مدیرکل سابق دفتر صنایع خودرو وزارت صمت، برنامه دولت سیزدهم برای احیای صنعت بحران‌زده خودرو را تشریح کرد

رکوردزنی تولید و احیای صنعت خودرو

عکس: ایران

مسیری تحول‌گرایانه

مسیری که در دولت سیزدهم در حوزه خودرو آغاز شده است، مسیری متمایز و تحول‌گرایانه است و براساس آن شاهد بالندگی این صنعت مهم و البته توسعه صنعتی کشور خواهیم بود

گفت‌وگو

در اسفند سال ۱۴۰۰ در اوج تلاطمات خودرویی کشور عبدالله توکلی لاهیجانی با حکم سیدرضا فاطمی‌امین به سمت مدیرکلی دفتر صنایع خودرو منصوب شد؛ زمانی که کمتر کسی جرأت پذیرفتن این سمت را داشت. او از طریق جذب رتبه‌های برتر کنکور مهندسی مکانیک همزمان با تحصیل در دانشگاه صنعتی شریف، جذب صنعت خودرو کشور شد. در کارنامه کاری توکلی لاهیجانی (به‌عنوان مدیر پروژه‌های توسعه محصول و معاونت طراحی و مهندسی) می‌توان طراحی خودرو کاروان و سپس طراحی تیبا (مینیاتور) را دید. مدیریت پروژه پارس تندر، وانت ۱۵۱، ارتقای پلتفرم X100، طراحی و توسعه خانواده محصولات مگاپلتفرم سایپا (شاهین، آریا و دو محصول SPO) برخی از پروژه‌های به ثمررسیده او در صنعت خودرو کشور است. او در مدت حضورش به‌عنوان معاون طراحی و مهندسی گروه سایپا با پیشبرد ایده مگاپلتفرم سایپا بر پایه اشتراکات ۷۰ درصدی بین چهار محصول مختلف علاوه بر ارتقای چهره محصولات سایپا توانست راهکاری اقتصادی برای توسعه پلتفرم‌های بومی را عملی سازد. او در گروه صنعتی ایران خودرو نیز علاوه بر شتاب‌بخشی در به ثمررسیدن پروژه‌های مهم، نقش به‌سزایی در توسعه پلتفرم‌های برقی و متصل بومی و راهبردی پروژه خانواده محصولات اقتصادی با همکاری معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری ایفا کرد. زمینه تخصصی مطالعاتی او، طراحی و توسعه پلتفرم‌های انعطاف‌پذیر خودرو است. او که با کسب رتبه یک کنکور سراسری در رشته مهندسی خودرو از دانشگاه علم و صنعت فارغ‌التحصیل شده، صاحب تألیفات فراوانی در حوزه ساختارهای نوین خودروسازان جهانی و مدیریت چرخه عمر محصول است. «ایران» با عبدالله توکلی لاهیجانی، مدیرکل سابق دفتر صنایع خودرو وزارت صمت گفت‌وگویی انجام داده است که در ادامه می‌آید.

● طی مدتی که در سمت مدیرکلی دفتر صنایع خودرو وزارت صمت بودید، چه برنامه‌های بلندمدتی را دنبال کردید؟

از همان ابتدا برنامه‌ای طراحی شد تا دولت بتواند در سه گام، صنعت خودرو کشور را که در وضعیت نامطلوبی قرار داشت، رقابت‌پذیر کند. در طراحی این برنامه از متدولوژی‌های مطرح حل مسأله در دنیا وام گرفته شد؛ یعنی ابتدا بر راه‌حل‌های فوری و کوتاه‌مدت و بعد برروی استقرار راه‌حل‌های ریشه‌ای و اجتناب از تکرار مسأله تأکید شد.

در گام نخست برای اصلاح شرایط نامناسب صنعت خودرو، اقدام فوری برای گذر از بحران، توقف تولید خودروهای ناقص و شفاف‌سازی در عرضه خودرو را در پیش گرفتیم. گام دوم بر دو محور استوار بود؛ تغییر قواعد و آیین‌نامه‌هایی که صنعت خودرو را به وضع نامطلوب رسانده بود و همچنین تکیه بر طراحی و توسعه پلتفرم‌های بومی برای دانش‌بنیان شدن صنعت خودرو. در گام سوم رقابتی شدن صنعت خودرو و دست یافتن به بازارهای صادراتی نیز با تکیه بر بضاعت‌های پدیدآمده در گام پیشین بود. با این سه گام، سعی کردیم ساختار صنعت خودرو را اصلاح و به سمت رقابتی شدن سوق دهیم.

● در حوزه تولید به‌طور مشخص چه اقداماتی در بخش‌های مختلف انجام شد؟

وزارت صمت یکی از پرچالش‌ترین دوران خود را برای عبور از وضعیت وخیم پیشین گذراند. یادم هست در نخستین جلسه‌ای که پایان دادن به تولید خودروهای ناقص و انباشتن آن در پارکینگ را مطرح کردیم، عده‌ای مدافع سرسخت تداوم تولید خودرو ناقص بودند و عدم تولید ناقص را از دست دادن فرصت تولید می‌پنداشتند! حال آنکه با تولید ناقص علاه بر خدشه‌دار شدن مفهوم تولید انبوه، نقصان‌های کیفی فراوانی در محصولات به‌خاطر کاردستی شدن خودرو در محصول به‌وجود می‌آمد؛ بگذریم از آنکه خودروساز محصولی را تولید می‌کرد که نمی‌توانست به مشتری بدهد و پولش را بگیرد اما در حساب‌هایش به سازندگان بدهی ایجاد می‌کرد؛ دقت کنید، این وضعیت چهار سال متوالی ادامه داشت! بنابراین، تولیدات ناقص یکی از مشکلات بزرگ صنعت خودرو بود. در این مدت به تولید خودروهای ناقص و خودروهای انباشته در پارکینگ خودروسازان داخلی بعد از چهارسال متوالی پایان دادیم.

کسب بالاترین رشد تولید خودرو در دنیا برای کشور ایران در سال ۱۴۰۱ در بین کشورهای دارای تولید بالای یک‌میلیون دستگاه و ثبت تولید یک‌میلیون و ۳۴۰ هزار خودرو را داشتیم. درحالی‌که در چهار سال متوالی پیش از آن، تولید و عرضه خودرو در کشور به کمتر از یک میلیون دستگاه در سال نزول کرده بود.

● در بحث تولید موتورسیکلت چه دستاوردهایی طی این مدت داشتیم؟

افزایش تولید موتورسیکلت یکی از برنامه‌های مهم ما بود؛ به‌گونه‌ای که در سال ۱۳۹۸ تولید کشور در این حوزه به ۱۱۶ هزار دستگاه در سال رسیده بود، اما برنامه‌ای اجرایی شد تا در پایان سال ۱۴۰۱ این تولید به ۴۵۰ هزار دستگاه در سال و در پایان ۱۴۰۲ به ۶۰۰ هزار دستگاه برسد. برای سال آینده نیز هم‌گرایی افزایش تولید به یک‌میلیون دستگاه و افزایش عمق ساخت داخل در ۴ پلتفرم مبتنی بر طرح‌های آروکس، باکسره، کلیک و گونه‌های برقی آن در نظر گرفته شد. همچنین یکی دیگر از اقداماتی که به جد در حال اجرای آن بودیم، تدوین برنامه‌ای جامع برای توسعه پلتفرم‌های بومی در صنعت موتورسیکلت‌سازی کشور با تکیه بر ۴ پلتفرم با سهم بازار بیش از ۶۰ درصد و امکان هم‌افزایی بین قطعه‌سازان موتورسیکلت و موتورسیکلت‌سازان بود تا به این صورت بتوانیم داخلی‌سازی را افزایش بدهیم.

● یکی از انتقادات، در بخش نوسازی و اسقاط خودروها مطرح بوده است. در این بخش چه روندی پیگیری شد؟

سعی کردیم جریان نوسازی را به‌طور کلی دوباره در مسیر اصلی قرار دهیم. بر این اساس، احیای جریان نوسازی ناوگان در برنامه‌ها قرار گرفت. درحالی‌که در سال ۱۳۹۸ میزان اسقاط عملاً به ۶۸۰۰ دستگاه رسیده بود، در ۹ ماهه سال جاری این میزان به ۵۰ هزار دستگاه رسید. این روند کمک بسیاری به رشد دوباره اسقاط در کشور کرد. همچنین کنترل قیمت گواهی اسقاط در بازار را داشتیم که با چالش جهش یک‌شبه قیمت‌ها در بازار در ابتدای سال ۱۴۰۰ مواجه بود. از سوی دیگر، ضمن ارائه لایحه فوری اصلاحیه قانون ساماندهی صنعت خودرو، تهدید «افزایش قیمت نهاده‌های تولید» را به فرصت «ایجاد مشوقی برای نوسازی و تدوین آیین‌نامه جدیدی به‌منظور اسقاط و نوسازی خودرو با تمرکز بر بازیافت به‌جای نوسازی» تبدیل کردیم.

اقدام دیگر ما در این بخش، هویت‌بخشی به اسقاط موتورسیکلت‌ها با تعریف گواهی اسقاط قابل تبدیل برای مهم‌ترین گروه آلاینده و فرسوده وسایل نقلیه در کشور بود چراکه بیش از ۱۱ میلیون از ۱۴ میلیون وسیله نقلیه فرسوده کشور را موتورسیکلت‌های عمدتاً کاربراتوری تشکیل می‌دهند که تا پیش از تدوین این آیین‌نامه، اصولاً از رده خارج نمی‌شدند.

بنابراین با این اقدامات، عملاً موتورسیکلت‌ها نیز در چرخه اسقاط قرار گرفتند؛ امیدوارم بزودی آیین‌نامه ماده ده قانون ساماندهی که حاصل تلاش یکساله همکاران در این حوزه است، تصویب و ابلاغ شود تا شاهد رشد نوسازی تا حد ۵۰۰ هزار وسیله نقلیه درسال باشیم.

نکته مهمی که ذکر آن ضروری است، این است که مدیریت پروژه‌ای را در وزارت صمت با عنوان تغییر قواعد صنعت خودرو در کشور به عهده داشتم که با آسیب‌شناسی صنعت خودرو کشور با تشکیل هشت کارگروه متشکل از صدها نخبه صنعتی و دانشگاهی کشور که حاصل آن تدوین قریب به ۱۰ آیین‌نامه و دستورالعمل جدید با بهره‌گیری از فرصت قانون ساماندهی خودرو بود، به هیأت محترم دولت تقدیم شد. آیین‌نامه‌هایی که در مراحل تصویب قرار دارند و کیفیت بسیار بالایی دارند از خروجی‌های آن پروژه است.

● تعرفه واردات اعم از قطعات، خودرو و... نیز جزو مواردی بوده که دچار تغییر شده یا قرار است تغییر کند. در این حوزه چرا نیاز به تغییرات داشتیم؟

تدوین بسته اصلاح نظام تعرفه‌ای کشور با هدف متناسب‌سازی نظام تعرفه‌ای بین سه گروه واردات مرتبط با صنایع خودرو یعنی واردات خودرو کامل (CBU) واردات خودروهای مونتاژی (CKD) و واردات قطعات خودرویی (از طریق قطعه‌ساز) بوده است. اگر این سه گروه متناسب نباشند، خلأهای قانونی برای فرار تعرفه‌ای وجود خواهد داشت. (امری که در نظام تعرفه‌ای دهه اخیر بشدت مشهود بود چون نظام تعرفه‌ای کنونی ما اصولاً براساس وصله‌پینه طی سال‌های متوالی و براساس واکنش به مثلاً تغییر نرخ ارز و... پدید آمده بود و انسجام لازم را نداشت) پس لازم است بین سه گروه تعرفه‌ای تناسب برقرار باشد تا راه‌های گریز تعرفه‌ای وعدول از داخلی‌سازی و همچنین تضییع حقوق دولت مسدود شود. هدف دیگر، ایجاد انگیزه برای افزایش داخلی‌سازی بود، به‌گونه‌ای که اختلاف پتانسیلی بین داخلی‌سازی کم و زیاد ایجاد شود تا انگیزه‌ای برای افزایش ساخت داخل ایجاد شود. در وضعیت فعلی تفاوت معناداری بین داخلی‌سازی ۳۰ درصد و ۵۰ درصد وجود ندارد، بنابراین انگیزه‌ای برای رفتن به سمت داخلی‌سازی بیشتر نیست. اما با اصلاح تعرفه‌ها این انگیزه ایجاد خواهد شد. ابلاغ دستورالعمل داخلی‌سازی جدید و یکسان‌سازی سنجه صدور دفترچه‌های داخلی‌سازی پس از دو دهه آشفتگی در صدور دفترچه‌های مرتبط با داخلی‌سازی خودروسازان، از دیگر اقداماتی بود که ما انجام دادیم. برنامه دیگری که اجرا شد، همان‌طور که گفتم پروژه تغییر قواعد صنعت خودرو در کشور و آسیب‌شناسی این صنعت با تشکیل کارگروه‌های نخبگانی و تشکیل صدها جلسه انجام شد که حاصل آن تدوین قریب به ده آیین‌نامه جدید با بهره‌گیری از فرصت قانون ساماندهی خودرو است که به هیأت محترم دولت تقدیم شد. دقت کنید گاه ما از مسائلی شکوه می‌کنیم که ریشه‌هایش را باید در بستر قوانین و آیین‌نامه‌هایمان جست‌وجو کنیم اینکه چرا خودروسازان و قطعه‌سازانمان جامه تولیدکننده برتن می‌کنند اما در زنجیره ارزش محصول ارزشی را خلق نمی‌کنند، باید ریشه‌هایش را در نظام تعرفه‌ای و... جست؛ بنابراین باید قواعد حاکم در صنعت خودرو، مدام مورد پایش قرار گیرند تا بتوان ریل‌گذاری مناسبی را در این صنعت داشت.

طی دو سال اخیر، ۱۰ مصوبه و آیین‌نامه داشتیم که می‌توان گفت از اقدامات مهم دولت سیزدهم بوده است. اصلاح نظام تعرفه‌ای و متناسب‌سازی آن، تدوین سند راهبردی فناوری‌های نوین در صنعت خودروسازی از جمله خودروهای تمام‌برقی، ترکیبی (هیبریدی ـ انواعی که قابلیت پرشدن مخزن انرژی (شارژ) از طریق اتصال به منابع خارجی را نیز دارند) و خودران و نیز امکان استفاده از سوخت‌های غیرسنگواره‌ای (غیرفسیلی)، آیین‌نامه کاهش مصرف سبد سوخت (تصویب شد)، آیین‌نامه ماده ۴ واردات خودروهای نو، آیین‌نامه اجرایی ماده ۵ درخصوص همکاری‌های مشترک صنعت خودرو و بهبود کسب و کار، تبصره یک ماده ۶ دستورالعمل داخلی‌سازی (تدوین و ابلاغ شد)، تبصره ۲ ماده ۶ آیین‌نامه اجرایی کیفیت و خدمات پس از فروش، آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی خودرو، آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده (ماده ۱۱ قانون الحاقی به ساماندهی خودرو) و مصوبه پیشنهادی واردات خودرو از مناطق آزاد به سرزمین اصلی، بخشی از موضوعاتی بوده که مورد پیگیری قرار گرفته است. به‌عنوان مثال می‌توانم به ابلاغ آیین‌نامه‌ای برای کاهش سالانه سبد مصرف سوخت خودروسازان به‌صورت سالانه ۵ درصد و همچنین کاهش ارزبری به‌صورت میانگین موزون سالانه ۱۰ درصد که سبب توسعه محصولات با عمق داخلی‌سازی بیشتر و مصرف سوخت کمتر می‌شود اشاره کنم.

● یکی از اقداماتی که شما از زمستان ۱۴۰۰ تا زمستان ۱۴۰۲، انجام دادید و مردم منافع آن را لمس کردند، عرضه خودرو در سامانه یکپارچه خودرو بود. شرکت‌های خودروساز با این مقوله مخالف بودند و ترجیح می‌دادند در حیاط خلوت خود، فروش خودرو را دنبال کنند اما دولت سیزدهم تأکید داشت که شفاف‌سازی در عرضه خودرو دنبال شود. در این خصوص چه موضوعی را پیگیری کردید؟

مهم‌ترین هدف، شفاف‌سازی در عرضه بود. شفاف‌سازی عرضه خودرو با عرضه یکجای آن با طراحی سامانه یکپارچه و الگوبرداری از سیستم لیست انتظار بود. این روند بر مبنای برنامه تولید و جلوگیری از عرضه رانتی و فروش غیرشفاف به سازمان‌ها، مطابق دستور ریاست محترم جمهوری و حذف قرعه‌کشی و عرضه قطره‌چکانی خودرو بعد از چهارسال متوالی انجام شد.

این روند، شفاف‌سازی سازکاری ایجاد کرد تا عرضه رانتی دیگر انجام نشود؛ همچنین کاهش قیمت خودرو در بازار تا میزان ۳۰ درصد نسبت به ابتدای سال ۱۴۰۲ با تکیه بر برنامه‌های افزایش تولید، شفاف‌سازی عرضه و همچنین اجرایی شدن واردات خودروهای نو و آغاز فروش لیزینگی خودرو توسط خودروسازان بعد از چند سال متوالی به‌دست آمد. نظام‌بخشی و شفاف‌سازی در ارائه اطلاعات تولید و... و ارائه گزارش جامع صنعت خودرو به‌صورت منظم ماهانه و سالانه از دیگر اقداماتی بود که به‌عنوان مأخذی برای بسیاری از رسانه‌ها، امکان ارائه تصویر شفاف از مسائل این صنعت را هم فراهم کرد.

در سال‌های گذشته شاهد دو عارضه بودیم عارضه نخست این بود که خودروسازانی به میزان بیشتر از ظرفیت تولید اقدام به پیش‌فروش خودرو می‌کردند و در دهه ۹۰ و در سال ۱۴۰۰ بسیار شاهد تجمعات این گروه‌ها بودیم، سامانه یکپارچه سازگاری را برای پایش شفاف عرضه فراهم کرد که امکان پایش عرضه و امکان تولید را فراهم کند اما عارضه دوم عرضه کمتر از میزان تولید به منظور بازارسازی بود که بازهم سامانه برمبنای الگوی waiting list که در بسیاری از کشورهای دنیا مرسوم است این عارضه را نیز توانست تحت کنترل درآورد. پس طبیعی بود که این سامانه مخالفان جدی را داشته باشد. اما من فکر می‌کنم توانست قریب به دومیلیون تقاضا را از بازار خودرو کشور خارج کند و از این طریق علاوه بر شفاف‌سازی عرضه و اجتناب از عوارضی که ذکر کردم نقش مهمی در آرامش بازار خودرو درسال ۱۴۰۱ ایفا کرد. البته چگونگی اجرا در ادامه نیز بر نتایج حاصله تأثیرگذار خواهد بود.

● برای خودروسازان بخش خصوصی چه برنامه‌هایی اجرا شد؟

آمار گویای وضعیت است. در انتهای سال ۱۴۰۰ خودروسازان بخش خصوصی فقط ۹۷ هزار دستگاه خودرو تولید کردند اما تا پایان امسال برآورد من تولید بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه است یعنی تولیدشان طی این دوسال سه برابر شده است. هویت‌بخشی به بخش خصوصی با افزایش تولید اقدام مهمی بود اما مهم‌تر از آن، استقرار گفتمان توسعه محصول و تسری آن به بخش خصوصی بود؛ به‌گونه‌ای که سه خودروساز بزرگ این بخش، مراکز طراحی و توسعه محصول و آزمایشگاه‌های مرتبط را اجرایی کردند یا در دستور کار قراردادند تا بتوانند به توسعه برند بومی بپردازند. این روند، بخش خصوصی را هم با تحول مواجه خواهد کرد. تدوین و انتشار استراتژی دانش‌بنیان شدن صنعت خودرو و دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید با چهار پلتفرم کلیدی در دو خودروساز اصلی بر پایه هم‌افزایی و رونمایی از آن در نخستین نمایشگاه تحول صنعت خودرو با تکیه بر توسعه پلتفرم‌های بومی و تکیه بر ۴ جریان فناورانه خودروهای برقی، خودروهای متصل، خودروهای خودران و حمل‌ونقل اشتراکی، از دیگر مواردی است که طی این مدت به دنبال آن بودیم و فکر می‌کنم گفتمان آن را در صنعت خودرو رواج دادیم و من به نتایج حاصله دراین بخش خوشبین هستم.

> به تولید خودروهای ناقص و خودروهای انباشته در پارکینگ خودروسازان داخلی بعد از چهارسال متوالی پایان دادیم. کسب بالاترین رشد تولید خودرو در دنیا برای کشور در سال ۱۴۰۱ در بین کشورهای دارای تولید بالای یک‌میلیون دستگاه و ثبت تولید یک‌میلیون و ۳۴۰ هزار خودرو را داشتیم

۳۰ درصد

کاهش قیمت خودرو در بازار تا میزان ۳۰ درصد نسبت به ابتدای سال ۱۴۰۲ با تکیه بر برنامه‌های افزایش تولید، شفاف‌سازی عرضه و همچنین اجرایی‌شدن واردات خودروهای نو و آغاز فروش لیزینگی خودرو توسط خودروسازان بعد از چند سال متوالی به‌دست آمد

برش

فکر می‌کنید مهم‌ترین کارهایی که ضروری است در صنعت خودرو انجام شود چیست؟

به گمانم دانش‌بنیان شدن صنعت خودرو و گذار از مونتاژکاری به سمت توسعه محصول با برندهای بومی، ضامن بقای این صنعت خواهد بود. در این مسیر هم‌افزایی به کمک پلتفرم مشترک و بهره‌گیری از فرصت‌های نوین فناورانه راهگشا خواهد بود. اگر بتوانیم بر لَختی‌های داخلی و خارجی این صنعت درمسیر دانش‌بنیان شدن غلبه کنیم این صنعت راه خود را پیدا خواهد کرد و رقابت‌پذیر می‌شود. قیمت‌گذاری دستوری و زیان انباشته و... تنها معلول‌های وضعیتی است که با آن مواجه هستیم و علت جای دیگری است. در این میان عوامل لَختی فراوان هستند. یکی از عوامل لَختی قواعد پیشین نظیر نظام تعرفه‌ها و آیین‌نامه‌های داخلی‌سازی و سایر آیین‌نامه‌های پیشین بود که خوشبختانه به‌درستی به آنها پرداخته شد. یکی دیگر از عوامل وجود تعارض منافع شدید در ساختار حاکمیتی شرکت‌های بزرگ خودروساز به صورت آشکار و پنهان است. به هر صورت شناخت این عوامل و مواجهه صحیح با این عوامل راه علاج این صنعت است؛ به‌گونه‌ای که قطعه‌ساز و خودروساز همانند سایر عناصر زنجیره ارزش امکان هم‌افزایی و نه انحصار را در یک فضای رقابتی داشته باشند. به گمانم مسیری که در دولت سیزدهم در حوزه خودرو آغاز شده است، مسیری متمایز و تحول‌گرایانه است و امیدوارم براساس آن شاهد بالندگی این صنعت مهم و البته توسعه صنعتی کشور باشیم.

اخبار

راهبرد تسهیل تجارت با عراق

طبق اعلام اتاق ایران، در پاسخ به درخواست تجار و مقامات عراقی، صدور شهادت منشأ (گواهی مبدأ عربی) در سامانه یکپارچه کارت بازرگانی هوشمند آغاز شده است.

براساس این گزارش، طبق اعلام مدیریت فناوری اطلاعات و ارتباطات اتاق بازرگانی ایران، با هدف تسهیل شرایط و بهبود تعاملات تجاری مابین ایران و عراق و با توجه به درخواست‌های مکرر تجار و مقامات کشور عراق جهت صدور گواهی مبدأ به زبان عربی و رفع نگرانی آنها در خصوص احتمال جعل گواهی، امکان صدور شهادت منشأ (گواهی مبدأ عربی) با تصویب هیأت رئیسه اتاق ایران فراهم شده است.

تداوم اولتیماتوم به خودروسازان

خودروسازان باید خودروهایی شایسته مردم تولید کنند و این اصل بنیادین از اهمیت بالایی در سیاست‌های کلان وزارت صمت برخوردار است. عباس علی‌آبادی، وزیر صمت گفت: وزارت صمت پیگیری‌های مستمر و مجدانه‌ای برای رفع موانع تولید در صنعت خودرو طی چند ماه گذشته داشته تا خودروسازان بتوانند برنامه‌های تعهد شده خود را محقق کنند. طی چند وقت اخیر وزیر صمت همواره با سیاست اولتیماتوم سعی داشته خودروسازان را به انجام مسئولیت‌های قانونی برای تولید باکیفیت، رعایت حقوق متقاضیان خودرو، قیمت‌گذاری محصولات براساس فرایند قانونی و مواردی دیگر ملزم کند.

دعوت‌نامه نوبت سوم جلسه مجمع عمومی عادی به‌طور فوق‌العاده و جلسه هیأت‌مدیره شرکت بین‌المللی تاپ اکو خاورمیانه (با مسؤولیت محدود)
به‌شماره ثبت ۱۳۳۴۰ و شناسه ملی ۱۴۰۰۴۲۷۶۱۷۴
جناب آقای محمد صفایی – جناب آقای ابوالفضل صفایی
شرکت بین المللی تاپ اکو هنگ کنگ
موضوع: دعوت‌نامه جلسه مجمع عمومی عادی به‌طور فوق‌العاده و جلسه هیأت‌مدیره
بدین‌وسیله از کلیه شرکا شرکت فوق دعوت می‌شود تا در جلسه نوبت سوم مجمع عمومی عادی به‌طور فوق‌العاده ساعت ۱۵ و جلسه هیأت‌مدیره ساعت ۱۶، مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۸ (۲۰۲۴/۰۲/۰۷) حضور به هم رسانید.
دستورات جلسه:
۱– تمدید اعتبار اعضای هیأت‌مدیره و تعیین صاحبان مجاز امضا
۲– سایر مواردی که در صلاحیت مجمع عمومی عادی و هیأت‌مدیره باشد.
با توجه به توافق طرفین رسیدگی و تصویب صورت‌های مالی منتهی به سال مالی ۱۴۰۱/۱۲/۲۹ به جلسات بعد موکول گردید.
محل تشکیل جلسه: بنا به توافق اکثریت شرکا مقرر گردید جلسه در کشور دبی، Dubai silicon oasis area، ساختمان apricot واحد ۲–۴۱۱ برگزار گردد.
دعوت شدگان:
شرکت تاپ اکو هنگ کنگ – آقای ابوالفضل صفایی – آقای محمد صفایی
مقام دعوت: محمدحسن رنجبر – نایب رئیس هیأت‌مدیره

مایع حشره‌کش سمسالین
فروش ویژه داروخانه ها، عطاری ها و فروشگاه ها
بهداشتی و ایمن
پذیرش نمایندگی
فروش فعال
۰۲۱-۸۸ ۷۶ ۲۲ ۱۸-۹
سم سازان با نیم قرن سابقه
تولید کننده انواع سموم بهداشت عمومی
samsazan.com
samsalin.ir

ایران ورزشی
سازمان آگهی‌های ایران ورزشی
۱۸۷۷

مزایده فروش تجهیزات IT و اثاثیه مستهلک
بانک سپه به‌شماره ۲۱۳۳/۱۴۰۲/۲۰
نوبت اول
بانک سپه در نظر دارد تجهیزات IT و اثاثیه مستهلک خود را از طریق مزایده عمومی به‌صورت یکجا و با جزئیات مندرج در اسناد مزایده و با بهره‌گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به‌نشانی الکترونیکی www.setadiran.ir و با شماره مزایده ۰۰۲۰۰۱۰۳۶۰۰۰۰۰۸ به‌صورت الکترونیکی واگذار نماید.
● تاریخ انتشار آگهی در سامانه ستاد: ساعت ۸:۰۰ صبح روز دوشنبه به‌تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۹
● آخرین مهلت دریافت اسناد مزایده: ساعت ۱۶:۰۰ روز دوشنبه به‌تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۶
● زمان بازدید: از ساعت ۸:۰۰ صبح روز دوشنبه به‌تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۹ لغایت ساعت ۱۵:۰۰ روز شنبه به‌تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۸ (بازدید در ایام برگزاری مزایده همه روزه به‌جز ایام تعطیل از ساعت ۸:۰۰ لغایت ۱۵ و پنج‌شنبه‌ها تا ساعت ۱۲ مقدور می‌باشد.)
● آخرین مهلت ارسال پیشنهاد: ساعت ۱۶:۰۰ روز یک‌شنبه به‌تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۹
● تاریخ بازگشایی پاکات پیشنهادی: ساعت ۸:۰۰ صبح روز سه‌شنبه به تاریخ ۱۴۰۲/۱۲/۱
نحوه فروش: نقدی
لطفاً به اصلاحات احتمالی انجام شده مندرج در آگهی نوبت دوم مزایده حاضر که در روز چهارشنبه به‌تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۱ در روزنامه‌های کثیرالانتشار منتشر و یا در سایت بانک سپه به نشانی الکترونیکی www.banksepah.ir مندرج می‌گردد و تا پایان مهلت ارائه پیشنهادات قیمت ملاک عمل می‌باشد توجه فرمایید.
توضیحات و شرایط:
۱. مزایده‌گران به‌منظور بازدید از تجهیزات و اثاثیه مورد نظر در مزایده می‌توانند پس از خرید اسناد، با جناب آقای الوندی به‌شماره تلفن ثابت ۳۵۹۱۱۷۳۱ هماهنگی لازم به‌عمل آورده و مراجعه نمایند.
۲. متقاضیان جهت کسب اطلاع از جزئیات تجهیزات و اثاثیه و با توجه به توضیحات مندرج در شرایط مزایده می‌توانند هماهنگی‌های لازم را به‌عمل آورند.
۳. شرکت در مزایده صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) می‌باشد و کلیه مراحل فرآیند مزایده شامل خرید و دریافت اسناد مزایده، پرداخت تضمین شرکت در مزایده (ودیعه)، ارسال پیشنهاد قیمت و اطلاع از وضعیت برنده بودن مزایده‌گران محترم از این طریق امکان‌پذیر می‌باشد.
۴. علاقه‌مندان به شرکت در مزایده می‌بایست جهت ثبت‌نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (توکن) با دفتر ثبت‌نام سامانه ستاد به‌شماره تلفن ۸۸۹۶۹۷۳۷، ۸۵۱۹۳۷۶۸، ۰۲۱-۴۱۹۳۴ تماس و یا به آدرس اینترنتی www. setadiran.ir مراجعه نمایند. کلیه اطلاعات املاک و مستغلات شامل مشخصات، شرایط و نحوه فروش در برد اعلان عمومی سامانه مزایده قابل مشاهده، بررسی و انتخاب می‌باشد.
بانک سپه – اداره کل املاک
۴۲۲۲-۱۶۵۴۸۷۰