاشات بحرانی هستند. با فرض اجرای تمامی تدابیر مشاوران سازمان قطار شهری اصفهان، یعنی فرض استفاده از دال شناور، احتمالا کماکان ۳۶ بنا در محدوده غیرمجاز و از نظر ارتعاشی در معرض خطر جدی هستند. این نکته را فراموش نکنیم که اگر برای مسجد جامع اصفهان تدابیری مانند دال شناور در نظر گرفته شود، باز هم ممکن است ارتعاش واردشده به مسجد، ۱۸ دسیبل بالاتر از محدوده مجاز باشد که به‌عنوان یک وضعیت فرابحرانی تلقی می‌شود». معماریان به صراحت می‌گوید: «درخواست داریم عملیات اجرائی تونل‌های خط ۲ متروی اصفهان در محدوده بافت تاریخی متوقف و مطالعات قطعی تکمیل شود. ارائه تضمین درباره اینکه عبور مترو به بناها و بافت تاریخی آسیب نمی‌زند نیز لازم است».

مترو ابعاد سیاسی و اجتماعی دارد

در این میان، فرهاد عزیزی‌زلانی، مدیرکل پایگاه‌های میراث ملی و جهانی وزارت میراث فرهنگی، درباره عبور مترو از نزدیکی مسجد جامع عتیق به «شرق» می‌گوید: «هنر ما در حوزه میراث فرهنگی این است که با در نظر گرفتن ملاحظات حفاظتی از آثار، امور خدماتی مانند مترو برای مردم را نادیده نگیریم. مشابه همین چالش در خط یک متروی اصفهان هم وجود داشت که با بررسی‌های انجام‌شده، عبور مترو با فاصله‌ای حدود یک‌وهفت‌دهم کیلومتر از آثار تاریخی اصفهان امکان‌پذیر شد و در حال حاضر نزدیک‌ترین ایستگاه خط یک مترو با آخرین نقطه میدان نقش جهان، حدود ۷۰۰ کیلومتر فاصله دارد. این نتیجه کار کارشناسان در وزارت میراث بود». او ادامه می‌دهد: «مباحثی مانند مترو دارای ابعاد سیاسی، اجتماعی و گاهی امنیتی است. ما با توجه به وجود چنین مسائلی، وظیفه بررسی فنی و حفاظتی از آثار را داریم. در حال حاضر یک مشاور برای بررسی عبور مترو از نزدیکی مسجد جامع عتیق انتخاب کرده‌ایم که مورد اعتماد ماست. او در روزهای جنگ در کمترین زمان بررسی‌های لازم را انجام داد. هفته گذشته نیز یک جلسه مدیریتی و فنی با حضور مسئولان شهری اصفهان برگزار شد و اکنون یک کمیته کارشناسی شکل گرفته است. نتایج ارزیابی‌های کارشناسان و الزامات بالارفتن تاب‌آوری مسجد در نظر گرفته خواهد شد».

عزیزی می‌گوید: «این جلسه بعد از چند سال اولین نشست ما بود. تاکنون مطالعات زیادی انجام شده، اما در یک جلسه امکان نتیجه‌گیری وجود ندارد. آنها نتوانستند در این جلسه ما را قانع کنند که مسجد جامع اصفهان حتی با راهکارهای کاهش ارتعاشات، خدشه نبیند. البته هنر ما این نیست که به همه موارد «نه» بگوییم، بلکه جایی که راهکار فنی و مهندسی وجود دارد و حفاظت مسجد و تاب‌آوری آن با مشکل مواجه نمی‌شود، عبور مترو از آن محدوده قابل بررسی است». بر اساس اعلام او، مسجد جامع عتیق بیش از هزار سال قدمت دارد و بسیاری از بخش‌های آن دارای عوارض و آسیب‌هایی است: «ما باید به این اطمینان برسیم که عبور مترو عارضه‌ای برای مسجد ندارد. بنا داریم در کمیته کارشناسی به بهترین راهکار برسیم. با این حال درباره ایستگاه‌هایی که بدون اظهارنظر کارشناسان میراث فرهنگی احداث شده، پاسخ باید در حوزه مدیریت شهری داده شود. پیش از این سه راهکار پیشنهاد شده بود و مستندات به‌تازگی بعد از چند سال به دست ما رسیده است. مسئولیت ایستگاه‌های احداث‌شده با خود آنهاست و باید به آن پاسخ بدهند».

سه مسیر جایگزین پیشنهاد شده است

از سوی دیگر، علیرضا ایزدی، رئیس مرکز ثبت، حفظ و احیای میراث فرهنگی نیز به «شرق» می‌گوید: «موضوع متروی اصفهان مربوط به امسال و سال قبل نیست. احداث مترو از دهه ۸۰ شروع شد و از همان زمان خط و خطوط آن مشخص بود». او درباره مسیرهای تعیین‌شده برای عبور تونل مترو در حریم مسجد جامع عتیق توضیح می‌دهد: «مبدأ و مقصد خط ۲ مترو مشخص است و درباره آن بحثی وجود ندارد. سه خط متفاوت برای عبور تونل از محدوده مسجد معرفی شده است. امروز درباره لاین‌های مترو شیوه‌های مناسبی هست که در بسیاری از نقاط دنیا آزمایش شده‌اند. با توجه به اینکه یونسکو به مسجد جامع عتیق توجه ویژه دارد، هنوز درباره این سه مسیر تصمیم نگرفته‌ایم و باید بررسی‌های بیشتری انجام شود. هم‌اکنون یکی از بهترین مشاوران میراثی کشور در حال مطالعات لازم است». او ادامه می‌دهد: «ما هم درباره حفظ مسجد نگرانی داریم و باید خطایمان را به صفر برسانیم، اما آنچه باعث نگرانی بیشتری برای ما درباره این مسجد هست، موضوع نم و رطوبت موجود در آن است. وزیر میراث در این زمینه دستورات خوبی صادر کرده‌اند که امیدواریم با همراهی سایر دستگاه‌های مرتبط بتوانیم هرچه زودتر وضعیت مسجد را سامان بدهیم».

نیاز به تأیید وزارت میراث

رضا صالحی‌امیری، وزیر میراث فرهنگی هم درباره خطری که مسجد جامع عتیق در اصفهان را تهدید می‌کند، به «شرق» می‌گوید: «قرار بر این است که از این پس معاونت میراث فرهنگی وزارتخانه، پروژه‌های در معرض خطر را شناسایی و معرفی کند. در مرحله اول، ۱۰ پروژه اصلی که برای مردم بسیار اهمیت دارد، معرفی شده است. جلسه‌ای نیز با ریاست سازمان برنامه و بودجه برگزار و توافق شد که یک همت برای مرمت و استحکام‌بخشی این بناها هزینه کنیم. در آینده نزدیک حتما شاهد اتفاقات خوبی خواهید بود که در سازه‌های باارزش کشور رخ می‌دهد». او تأکید می‌کند: «باید بگوییم که درباره دو استان اصفهان و شیراز حساسیت بسیار زیادی داریم. در حال حاضر تیمی متشکل از چهره‌های مطرح کشور، مدت زیادی است بر روی پروژه مترو متمرکز هستند. هفته قبل نیز با استاندار اصفهان جلسه داشتند. یک خط قرمز تعیین کرده‌ایم؛ هر اقدام عمرانی در دو استان اصفهان و شیراز حتما باید از چارچوب شورای فنی وزارت میراث عبور کند و به تأیید ما برسد».

خبرخوان

تهرانی‌ها مضطرب‌ترین هستند

ایلنا: یک عضو هیئت‌علمی دانشگاه علوم پزشکی ایران و فوق‌تخصص روان‌پزشکی گفت: «با وجود افزایش شیوع اضطراب تا سطح اختلال، این مسئله در جامعه ما به شکلی عادی‌سازی شده است و افراد اغلب تمایلی به درمان آن نشان نمی‌دهند. به نظر می‌رسد فرهنگ جامعه و ساختار خانواده‌ها نیز این سطح از اضطراب را به‌عنوان پدیده‌ای عادی می‌پذیرند». بر اساس نتایج یک پیمایش روان‌شناختی از سوی سازمان بهزیستی، تهران بیشترین میزان اضطراب را در میان استان‌های بررسی‌شده دارد. بااین‌حال، تنها یک‌پنجم افراد تمایل دارند مشکل خود را به‌صورت جدی پیگیری کنند. پس از تهران، استان‌های خراسان رضوی و اصفهان در رتبه‌های بعدی قرار دارند. نتایج این پیمایش نشان می‌دهد که شهروندان تمایل چندانی به پیگیری نیازهای درمانی خود در حوزه سلامت روان ندارند. به نظر می‌رسد بسیاری از افراد، مشکلات روانی را در اولویت درمان قرار نمی‌دهند و اضطراب را پدیده‌ای می‌دانند که باید آن را تحمل کرد، نه مشکلی که به رسیدگی تخصصی نیاز دارد. «مهدیه صالحی» درباره دلایل بی‌میلی افراد به پیگیری مشکلات روانی خود گفت: «با وجود افزایش شیوع اضطراب تا سطح اختلال، این مسئله در جامعه ما عادی‌سازی شده است. این عادی‌سازی نه‌تنها درباره اضطراب، بلکه درباره زیرشاخه‌های آن نیز وجود دارد و افراد اغلب تمایلی به درمان آن نشان نمی‌دهند. به نظر می‌رسد فرهنگ جامعه و ساختار خانواده‌ها نیز این سطح از اضطراب را به‌عنوان پدیده‌ای عادی پذیرفته‌اند». او افزود: «زمانی که اضطراب در محیط خانواده به وضعیتی رایج تبدیل می‌شود، فرزندان نیز این الگو را می‌آموزند و به تدریج تصور می‌کنند اضطراب بخشی جدایی‌ناپذیر از شخصیت آنهاست. والدین مضطرب معمولا اضطراب خود را نه به‌عنوان یک مشکل، بلکه نشانه‌ای از احتیاط، دوراندیشی یا مسئولیت‌پذیری تفسیر می‌کنند. به همین دلیل، ممکن است ضرورت رسیدگی به این وضعیت را نادیده بگیرند و برای درمان آن اقدامی نکنند». این روان‌پزشک با اشاره به ترس برخی افراد از ازدست‌دادن کنترل بر شرایط زندگی ادامه داد: «بسیاری از افراد اضطراب را نوعی «سامانه هشداردهنده» می‌دانند و معتقدند اگر این سامانه خاموش شود، ممکن است در برابر رویدادهای پیش‌بینی‌نشده غافلگیر شوند یا در نظر دیگران ضعیف به نظر برسند. این باور گاهی ریشه در تجربه‌های گذشته یا الگوهای فرهنگی و خانوادگی دارد». این عضو هیئت‌علمی دانشگاه علوم پزشکی ایران با اشاره به شرایط بحرانی و احساس ناامنی افزود: «بسیاری از افراد اضطراب را نوعی «سپر محافظ» می‌دانند؛ به‌ویژه در شرایطی که عواملی مانند جنگ، بحران اقتصادی یا بیماری، احساس تهدید را افزایش می‌دهند. در چنین وضعیتی فرد ممکن است حتی زمانی که اضطراب عملکرد روزمره‌اش را مختل کرده است، همچنان به آن وابسته بماند و تصور کند که اگر کمتر مضطرب باشد، احتمال دارد غافلگیر شود». صالحی اختلالات اضطرابی را از شایع‌ترین گروه‌های اختلالات روان‌پزشکی در ایران دانست و گفت: «این اختلالات در میان بزرگسالان و کودکان نیز شیوع قابل توجهی دارند. مطالعات مختلف نشان می‌دهند که اختلال اضطراب فراگیر، انواع فوبیا و اضطراب اجتماعی ازجمله اختلالات اضطرابی شایع هستند. بااین‌حال، میزان شیوع گزارش‌شده برای هر یک از این اختلالات، بسته به جامعه مورد مطالعه، روش ارزیابی و زمان انجام پژوهش متفاوت است».

آگهی دعوت مجمع عمومی فوق العاده و مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده
شرکت مهندسی ناب اندیش بنیان (سهامی خاص)
با شماره ثبت ۱۹۰۵۹۰ و شناسه ملی ۱۰۱۰۲۳۲۵۷۸۷
بدینوسیله از کلیه صاحبان سهام یا نمایندگان قانونی آنها دعوت بعمل می آید تا در جلسات مجمع عمومی فوق العاده و مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده در روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۸ به ترتیب ساعت ۸ و ۹ صبح که با دستور جلسه به شرح ذیل در محل قانونی شرکت تشکیل می گردد، حضور بهم رسانید.
دستور جلسه: ۱ - نقل و انتقال سهام ۲ - انتخاب مدیران ۳ - تغییر نشانی در همان واحد ثبتی
رئیس هیئت مدیره

مدرک تحصیلی اینجانب محمد مهدی رنجبر فرزند روانبخش با کدملی ۲۳۶۰۲۳۸۱۶۷ در مقطع کارشناسی رشته مهندسی فناوری صنایع شیمیایی صادره از دانشگاه مرکز آموزش علمی کاربردی کنگان به شماره ۹۴۲۳۷۰۶۷۱۸۰۰۷۷ و تاریخ ۱۳۹۸/۱۱/۳۰ مفقود گردیده است. از یابنده تقاضا می گردد اصل مدرک را به دانشگاه مرکز آموزش علمی کاربردی کنگان به آدرس بوشهر- بندر کنگان تحویل دهد.

برگ سبز سفید مدل ۱۳۸۰ به شماره پلاک ۶۲ایران ۵۶۲ص۳۵ شماره شاسی:۸۰۰۰۱۵۷ و شماره موتور:۲۲۳۹۲۶Z_M۲۴ با نام شایان قناد زادگان با کد ملی ۲۰۹۳۵۶۲۷۹۰ مفقود شده و فاقد اعتبار است.

برگ سبز پژو پارس نوک مدادی متالیک به شماره پلاک ۳۸ایران ۹۹۳ب۸۴ شماره شاسی NAANo1CAXDH۹۰۶۳۷۲ و شماره موتور۱۲۴k۰۳۰۳۶۷۴ به نام احمد عبادی با کدملی ۴۹۱۰۹۸۹۵۶۰ در ۱۴۰۵/۰۷/۲۶مفقود شده و فاقد اعتبار است.

گواهی می شود بلوک سیلندر به شماره فاکتور ۱۴۰۵۱۰۶۲۴۰۴ و شماره موتور ۱۲۴k۰۳۰۳۶۷۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز سفید مدل ۱۳۸۰ به شماره پلاک ۶۲ایران ۵۶۲ص۳۵ شماره شاسی۸۰۰۰۱۵۷ و شماره موتور۲۲۳۹۲۶Z_M۲۴ با نام شایان قناد زادگان با کد ملی ۲۰۹۳۵۶۲۷۹۰ مفقود شده و فاقد اعتبار است.

مدرک کارشناسی ارشد فارغ التحصیلی اینجانب محمد بیگی فرزند محسن به شماره شناسنامه ۷۴۳۴۶ صادره از مشهد در مقطع کارشناسی ارشد رشته عمران صادره از واحد دانشگاهی تهران جنوب مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می باشد. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی- واحد تهران جنوب به نشانی تهران_ خیابان کریم خان زند_ خیابان ایرانشهر شمالی_ نبش آذرشهر پلاک ۲۰۹ و یا کد پستی ۱۵۸۴۷۱۵۴۱۴ارسال نماید.