



عکس: AFP

دارم؛ همه اینها برایم لذت بخش است. سرعت، بادی که به صورتم می خورد، تپش آرمها و حتی گاهی نگاههای عجیبشان. همه را دوست داشتم. قدرتی که با اندان موتور در درونم حس می کردم، همه چیزی بود که وجودم به آن نیاز داشت.» در این میان البته نگرانیهای خانوادگی هم موضوع جدیدی نبود؛ «البته خانوادهم اول خیلی نگران بودند. بیشتر از خود موتور، از دردرسهای من ترسیدند. می گفتند اگر اتفاقی بیفتد چه؟ اگر پلیس جلویات را بگیرد چه؟ اگر کسی مزاحمت ایجاد کند چه؟ من هم این نگرانیها را می فهمم. اما نمی خواهم چون دختر هستم، چیزی را که دوست دارم کنار بگذارم. همیشه سعی می کنم کلاه ایمنی داشته باشم و با احتیاط برانم. همین حالا اگر نگاه کنی، می بیند من به پشت فرمان ایستاده ام. ریاضت آنها از کلاه کاسکت استفاده می کنند. وارد دریا می زنند و نجات می شوند. ربابان را بر خلاف مناسبت اصلی نمی کنند. سرعشان معقول است. همه اینها سبب می شود خیابانها امن تر شوند. من و هزاران زن دیگر فقط می خواهیم بتوانیم چیزی را که دوست داریم، درست و قانونی یاد بگیریم و انجام دهیم.» متین همین هفته گذشته با موتورسوارانش تصادف کرد؛ حادثه تلخی که شوک است در زندگی ربابی برای هر کسی رخ دهد اما برای زن ایرانی معنای متفاوت می دهد. چرا که تصادف برای یک زن راننده موتورسوار فقط به نگرانی سلامت جسمانی و خسارت مالی محدود نمی شود. متین درباره تجربه خودش این طور می گوید: «سر یک تقاطع به خاطر اینکه حق تقدم من رعایت نشده بود، با یک خودروی خارجی نسبتاً گران تصادف کردم. موضوعی که ترس آن همیشه در جانم بود و می دانستم در صورت بروز به جان من شکلی می توانم روبرو شوم. اما وقتی آن حادثه واقعی شد، فهمیدم چقدر به عنوان یک زن از یک حق ساده محروم ماندم.» طبیعتاً متین شانس برای تماس با نیروی انتظامی نداشت، چرا که به خاطر نداشتن گواهینامه، مقصر اول و آخر محسوب می شد؛ باز موتور که پیاده شدم، راننده خودرو اول کلافه بود. اما کلاً هم را که در آوردم و من را دید، انگار خیالش راحت شد. متوجه شدم به خاطر اینکه فهمیدم در درس کمی گریبانم را گرفته احوالش بهتر شده است. اما فهمیدم که من نمی توانم حق را بگیرم. شاید هم دلش سوخت. هر چه بود خوشبختانه همان لحظه که از پذیرتی اول او مقصر بودم برای طرف دیگر، موتورسوار سبکترم به خسارت جدی ای ندیده بود. او به من گفت چراش چقدر می شود؟ بدون اینکه چیزی را توصیه کند یا اینکه بخواهد از زن بودن من در این ماجرا سوءاستفاده کند. برای همین هم من دیگر بی خیال تر نگرفتم. کفتم چیز خاصی نشده است و کسی بلای سرش نیامد. باهم توافق کردیم و داشتم می رفتم که از مردی، با یکی جلسه، همه نگرانی و اعصاب خوردی آن تصادف را برایم از بین برد. موقع خدا حافظی گفت: امیدوارم زودتر گواهینامه بگیری.»

موتورسواری برای زنان حق است، نه امتیاز

تغییرات این چند سال اما در وجه مختلف قابل رؤیت است. «سامان» ۱۲ ساله تعداد که با مدرک بین المللی، موتورسواری آموزش می دهد. او می گوید در پنج سال اخیر، تعداد شاگردان زنی که داشته از مردان پیشی گرفته اند: «در چند سال گذشته چیزی که برای من خیلی محسوس بوده، بیشترین زن های است که برای یاد گرفتن موتورسواری مراجعه می کنند. سن و شرایطشان هم خیلی متفاوت است؛ از دخترهای جوانی که تازه دانشگاه رفته اند تا زن هایی که سال ها رانندگی ماشین کرده اند و حالا می خواهند موتورسواری را هم یاد بگیرند». او از روند تغییر شاگردانش در طول کلاس می گوید: «خیلی هاشان وقتی برای اولین جلسه می آیند، حتی نمی توانند تعادل موتور را درست حفظ کنند. دستشان می لرزد، از افتادن می ترسند، یا مدام می پرسند که موتور خاموش شد چه کار کنم. اما چیزی که تقریباً همه هم شان مشترک است، اشتیاق است. خیلی هاشان مدت ها است که دلشان می خورسته موتورسواری یاد بگیرند و فقط دنبال فرصتی بوده اند که بتوانند در یک محیط امن امتحانش کنند. دلیل آمدنشان هم فقط علاقه نیست. یک نفر می گوید هر روز باید بجاش را به مدرسه ببر و سر کار برود. یکی دانشجویست و ماشین برایش خیلی گران است. یکی در ترافیک گیر می کند و می گوید با موتور می تواند رفیق زمان رفت و آمدش را کند. بگذریم که واقعاً عاشق موتورند و می خواهند آن را به شکل ورزشی و حرفه ای دنبال کنند. از همه مهم تر، چیزی که در این مسیر می کنم افزایش اعتمادبه نفس این زنان است که از جلسه اول تا کلاس پایانی قابل مقایسه نیست. جلسه اول می گوید «من فکر نکنم بتوانم» و چند جلسه بعد خودش می گوید «بذار یک بار دیگه امتحان کنم».

این تغییر برای من از خود موتورسواری مهم تر است. «سامان» اما به خوبی آگاه است که راه زن ان در این مسیر دشوارتر از مردان است: «از زن ان این حوزه چند برابر مردان باید مراقب باشند. فقط بحث ایمنی موتور نیست؛ باید هم زمان با ترس خانواده، نگاه جامعه و نگرانی از برخورد پلیس هم کنار بیایند. بعضی از هنرچوها حتی می گویند خانواده شان حاضر نیستند بدانند آنها موتورسواری یاد می گیرند». به گفته او، مشکل گواهینامه هم حالا دیگر به مسئله ای جدی تر از قبل تبدیل شده است: «یک مشکل دیگر، نبودن مسیر روشن و رسمی برای آموزش و گرفتن گواهینامه در سال های گذشته بوده است. وقتی یک زن می خواهد مهارتی را یاد بگیرد اما نمی داند در نهایت می تواند قانونی از آن استفاده کند یا نه، طبیعی است که بخشی از انگیزه شان را دست بدهد. به همین دلیل خیلی ها سال ها فقط در محیط های بسته یا خصوصی تمرین کرده اند. این زن ها نمی توانند امتیاز ویژه ای داشته باشند، فقط می توانند همان فرصتی را داشته باشند که یک مرد دارد. آموزش ببینند، آزمون بدهند، گواهینامه بگیرند و اگر صلاحیتش را داشتند، قانونی موتور برانند. طرف دیگر، تجهیزات مناسب هم مسئله است. موتور و لباس و کلاه ایمنی استاندارد هزینه دار و خیلی از زنان تازه کن می دانند چه موتوروری باید بخرند و کلاهشان مناسب است یا نه. بعضی ها هم فکر نمی کنند چون زن هستند باید حتماً با موتور کوچک تر شروع کنند. در حالی که انتخاب موتور باید بر اساس مهارت، اندازه بدن و نوع استفاده باشد، نه صرفاً جنسیت»

گزارش «شرق» از زنانی که پیش از قانون، موتور را به زندگی روزمره‌شان آوردند

معلق بر دو چرخ

نیلوفر حامدی: موتورسیکلت برای بعضی زنان دیگر نه یک وسیله تفریحی که راهی برای رسیدن به محل کار، دانشگاه و خانه است؛ وسیله‌ای از زنان و سریع‌تر برای عبور از ترافیک شهری و گاهی تنها گزینه‌ای که از پس رهنده‌های زندگی برمی‌آید. به این حال، خیابان‌های ایران پیش از آن‌که قفان برای حضور موتورسواران باشد، شاهد افزایش آنها نبوده‌اند؛ زنانی که سال‌ها موتورسوار می‌کرده‌اند، اما امکان این‌که سن سیررس می‌شود و دریافت گواهینامه را نداشته‌اند، حالا در حالی که دولت قصد صدور گواهینامه برای زنان را باز کرده، یک آمار تازه از مسافران و دیگران از این تأخیر چندساله اپیش چشم می‌گذارد؛ در چهار ماه نخست امسال، ۱۸ هزار موتورسوار در حوادث رانندگی این استان جان باختند. این گزارش سراغ زنانی رفته است که موتوربرایشان از یک انتخاب فراتر رفته؛ از کارمند میانسالی در تهران که برای مدیریت هم‌زمان کار و زندگی به موتور پناه برده، ت دانشجوئی در رشته که نوزاد خرید خودرو نداشته و دختر ۱۹ ساله‌ای در شیراز که موتورسوار۱ به از سر اجبار، که از سر علاقه دنبال می‌کند. روایت آنها، در کنار حقیقه‌های یک مریب۱ موتورسوار۱، تصویری از تنهایی که در سال‌های گذشته، پیش از آن‌که مجوزی برای جابه‌جایی وجود داشته باشد، وارد خیابان شده‌اند، پرداختن به این موضوع مهم که اگر موتورسوار۱ زنان در خیابان‌ها خرابی به بار می‌آورد، مسئول آن، قانون‌گذارانی که نسبت به نیاز جامعه زن توجهی می‌کنند

مسیر پریچ و خم قانونی شدن

سال‌ها مسئله گواهینامه موتورسیکلت برای زنان در ایران در وضعیتی میان قانون و واقعیت اجتماعی باقی مانده بود. زنان می‌توانستند در برخی محیط‌ها موتورسواری را یاد بگیرند و شمایر از آنها نیز به شهرها با موتور رفت‌وآمد می‌کردند، اما امکان ای ای کردن یکسری رسمی آموزش، دریافت و گواهینامه برای ایشان فراهم نبود. در عمل، این شکاف باعث شده بود زنانی که موتور می‌رانند، امکان برخورداری از وضعیت قانونی مشابه مردان موتورسوار را نداشته باشند. در سال ۱۴۰۴، این موضوع بیش از گذشته به یک بحث عمومی تبدیل شد. با افزایش حضور زنان موتورسوار در شهرها، مقام‌های مختلف درباره وضعیت حقوقی آنها اظهارنظر کردند؛ اظهارنظرهایی که گاه با یکدیگر هم تفاوت داشت. رئیس پلیس راهور در مقطعی تأکید کرد که پلیس مجری قانون است و برای صدور گواهینامه زنان نیاز به تغییر و ابلاغ مقررات وجود دارد. هم‌زمان، بحث اصلاح قانون و حتی ارائه لایحه برای فراهم‌کردن امکان صدور گواهینامه زنان به دولت و مجلس مطرح شد. این کشمکش در شهریور ۱۴۰۴ به اوج رسید؛ زمانی که برخی مقام‌های پلیس، موتورسواری زنان بدون گواهینامه را فاقد پشتوانه قانونی دانستند و بر این نکته تأکید کردند که استفاده از موتورسیکلت بدون گواهینامه می‌تواند تبعات قانونی و بیمه‌ای داشته باشد. در مقابل، شماری از نمایندگان مجلس و مسئولان سابق پلیس راهور از ضرورت تغییر مقررات سخن گفتند و افزایش استفاده زنان از موتورسیکلت را نتیجه شرایط اقتصادی، ترافیک شهری و نیاز به هوش‌وفل ارزان دانستند. سرانجام در بهمن ۱۴۰۴، دولت مسیر تازه‌ای باز کرد. هیئت وزیران در هشتم بهمن مصوبه‌ای درباره آموزش عملی زنان متقاضی، برگزاری آزمون و صدور گواهینامه موتورسیکلت با نظارت پلیس راهور تصویب کرد و این مصوبه در چهاردهم بهمن به‌طور رسمی ابلاغ شد. به این ترتیب، برای نخستین بار چارچوب اجرایی مشخص برای آموزش و آزمون زنان در نظر گرفته شد. مسیری که قرار بود موتورسواری زنان را در وضعیت مبهم سال‌ها گذشته به فرایندی رسمی و قابل نظارت منتقل کند. اما ابلاغ مصوبه به معنای آغاز فوری صدور گواهینامه نبود. در ماه‌ها بعد، مسئله اصلی از «آیا زنان می‌توانند گواهینامه بگیرند؟» به «چه زمانی و چگونه این مصوبه اجرا می‌شود؟» تغییر کرد. گزارش‌های منتشرشده در تابستان ۱۴۰۵ نشان می‌داد که با وجود تصویب مقررات، اجرای کامل فرایند هنوز با تأخیر مواجه است و پلیس راهور از آغازشدن صدور گواهینامه‌ها خبر داده است. بنابراین، در مقطع فعلی می‌توان گفت مقررات نسبی به سال‌ها گذشته تغییر اساسی کرده، اما این فاصله‌ای میان تصویب مقررات و اجرای عملی آن همچنان وجود دارد. در واقع، آزمون‌ها، گواهینامه موتور برای زنان در ایران فقط داستان تغییر یک مقررهِ نیست. داستان مواجهه یک واقعیت اجتماعی با یک چارچوب حقوقی است. زنان در سال‌هایی که امکان دریافت گواهینامه نداشتند، به دلایل مختلف — از ضرورت رفت‌وآمد و مشکلات اقتصادی گرفته تا علاقه و ورزش — بیشتر در خیابان‌ها ظاهر شدند. حالا قانون و دستگاه اجرایی در حال تلاش برای رسیدن به این واقعیت اجتماعی است؛ هرچند اینکه این تغییر چه زمانی در زندگی روزمره زنان موتورسوار به یک امکان واقعی و عادی تبدیل شود، هنوز به نحوۀ جزئی‌تری بستگی دارد.

مقصر راندگی بدون گواہینامه زنان کیست؟

در میانه بحث‌ها درباره صدور گواهینامه موتورسیکلت برای زنان، آسمان تهرانی از اصفهان منتشر شده که وجه دیگری از ماجرا را نشان می‌دهد. فرمانده انتظامی استان اصفهان اعلام کرده است که در چهار ماه نخست سال ۱۳۸۴، ۱۱ زن موتورسوار در حوادث رانندگی جان خود را از دست داده‌اند. پلیس، ناآشنایی گواهینامه و تسلط نداشتن بر موتورسواری و واکنش نامناسب بر شرایط حادثه را از عوامل مؤثر در این حوادث دانسته است. این آمار در شرایطی منتشر می‌شود که حضور زنان موتورسوار در شهرهای ایران بیشتر شده و هم‌زمان، روند قانونی صدور گواهینامه برای آنها پس از سال‌ها بلاتکلیفی وارد مرحله تازه‌ای شده است. اصفهان البته به‌طور کلی نیز با سهیم بالای موتورسواران در تلفات رانندگی مواجه است؛ بر اساس اعلام پلیس راهور استان در تیرماه، بیش از ۵۳ درصد جان‌خاکان تصادفات اصفهان موتورسوار بوده‌اند. به این ترتیب، مسئله گواهینامه زنان فقط یک بحث حقوقی یا اجتماعی نیست، آموزش رسمی، مهارت، و ایمنی نیز بخشی جدایی‌ناپذیر از این پرونده است.

خبر داده است. وقت اضافی برای ترافیک نداشتم

بنابر این، در مقطع فعلی می‌توان گفت مسیر قانونی نسبت به سال‌های گذشته، تغییر اساسی کرده، اما فاصله‌ای میان تصویب مقررات و اجرای عملی آن همچنان وجود دارد

آگهی حق تقدم

شرکت توسعه فن آوری هوشمند آلتون (سهامی خاص)
شماره ۵۳۳۶۷۳ و شناسه ملی ۱۴۰۰۷۹۳۷۰۶۶

فصلح کلیه سهامداران شرکت توسعه فن آوری هوشمند (سهامی خاص) ثبتشده به شماره ۵۳۴۶۳ و شناسه ملی ۱۴۰۰۷۹۳۳۸ می‌رسد که با عنایت به مصوبه مجمع عمومی عاده مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۰۶ و تفویض اختیار عملی نمودن افزایش سرمایه به هیئت مدیره، نظر به اینکه مقرر است سرمایه شرکت بالغ بر ۱۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال به مبلغ ۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال منقسم گردد؛ سهم ۱۰۰۰۰۰۰۰ سهام ۱۰۰۰۰ ریالی با نام از طریق تبدیل مطالبات حاصل شده سهامداران افزایش یابد؛ از کلیه سهامداران م شرکت درخواست می‌شود از تاریخ نشر این اگهی به ۶۰ روز از حق تقدم خود نسبت به افزایش سرمایه معذورانه نمایند و مبلغ رسمی خرید سهام را به حساب جاری شماره ۴۷۰۰۰۵۶۵۲ شرکت نزد بانک پارسیان شعبه ملاصدرا فیضان مربوطه را به دفتر شرکت واقع در تهران: خیابان دریا، خیابان شیخ بهایی شمالی، ساختمان مایب تبریزی غربی، طبقه ۴ کیپستی ۱۹۹۳۷۴۸۵۹ تسلیم نمایند. بدیهی پس از انقضای مهلت مقرر، هیئت مدیره می‌تواند سهام زده را به سایر متقاضیان واگذار نماید.

تهات مدیره

هيات مديره

خبر

«نوری» بر قله «صنعت سبز» ایران

پتروشیمی نوری با تکیه بر اجرای پروژه‌های مؤثر محیط‌زیستی و فناوری‌ها و عملکرد مطلوب در حوزه‌های مدیریت انرژی، کاهش آلاینده‌ی، حفاظت از تنوع زیستی و توسعه پایدار، در ارزیابی عملکرد، بار دیگر عنوان «صنعت سبز» کشور را کسب کرد. این عنوان در بیست و پنجمین همایش ملی صنعت، معدن و خدمات سبز و با حضور مدیرعامل عارف، معاون اول رئیس‌جمهور، شینا انصاری، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، سیدمحمد اتابک، وزیر صمت و فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت به پتروشیمی نوری اعطا شد. طراحی بزرگ‌ترین پروژه ساخت بار اول با هدف بازایی گازهای مشعل و با لایسنس بومی (NOSEP)، پروژه تولید اورهیومیلر ۹۰۰ بر روی نخستین بار در کشور، به‌روزرسانی تیر کره‌های بار که توان داخلی، به‌روزرسانی بهینه‌سازی انرژی و انرژی، ارزیابی چرخه عمر محصولات (LCA)، هوشمندسازی فرایندها و بهرگیری از ظرفیت تحول دیجیتال از مهم‌ترین اقدامات اثرگذار در این موفقیت بوده‌اند. توسعه سامانه‌های پایش آنلاین، مدیریت سیستم‌اند، کنترل آلاینده‌های هوا، تصفیه پساب و همچنین اقدامات شرکت در حوزه حفاظت از تنوع زیستی، از جمله حمایت از محیط زیست و توسعه پایدار، توسعه فضاهای سبز و مشارکت در توسعه‌ی نوری، ۵۰ هکتار گنبد حرا در محدوده فازهای یک و دو منطقه توسط پتروشیمی نوری از موارد مؤثر در این ارزیابی است.



براساس اطلاعات ارائه شده، پتروشیمی نوری در سال‌های بهره‌برداری خود در حوزه‌هایی مانند پسماند، آلاینده‌های هوا و پساب، هیچ‌گونه خطر، جرمه یا شکایت زیست‌محیطی دریافت نکرده است. این موفقیت، چهارمین حضور پتروشیمی نوری در جمع صنایع سبز کشور است.

تحریم‌های سنگین دارویی

ایستاد: رئیس سازمان غذا و دارو گفت: «عملاً تا تحریم‌های بانکی و مالی و مسدود شدن مسیرهای حمل‌ونقل دریایی، در تحریم‌های سنگین دارویی و تجهیزات پزشکی قرار داریم، اما وجود همه این مشکلات تلاش می‌کنیم مردم دروغ‌غوغا کمتری داشته باشند». مدیرعاملی با اشاره به تأثیر کم‌بود خوراک و سلامت و صنعت داروسازی کشور در جنگ اخیر و جلوگیری از هرگونه خلل در تأمین و دسترسی به دارو، گفت: «در جنگ‌های اخیر چه پزشکان و پرستاران در مراکز درمانی، چه مراکز بهداشتی و چه در حوزه دارو و تجهیزات کارخانه‌ها تعطیل نشدند و به کار خود ادامه دادند و این زنجیره نشان داد که پای کار ایران هست و تأیید می‌دارند». او با اشاره به مشکلات زنجیره درمان کارخانه کمبود و نقدینگی که از قبل جنگ وجود داشت، افزود: «در جریان جنگ بسیاری از کارخانه‌های دارویی آسیب دیدند اما عمده کارخانه‌هایی که از بین رفتند، در حوزه مواد اولیه بودند. اما باز هم با وجود این مشکلات تا آور و بودیم و توانستیم نیاز کشور را برطرف کنیم». مدیرعاملی با بیان اینکه برادری بالای دارو کشور و مواد اولیه را در داخل تولید می‌کنیم، ادامه داد: «اما وابستگی‌مان در برخی نقاط به مواد خاص واسطه ما در تولید کمبودهایی کرد».

خبر

معنای دولت همان است که بوده

تسلط بر منابع و بی‌نیازی در معنی امروزی دولت در ایران بر جرسه

اسسه مفهوم بی‌نیازی، بخت و اقبال و دست به دست شدن در وقت عموم از دولت وجود دارد.

۱. بی‌نیازی: تلقی عموم این گونه است که دولت منابع را در اختیار دارد و بی‌نیاز از جامعه است، پس گروه‌های مختلف سعی می‌کنند با انواع و اقسام راهبردها و چانه‌زنی از منابع دولت بیشتر بهره‌مند شوند. از گذشته تاکنون به دلیل همین تسلط دولت بر منابع، ثروت و قدرت، بحث عدالت و برابری در ایران مطرح بوده، به نحوی که بیشتر مطالبات حول مفهوم عدالت بوده است. همیشه این سؤال مطرح بوده است که دولت چگونه منابع را توزیع می‌کند؟ به قول مارکس، متفکر مشهور، مهم این است که توزیع ابزار تولید در جامعه چگونه است. اماکان تللی این است که جامعه به دولت نیازمند شود، نه دولت به جامعه ۲. در جامعه ایران این گونه تصور می‌شود که دولت‌مرد و فردی که پست‌های مدیریت دولتی در اختیار دارد، با بخت و اقبال به آن رسیده و مکتب یافته، یعنی چندان شایستگی مدنظر نبوده است. ۳. دست به دست شدن: تلقی عموم این است که پست‌های دولتی در سطوح عالی بین عده‌ای محدود دست به دست می‌شود، یعنی تسلط بر منابع ثروت و قدرت و نحوه توزیع آن در دست عده‌ای محدود است که فقط بین پست‌ها جای‌جابه می‌شوند. گاهی ممکن است کسانی با بخت و اقبال به این دست اضافه شوند. پس می‌توان گفت معنای دولت از گذشته تاکنون تغییر نکرده و همان است که بوده.

بر اساس آنچه بیان شد، با نگاهی به معانی دولت در ایران مشخص می‌شود که تعریف‌هایی مانند آنچه ماکس وبر، جامعه‌شناس معروف، از دولت ارائه کرده است، چندان مطابق با واقعیت‌های تاریخی جامعه ایران نیست. وبر می‌نویسد: «دولت عبارت است از انحصار مشروع و قهری در قلمرو سرزمینی مشخص. اما چنین چیزی از دولت در ایران چندان سابقه نداشته است. به نظر می‌رسد ریچارد است. اقتصاد سیاسی برای فهم دولت در ایران به واقعیت نزدیک‌تر است.

آقای سہیل صادق فرزند ولی اللہ

[illegible]

کارت دانشجویی اینجانب **ماهان آقاجری** فرزند علیرضا

به که د ملی ۱۴۹۱/۵/۴۰ صادره از تهران، در مقطع کارشناسی رشته مهندسی کامپیوتر، صادره از دانشگاه شهید بهشتی شماره ۳۰۹-۴۲۴۴۰۰۶ تاریخ ۱۴۰۴/۸/۱۴ مفقود گردیده و فاقد اعتبار می باشد. از اینبده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه شهید بهشتی به نشانی تهران، ولنجک، بلوار دانشجو ارسال نماید

آگهی دعوت مجمع عمومی فوق العاده مجتمع تجاری مفید (نوبت اول)

به اطلاع کلیه مالکین و سرقتی‌داران محترم می‌رساند، بنا بر درخواست هیئت منتخب ۱۰ نفره و در اجرای مفاد اساسنامه، مجمع

دستور جلسه:

۱- ارائه گزارش هیئت منتخب درباره وضعیت مدیریتی و اجرایی مجتمع
۲- بررسی عملکرد هیئت‌مدیره و مدیریت فعلی و اتخاذ تصمیمات اصلاحی لازم در چارچوب اساسنامه
۳- بررسی سایر موارد مطرح در جلسه

مفتی

۴۱. تمیز از تالخاله شادوم

خود می‌توانند در مجمع شرکت نمایند و صرفاً در فرآیند رأی‌گیری