

گزارش

پرونده‌های باز مالی؛ از قرارداد ۵۰۰ میلیاردی تا ۷۸۴ شکایت مترو

شرق؛ گزارش‌های حسابرسی سال ۱۴۰۴ شهرداری تهران چند پرونده قدیمی را دوباره به صحن‌شورا برگرداند؛ از قرارداد حدود ۵۰۰ میلیارد تومانی تأمین‌کالاهای کارکنان شهرداری که هنوز تعیین‌تکلیف نشده، تا ۷۸۴ پرونده حقوقی شرکت بهره‌برداری مترو و آینده شرکنی که به گفته ناصر امانی پس از انتقال نیروهایش به مناطق، «فقط پوسته‌ای از آن باقی مانده است». چهارصدوسی‌ودومین جلسه شورای شهر به گزارش حسابرسی اختصاص داشت؛ گزارش‌هایی که چند بند آنها پیش از این هم در جلسات شورا مطرح شده بود. یکی از این موارد به سازمان مدیریت میادین میوه و تره‌بار مربوط می‌شد. ناصر امانی به قراردادی اشاره کرد که حدود دو سال قبل برای خرید و توزیع میوه، گوشت و اقامت مصرفی کارکنان شهرداری منعقد شده بود و گفت حدود ۵۰۰ میلیارد تومان برای آن اختصاص یافته است. امانی گفت: «نگرانی من این است که این مسئله به موضوعی تبدیل شود که سال‌ها به‌عنوان یک بند تکراری در گزارش‌های حسابرسی باقی بماند». در گزارش سال ۱۴۰۴ نیز حسابرס بر پیگیری مطالبات و تعیین‌تکلیف مبالغ پرداخت‌شده بابت خرید، تحویل و توزیع کالا تاکید کرده است.
بختیاری‌زاده، مدیرعامل سازمان مدیریت میادین، توضیح داد بخشی از اختلاف حساب‌ها به روند جاری معاملات و فاصله میان تحویل کالا و پرداخت‌ها مربوط می‌شود. با این حال، احمد صادقی اعلام کرد سازمان میادین یک ماه فرصت دارد تکلیف حسابرسی را تعیین‌تکلیف کند.

مهدی اقراریان خواستار تسریع در پرداخت مطالبات پیمانکاران پروژه‌های عمرانی میادین شد و پیشنهاد کرد شهرداری با کارخانه‌ها و واحدهای صنعتی که در آستانه خروج از تهران هستند، برای استفاده از زمین، سردخانه و انبارهای آنها مذاکره کند. مهدی پیرهادی نیز پیشنهاد ایجاد زون صنعتی میوه و تره‌بار در میدان مرکزی را مطرح کرد؛ مجموعه‌ای که سردخانه، صنایع تبدیلی، آزمایشگاه و امکانات سو-ترنینگ داشته باشد. سوده نجفی هم از سازمان خواست خرید مستقیم از تولیدکنندگان و ایجاد زنجیره تأمین را جدی‌تر دنبال کند و موضوع انتقال بندکاران از بازار مرکزی را به سرانجام برساند. گزارش حسابرسی شرکت شهربان و حریم‌بان یکی از بحث‌برانگیزترین بخش‌های جلسه بود. ناصر امانی گفت: «براساس گزارش حسابرِس، عملا این شرکت از فلسفه وجودی خود خالی شده است». به گفته او پس از انتقال نیروهای شرکت به مناطق، فعالیت اجرایی اصلی شرکت از بین رفته و درآمد و هزینه آن نیز دیگر متناسب با یک شرکت عملیاتی نیست. امانی گفت ادامه فعالیت شرکت با این وضعیت روشن نیست و شهرداری می‌تواند موضوع ادغام آن را بررسی کند. محمدمهدی عزیزی، مدیرعامل شرکت شهربان و حریم‌بان، در پاسخ گفت وظایف مدیریتی و نظارتی شرکت همچنان ادامه دارد و مسائل مالیاتی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ و پوشش بیمه‌ای نیز پیگیری شده است. با این حال، شورا شرکت را مکلف کرد وضعیت مالیاتی خود، بیمه دارایی‌های ثابت به ارزش ۹۵۳هزارو ۸۳۶ میلیون ریال، دعای حقوقی و دوازدهمخارج ۱۷۷هزارو ۸۶۶ میلیون ریالی با شهرداری تهران را تعیین‌تکلیف کند. در گزارش حسابرسی شرکت بهره‌برداری مترو هم تعداد پرونده‌های حقوقی مورد توجه قرار گرفت. ۷۸۴ پرونده به مبلغ ۹۳۰ میلیارد ریال علیه شرکت ثبت شده است. امانی پرسید شاکیان این پرونده‌ها چه کسانی هستند و آیا بیشتر آنها پیمانکاران، کارکنان یا شهروندان‌اند؟ او همچنین به پرداخت‌نشدن فوق‌العاده عملیاتی نیروهای نگا حفاظت مترو اشاره کرد و گفت این نیروها در ارتباط مستقیم با مردم هستند و تأخیر در پرداخت مطالبات آنها باعث سرخوردگی کارکنان شده است. بخش دیگری از گزارش مترو به سرمایه و زیان انباشته شرکت مربوط می‌شد. براساس گزارش ارائه‌شده، زیان انباشته شرکت بیش از ۲۰۲ هزار برابر سرمایه آن است و شرکت مشمول ماده ۱۴۱ اصلاحی قانون تجارت شده است. شورا همچنین تعیین‌تکلیف مالیات، دعوی حقوقی با شرکت برق، توافقات مربوط به فروش بلیت الکترونیک، مطالبات شرکت و دارایی‌های ثبت‌نشده خطوط برون‌شهری را خواستار شد. مسعود لطفی، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو، در پاسخ گفت حدود ۹۸ درصد بودجه سرمایه‌ای شرکت محقق شده و درآمد مترو در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال قبل ۷۷ درصد افزایش داشته است. او در عین حال از هزینه بالای خطوط برون‌شهری گفت؛ از آغاز فعالیت متروی هشتگرد تا پایان شهریور ۷۰۰ میلیارد تومان هزینه ثبت شده و در خط پنج با وجود آنکه فقط هشت درصد مسافران جابه‌جا می‌شوند، ۲۵ درصد هزینه‌های شرکت صرف می‌شود. چمران هم تأکید کرد نمی‌توان همه هزینه خدمات را تهران بپردازد اما منافع آن برای شهر دیگری باشد.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

نورا حسینی؛ شهرداری تهران از برقی‌شدن کل پایتخت، برق خورشیدی، تبدیل گاز به برق و حتی برق اتمی حرف می‌زند، اما در همان شهری که قرار است «تمام‌برقی» شود، زیرساخت‌های کافی شارژ اتوبوس‌های برقی هنوز ایجاد نشده است. ۵۰۰ اتوبوس وارد شده‌اند و در عین حال، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر می‌گوید شورا هنوز گزارشی ندیده که روشن کند عبور گسترده از ناوگان دیزلی به برقی چه هزینه، مزیت و محدودیتی برای تهران دارد. در این دوره مدیریت شهری، شهرداری خرید اتوبوس برقی را آغاز کرده، برای ورود موتورسیکلت‌های برقی برنامه دارد، سراغ تاکسی‌ها رفته و حالا علیرضا زاکانی از ایده‌ای بزرگ‌تر سخن می‌گوید: تبدیل تهران به شهری که بخش مهمی از مصرف انرژی آن بر برق استوار باشد. زاکانی ۱۴ شهریور گفت: ایده بزرگی در سر داریم که تمام تهران را برقی کنیم. او در توضیح منابع تأمین این برق از برق خورشیدی، تبدیل گاز به برق در محل و برق اتمی نام برد و این برنامه را «یک بازی بزرگ» به نفع کشور دانست. شهردار تهران برقی‌سازی را یکی از تصمیم‌هایی می‌داند که از ابتدا با مقاومت روبه‌رو شده است. روایت او این است که شهرداری توانسته قیمت خرید اتوبوس را پایین بیاورد. به گفته زاکانی، در ابتدای کار برای هر اتوبوس قیمت‌هایی بین ۳۱۷ تا ۴۲۷ هزار یورو مطرح شده بود، اما خرید از چین با رقیمی حدود ۲۲۰ هزار یورو انجام شد. او معتقد است پایین‌آوردن این قیمت و ورود مستقیم شهرداری به خرید، بخشی از مخالفت‌ها را به دنبال داشته است. با این حال، مسئله اتوبوس برقی فقط قیمت خرید آن نیست. اتوبوسی که وارد تهران می‌شود باید جایگاه شارژ داشته باشد، برق مورد نیاز آن تأمین شود و شبکه بهره‌برداری بتواند این ناوگان را هر روز در خطوط نگه دارد. درست در همین نقطه است که روایت کمیسیون حمل‌ونقل شورا را تصویر شهرداری فاصله پیدا می‌کند.

جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، می‌گوید شهرداری برنامه ورود دوهزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی را مطرح کرده بود و تاکنون حدود ۵۰۰ دستگاه وارد شده است. با این حال، او ادامه این روند با همان ابعاد را بعید می‌داند. تشکری‌هاشمی این ارزیابی را تنها نظر شخصی خود نمی‌داند و در طرح‌های شهری برای ارتقاء ساختمان، ترافکم، کاربری زمین و عرض خیابان عدد وجود دارد، اما برای یکی از اصلی‌ترین محدودیت‌های شهر عدد روشنی نداریم؛ یک شهر با منابع آب و ظرفیت طبیعی خود تا کجا می‌تواند بزرگ شود؟ عباس آخوندی این خلا را نبود «سقف اکولوژیک» نامید. داورضا عرب، استاد دانشگاه، از فرونشست، صنایع مستقر در دشت‌های کم‌آب و شهری‌گفت که سطح نفوذپذیرش را زیر آسفالت برده است. سعید سادات‌نیا، شهرساز، تجربه اصفهان و شوشتر را مقابل این الگو گذاشت و رامین ساعدموچی، مدیرکل دفتر طرح‌ریزی شهری و طرح‌های توسعه و عمران وزارت راه و شهرسازی، خبر داد که در مطالعات جدید تهران و البرز قرار است توان آبی منطقه با تعهدات جمعیتی طرح‌های شهری مقایسه شود. در ابتدای جلسه، عباس آخوندی بحث را از تهران شروع کرد؛ شهری که

از وعده برقی‌شدن تهران تا شارژرهایی که هنوز برق ندارند

روْیای برقی، واقعیت خاموش



یک اختلاف دیگر هم دیده می‌شود: تعداد اتوبوس‌هایی که قرار بوده وارد تهران شود. چمران ۲۴ شهریور گفت ابتدا برنامه برای هزار دستگاه بوده، اما با پیشنهاد وزیر صمت این عدد به دو هزار دستگاه افزایش یافته است. او هم تعداد اتوبوس‌های واردشده را ۵۰۰ دستگاه اعلام کرد و گفت امکان ادامه واردات وجود دارد. در نتیجه، درباره برنامه نهایی سه عدد مختلف در اظهارات مدیران دیده می‌شود؛ هزار، دو هزار و دوهزارو ۵۰۰ دستگاه. آنچه فعلا قطعی است، ورود حدود ۵۰۰ اتوبوس است. مشکل بعدی به شارژ همین تعداد برمی‌گردد. تشکری‌هاشمی تأیید می‌کند که در بعضی نقاط شهر تجهیزات شارژ نصب شده اما هنوز برق آنها تأمین نشده است. در بخش‌هایی از شهر هم برق و تجهیزات هر دو وجود دارد و در نقاط دیگری به جایگاه‌های بیشتری نیاز است. او می‌گوید برای اعلام تعداد دقیق اتوبوس‌هایی که به دلیل مشکل شارژ از خط خارج هستند باید اطلاعات بیشتری دریافت کند، اما اصل مشکل تأمین برق را رد نمی‌کند. به گفته رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، یکی از دلایل تأکید شورا بر حرکت مرحله‌ای نیز همین بوده است؛ خرید اتوبوس بدون آماده‌بودن جایگاه و برق، ناوگان را با مشکل بهره‌برداری روبه‌رو می‌کند. این مسئله در شرایطی مطرح می‌شود که ناترازی برق خود به یکی از مشکلات کشور تبدیل شده است. تشکری‌هاشمی می‌گوید اول باید شرایطی فراهم شود که همین ۵۰۰ اتوبوس واردشده به شکل درست در مدار بهره‌برداری بمانند. موضوع تأمین برق تا جایی پیش رفته که او می‌گوید شنیده شهرداری حتی خرید نیروگاه را برای تأمین برق مورد نیاز بررسی کرده است. تشکری‌هاشمی می‌گوید هنوز گزارشی در اختیار شورا قرار نگرفته که نشان دهد چرا تهران باید در مقیاس گسترده از ناوگان

دیزلی به ناوگان برقی تغییر مسیر دهد و هزینه و فایده این تصمیم چیست. از نگاه او، برقی‌سازی پیش از توسعه بیشتر به یک گزارش روشن کارشناسی نیاز دارد؛ گزارشی که مزایا، معایب، هزینه زیرساخت، محدودیت تأمین برق، هزینه نگهداری و امکان توسعه ناوگان را کنار هم بگذارد. با این وجود، شهردار از آینده برقی تهران می‌گوید. زاکانی از ۲۰۰ هزار موتورسیکلت برقی به‌ویژه موتورهای کار نیز سخن گفته و اعلام کرده در این زمینه با دولت تقاهم شده است. بانک مرکزی هم به گفته او تأمین ارز چهار هزار موتورسیکلت برقی را پذیرفته است. در کنار این برنامه، شهرداری همچنان استفاده از گاز طبیعی برای تاکسی‌ها را به‌عنوان راهکار کوتاه‌مدت دنبال می‌کند و درباره هیبریدی‌کردن بخشی از ناوگان اتوبوسرانی نیز مطالعاتی انجام داده است. تشکری‌هاشمی اما معتقد است شرایط اقتصادی، تحریم، محدودیت واردات، توان صنعت داخلی و کمبود منابع باید قبل از تصمیم‌های بزرگ دیده شود. او می‌گوید علاوه به یک فناوری و انتهایی برای اجرای آن کافی نیست و نباید بدون توجه به این محدودیت‌ها تصمیم‌های بلندپروازانه گرفت. برای توضیح همین نگاه، مترو را مثال می‌زند. اگر فقط مزیت حمل‌ونقلی ملاک بود، می‌شد همه تهران را با مترو پوشش داد. اما هزینه ساخت و محدودیت منابع اجازه چنین کاری را نمی‌دهد. به اعتقاد او، برقی‌سازی نیز باید با همین منطق سنجیده شود. به گفته او اگر قرار است کشور در مقیاس وسیع از گاز به برق حرکت کند، آیا اولویت‌های مهم‌تری برای این تغییر وجود ندارد؟ شبکه گسترده گازرسانی به شهرها و روستاها، هزینه ایجاد و نگهداری آن و امکان استفاده بیشتر از برق ازجمله نمونه‌هایی است که او برای ضرورت یک نگاه کلان مطرح می‌کند.

برقی‌سازی ناوگان می‌تواند بخشی از پاسخ تهران به آلودگی هوا و مصرف بالای سوخت باشد، اما فاصله میان خرید وسیله و بهره‌برداری پایدار از آن هنوز بسته نشده است. بخشی از شارژرها برق ندارند، درباره تعداد نهایی اتوبوس‌ها روایت واحدی وجود ندارد و گزارش جامعی که هزینه و فایده این تغییر را روشن کند هنوز به گفته رئیس کمیسیون حمل‌ونقل در اختیار شورا قرار نگرفته است. حالا سؤال اصلی این است که تهران با چه میزان برق، به تعداد جایگاه شارژ، چه هزینه‌ای و با چه برنامه‌ای می‌خواهد ناوگان برقی را از ۵۰۰ دستگاه فعلی فراتر ببرد؟ تا وقتی پاسخ این پرسش‌ها روشن نشده، فاصله میان «تهران تمام‌برقی» و آنچه امروز در خیابان‌های شهر می‌گذرد همچنان باقی است.

در نشست «آب در طرح و ساخت شهر» از ضرورت تعیین سقف اکولوژیک برای توسعه شهرها گفته شد

توسعه بی سقف در شهرهای کم آب

منابع داخل محدوده‌اش برای تأمین آب آن کافی نیست و آب از چند حوزه دیگر به آن منتقل می‌شود. او گفت: «از حوزه‌های پیرامونی آب به تهران منتقل می‌شود، اما تهران همچنان با مسئله آب مواجه است». او ادامه داد: «وقتی طرح جامع یک شهر تصویب می‌شود، آیا مسئله آب واقعا در تعیین جمعیت و توسعه آن نقش دارد؟ آب در فرایند بررسی و تصویب طرح‌های جامع کجای داستان قرار دارد؟». برای آخوندی مسئله این نیست که امروز تهران از کجا آب بیاورد، پرسشی این است که آیا اصولاً نقطه‌ای وجود دارد که در آن به توسعه شهر گفته شود «دیگر کافی است». او گفت: «هیچ‌کس به صراحت نمی‌گوید آب بی‌نهایت داریم، اما وقتی هیچ محدودیتی برای توسعه شهر در نظر گرفته نمی‌شود و در نهایت گفته می‌شود آب را از حوزه‌های دیگر منتقل می‌کنیم، معنای عملی آن همین است». او راه‌حل را تعیین «سقف اکولوژیک» برای شهرها دانست؛ عدد و معیاری که براساس آب، خاک، اقلیم و توان طبیعی سرزمین مشخص کند هر شهر تا چه اندازه امکان بارگذاری دارد. به گفته او در طرح‌های جامع برای بسیاری از موضوعات ضابطه وجود دارد، اما هنوز محدودیت منابع طبیعی نتوانسته همان قدرتی را پیدا کند که ضابطه تراکم یا کاربری زمین دارد.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

گزارش

یک پژوهش تازه در بولونیای سهم ساخت‌وساز، درخت، جمعیت و کاربری زمین را در گرمای محله‌ها سنجیده است **شهر از سطح خودش داغ می‌شود شرق**؛ گرمای شهر فقط از آسمان نمی‌آید، بخشی از آن زیر پای ما ساخته می‌شود؛ در آسفالت خیابان‌ها، بام ساختمان‌ها و سطوح سختی که روزها گرما را می‌گیرند و ساعت‌ها پس می‌دهند. پژوهشی تازه در بولونیای نشان داده است که در تمام فصل‌های سال، سطح ساخته‌شده مهم‌ترین عامل در توضیح تفاوت دمای محله‌هاست. سهم این عامل در بهار ۳۸.۸ درصد، در تابستان ۳۷.۷ درصد، در پاییز ۳۹.۷ درصد و در زمستان ۴۱.۴ درصد برآورد شده است؛ یعنی حتی با تغییر فصل، متهم اصلی چندان تغییر نمی‌کند. پژوهشگران دانشگاه بولونیای برای رسیدن به این نتیجه، شهر را یکبارچه ندیده‌اند. آنها بولونیای را به قطعات ۲۰۰ در ۲۰۰ متر تقسیم کردند و در هر قطعه دمای سطح زمین را در کنار میزان ساخت‌وساز، پوشش درختی، تراکم جمعیت، نوع کاربری و شکل بافت شهری سنجیده‌اند. حدود سه‌هزارو ۵۰۰ قطعه در هر فصل بررسی شده تا مشخص شود چرا دو محله که فقط چند خیابان با هم فاصله دارند، می‌توانند رفتار حرارتی متفاوتی داشته باشند. نتیجه نقشه‌های حرارتی روشن است. متراکم‌ترین بخش‌های شهر که ساختمان و سطح نفوذناپذیر بیشتری دارند و درخت در آنها کمتر است، در تمام فصل‌ها در میان گرم‌ترین نقاط باقی مانده‌اند. در سوی دیگر، مناطق دارای پوشش گیاهی بیشتر و ساخت‌وساز کمتر خنک‌تر بوده‌اند. تفاوت اصلی در مناطق حاشیه‌ای و مختلط دیده می‌شود؛ جایی که کشاورزی، فضای سبز، ساختمان و زمین باز کنار هم قرار گرفته‌اند و با تغییر فصل، رفتار حرارتی آنها هم تغییر می‌کند. درختان در این میان نقش ثابتی ندارند. سهم پوشش درختی در توضیح تغییر دمای سطح شهر در بهار ۹.۶ درصد و در تابستان ۱۱.۵ درصد بوده و در زمستان به ۶.۸ درصد کاهش یافته است. این تغییر با فعالیت فصلی گیاهان ارتباط دارد؛ درختان در ماه‌های گرم هم سایه ایجاد می‌کنند و هم از طریق تبخیر و تعرق بخشی از گرمای محط را کم می‌کنند. پژوهش یک نکته مهم دیگر هم دارد: صرف وجود فضای سبز کافی نیست. خشکی و کمبود آب می‌تواند فعالیت گیاه را کاهش دهد و توان خنک‌کنندگی آن را کم کند. تراکم جمعیت اما مسیری متفاوت دارد. سهم آن در بهار فقط ۵.۵ درصد بوده اما در تابستان به ۱۹.۶ درصد و در زمستان به ۳۵ درصد رسیده است. نویسندگان به این نتیجه رسیدند که احتمال می‌دهند بخشی از این افزایش با مصرف انرژی و فعالیت انسانی در مناطق متراکم ارتباط داشته باشد.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

آگهی مزایده واگذاری سه قطعه زمین مسکونی نوبت دوم به شماره ۲۰۰۵۱۰۶۰۰۹۰۰۰۰۰۸

شهرداری مهاباد اصفهان به استناد مصوبه شورای اسلامی شهر به‌شماره ۳۰۶ مورخ۱۳۹۰/۱۱/۱۹ اقدام به واگذاری ۳قطعه زمین مسکونی واقع در شهرک شهید کریمی مهاباد از طریق سامانه ستاد ایران نموده است.

مهلث دریافت اسناد و توکن: ۱۴۰۵/۰۶/۳۰

مهلت ثبت پیشنهاد: ۱۴۰۵/۰۷/۰۹

اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۳۱۵۴۴۰۲۱۲۲

غلامرضا باباییان –شهر دار مهاباد

حوزه ثبت ملک کرج – ناحیه سه

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سندرسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۴۹۳۲/۱۱۰۰۳۳۱۰۱۴۰۵۶۰۲۴ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۴ هیات موضوع قنون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبتی ناحیه سه کرج تصرفات مالکانه بلا معارض متقاضی آقای احمد توراتی به شناسنامه شماره ۸۷۹۹ صادره از کرج فرزند محمد در سه دانگ مشاع از شش‌دانگ یک قطعه زمین با بنای احداتی در آن به مساحت ۱۰۴ متر مربع مفروز از پلاک شماره ۴۳۲ فرعی از ۱۴۶ اصلی واقع در البرز و با خریداری از آقای داود توراتی و خانم عزت توراتی و با مالکیت مالک اولیه آقای علی کمالی نژاد تأیید مینماید. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور وعدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادرخواهد شد.

شناسه: ۲۲۵۶۲۱۵

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۶/۰۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۶/۲۵

رئیس اداره ثبت اسناد و املاک ناحیه سه کرج ۳۸۲۲

آگهی تجدید دعوت به مجمع عمومی عادی سالیانه مالکان ساختمان ۴۳ واقع در مجتمع مسکونی آبشار (نوبت دوم)

مالکین محترم ساختمان ۴۳ واقع در مجتمع مسکونی آبشار به آدرس تهران، اتوبان خرازی غرب، بلوار نهاوند، کوچه کیوان، جنب رزمال هماطور که مستحضرنه جلسه نخست مجمع عمومی عادی سالیانه در تاریخ ۲۰ شهریور ماه ۱۴۰۵ در محل سالن اجتماعات تشکیل گردید ولی جلسه با حضور کمتر از نصف مالکین رسمیت نیافت. لذا بر اساس آیین‌نامه اجرایی قانون تملک آپارتمان‌ها، جلسه دوم مجمع عمومی عادی سالیانه مالکان در ساعت ۱۰ صبح روز جمعه مورخ ۱۴۰۵ مهرماه تشکیل خواهد شد. بدینوسیله از کلیه مالکین محترم یا نمایندگان قانونی ایشان دعوت می‌شود با همراه داشتن اصل کارت ملی و یا کالنامه رسمی در جلسه دوم مجمع عمومی عادی سالیانه یا دستور جلسه ذیل حضور به هم رسانند.

دستور جلسه:

۱. استماع گزارش هیئت مدیره در خصوص عملکرد سال مالی منتهی به ۲۹ اسفند ماه ۱۴۰۴
۲. استماع گزارش بازرس در خصوص عملکرد سال مالی منتهی به ۲۹ اسفند ماه ۱۴۰۴
۳. تصویب صورت‌های مالی سال منتهی به ۲۹ اسفند ماه ۱۴۰۴
۴. انتخاب اعضا، هیئت مدیره و علی البدل
۵. انتخاب بازرس اصلی و علی البدل
۶. سایر موارد قابل طرح که در صلاحیت مجمع عمومی عادی سالانه می‌باشد.

هیئت مدیره برج ۴۳ مجتمع مسکونی آبشار

برگ سبز، سند کمپانی و کارت خودرو کادپلاک

آبی روشن روغنی مدل ۱۳۶۱ به شماره پلاک ۱۴۴ایران ۲۵۴ب ۳۶

شماره شاسی ۴۰۴۸۶۳ و شماره موتور ۵۱۰۱۹۳

به نام اعظم قاسمی اغبالغ با کد ملی ۱۳۷۷۳۱۴۲۱۹

در ۱۳۹۰/۰۴/۳۰ مفقود شده و فاقد اعتبار است.

برگه کمپانی فاکتور خرید و برگ سبز سند مالکیت خودرو چانگان CS۳۵-AT رگ سفید

به نام آقای امیر محمد نیازی

باشماره موتور JL۴۷۸QEEGC۹R۱۵۶۶۳۳

و شماره شاسی NF۴9۲۱۲۰۰H۱۰۵۰۶۱

با شماره پلاک ۵۰ ایران ۶۴۷ و ۷۹ مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشند.

برگ سبز پژو پارس خاکستری متالیک مدل ۱۳۸۹

به شماره پلاک ۶۸ایران ۳۶۴س ۵۷

شماره شاسی NAAN۲۱CA9AE۴۲۷۱۲۵CNG

و شماره موتور ۱۲۴۸۹۰۱۶۲۷۳

به نام حیدر حسین زاده با کدملی ۶۳۶۸۷۱۲۳۰۹

در ۱۴۰۴/۱۲/۳ مفقود شده و فاقد اعتبار است.

کارت بانک رفا، کارت بانک مهر و کارت خودرو سمند ال ایکس سفید مدل ۱۳۸۹ به شماره پلاک ۱۷۸ایران ۴۳۶ ۹۲۵

شماره شاسی NAACA۱CB۳AF۲۱۹۸۵۲CNG

و شماره موتور ۱۲۴۸۹۰۳۴۰۸۷

به نام آرزو محمد کریمی با کدملی ۳۷۶۲۱۱۴۳۰۷

در ۱۴۰۵/۰۶/۲۳ در مفقود شده و فاقد اعتبار است.

برگ سبز موتورسیکلت انژکتوری ۱۵۰ازمرد قرمز مدل ۱۴۰۳ به شماره پلاک ۱۳۹۹ایران ۲۹۵۵۱

شماره شاسی ۱۴۹۵۲ و شماره موتور ۱۹۲۱۲۹

به نام موسی قیه با شیلو با کد ملی ۱۳۷۲۰۱۳۲۶۱

در۱۴۰۵/۰۳/۱۰ مفقود شده و فاقد اعتبار است.

برگ سبز موتورسیکلت هوندا ۱۲۵آبی مدل ۱۳۹۱

به شماره پلاک ۳۲۶ایران ۵۲۵۵۹

شماره شاسی ۱۲۵P۹۱۵۶۳۰۱

و شماره موتور ۱۲۵۰۳۰۲۷۷۷۹

به نام لیلا یاوری ندا با کد ملی ۰۰۷۳۸۶۲۷۳۸

در ۱۴۰۴/۰۵/۰۳ مفقود شده و فاقد اعتبار است.

کارت هوشمند سوخت و کارت خودرو کامیون- میکسرماز رنگ سفید روغنی مدل ۲۰۰۵ به شماره پلاک ۲۲ ایران ۱۱۹ع ۳۹ شماره شاسی Y3M55۱60550004678 و شماره موتور ۵۰۲۴۱۲۹۱

به نام شرکت ساب نیرو و با شناسه ملی ۱۰۱۰۲۲۹۵۲۸

مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.

کارت ملی، شناسنامه، پایان خدمت گواهینامه ماشین، کارت نظام پرستاری، دست چک با شش برگ و سیم‌کارت رایتل به نام مرتضی آناحید با کدملی ۲۶۶۹۷۱۷۴۵ در ۱۴۰۵/۰۶/۲۳ مفقود شده و فاقد اعتبار است.

برگ سبز و کارت سوخت خودرو ایل استرا ۱۴۰۰ دودی معمولی مدل ۱۹۹۴ میلادی به شماره پلاک ۳۸ ایران ۲۱۶ط ۳۸

شماره شاسی ۵۲۶۱۶۱۳

و شماره موتور ۲AM۳۲۰۷

به نام بهنام دارائی با کد ملی ۰۰۱۳۸۶۷۵۸۱

مفقود شده و فاقد اعتبار است.

اینجناب قاسم رفیجر به کد ملی ۰۰۶۳۴۸۸۹۳۰ اعلام می‌کنم سند برگ سبز گمرکی یک دستگاه ماشین آسفالت تراش تایپ W1۰۰۰L سال ساخت ۲۰۰۶ به شماره فهرست A۳۰۱۰۲۹۳ مورخ ۱۳۸۵/۰۹/۱۶ و ۱۳۸۵/۰۹/۱۶ شماره ثبت سفارش ۸۰۲۴۳۷۰۱ و سریال ۰۷۵۰ و شماره پروانه (شماره ارزیابی) H۳۰۱۰۵۶۷ و شماره مانیفست صادره از گمرک جمهوری اسلامی ایران غرب تهران مفقود شده است.