بررسی تحلیلی عملکرد ۵ خودروساز اصلی کشور در فروردین ۱۴۰۴

ایران‌خودرو با مدیریت بخش خصوصی و رشد ۲۰ درصدی پیشتاز، مونتاژکاران در مسیر صعود

گزارش آماری منتشرشده از طرف وزارت صمت درباره تولید خودرو در فروردین ۱۴۰۴، تصویری نسبتاً آرام اما پرتحول از وضعیت صنعت خودروی کشور ارائه می‌دهد. با نگاهی به عملکرد پنج بازیگر اصلی یعنی ایران‌خودرو، سایپا، مدیران‌خودرو، کرمان‌موتور و گروه بهمن، می‌توان به درکی دقیق‌تر از روندها و جابه‌جایی‌های درونی این صنعت رسید؛تغییراتی که می تواند در ادامه چیدمان بازار را به‌طور بنیادین دگرگون کند.

آماری منتشرشده از طرف وزارت صمت درباره تولید خودرو در فروردین‌ماه ۱۴۰۴، تصویری نسبتاً آرام اما در باطن پرتحول از وضعیت صنعت خودروی کشور ارائه می‌دهد. با نگاهی به عملکرد پنج بازیگر اصلی این حوزه، یعنی ایران‌خودرو، سایپا، مدیران‌خودرو، کرمان‌موتور و گروه بهمن، می‌توان به درکی دقیق‌تر از روندها و جابه‌جایی‌های درونی این صنعت رسید؛ تغییراتی که ممکن است در ادامه سال، چیدمان بازار را به‌طور بنیادین دگرگون کند.

در مجموع، صنعت خودرو کشور در فروردین ۱۴۰۴ موفق به تولید ۶۰ هزار و ۴۷۰ دستگاه خودرو شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل (فروردین ۱۴۰۳) کاهش ۲ درصدی داشته است. در نگاه اول، این افت ممکن است جزئی به نظر برسد، اما تحلیل جزئی‌تر نشان می‌دهد این کاهش عمدتاً ناشی از افت چشمگیر تولید وانت و اتوبوس بوده، در حالی‌که تولید خودروهای سواری با رشد ۵.۳ درصدی به ۵۶ هزار و ۱۹۱ دستگاه رسید.

با توجه به اینکه بیش از ۹۲ درصد تولید خودرو کشور در این ماه به خودروهای سواری اختصاص داشته، این رشد نسبی در سواری‌ها موفق شده تا بخشی از کاهش شدید در سایر کلاس‌ها را جبران کند.

ایران‌خودرو با تولید ۲۸,۸۰۱ دستگاه خودرو سواری در فروردین ۱۴۰۴، رشد ۲۰.۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل را به ثبت رسانده و همچنان بزرگ‌ترین خودروساز کشور باقی مانده است. این گروه خودروسازی موفق شده با افزایش تولید خودروهای نسبتاً جدیدتر خود مانند تارا (رشد ۹۷ درصدی)، دنا پلاس اتوماتیک (رشد ۲۶ درصدی) و ادامه تولید قدرتمند پژو ۲۰۷ و ۲۰۶، ترکیب محصولات خود را متنوع‌تر و بازارپسندتر نگه دارد.

با این حال، عملکرد ایران‌خودرو در بخش وانت چندان امیدوارکننده نبوده و با کاهش ۷۱ درصدی، تولید این بخش از ۱,۲۳۴ دستگاه در فروردین

۱۴۰۳ به تنها ۳۵۶ دستگاه در فروردین ۱۴۰۴ رسیده است؛ مسأله‌ای که می‌تواند سهم این شرکت در بازار وانت‌ها را به‌شدت کاهش دهد.

گروه خودروسازی سایپا با کاهش ۲۷.۳ درصدی تولید در فروردین روبرو است. مجموع تولید سایپا در این ماه به ۱۸,۳۹۵ دستگاه رسید.

مدیران‌خودرو که همواره یکی از بازیگران ثابت بازار خودروهای سواری خصوصی بوده، در فروردین ۱۴۰۴ با تولید ۵,۸۷۷ دستگاه سواری، نسبت به مدت مشابه سال گذشته، کاهش ۲۱ درصدی ثبت کرده است. با وجود این کاهش، این شرکت همچنان جایگاه خود را در میان سه خودروساز خصوصی بزرگ حفظ کرده و تنوع سبد محصولات آن از آریزو ۵ و ۸ گرفته تا تیگو ۷، ۸ و ۹ و همچنین برندهای جدیدی مانند FX Omoda، نقش مؤثری در حفظ سهم بازار ایفا کرده‌اند.

مدیران‌خودرو اگرچه با افت جزئی روبرو شده، اما با توجه به تثبیت بازار مصرف محصولات چینی در ایران، می‌تواند با توسعه خدمات پس از فروش و ارتقای کیفی محصولات، همچنان یکی از بازیگران تأثیرگذار صنعت خودرو باقی بماند.

شگفتی بزرگ فروردین امسال را بدون تردید باید به نام کرمان‌موتور نوشت؛ شرکتی که توانسته تولید خود را از ۵۱۴ دستگاه در سال گذشته به ۲,۸۷۴ دستگاه در فروردین امسال برساند، یعنی رشد ۴۵۹ درصدی در یک ماه! این افزایش عمدتاً با تمرکز بر تولید خودروهای برند جک، از جمله J۴، J۷ و KMC X۵ رقم خورده است.

کرمان‌موتور با این جهش به وضوح پیام روشنی به بازار ارسال کرده: بازگشته‌ایم و برای رقابت آماده‌ایم. ادامه این روند می‌تواند موجب برهم خوردن توازن میان سنتی‌ها و خصوصی‌ها در نیمه دوم سال شود.

گروه خودروسازی بهمن نیز در فروردین ۱۴۰۴ با ثبت رشد ۸۷ درصدی نسبت به سال گذشته، از تولید ۹۶۰ دستگاه به ۱,۷۹۹ دستگاه رسید. این رشد ناشی از تمرکز بر تولید خودروهای کراس‌اوور پرفروش مانند دیگنیتی، فیدیلیتی و ریسپکت بوده است.

عملکرد درخشان گروه بهمن مؤید این نکته است که بازار داخلی، آماده پذیرش خودروهایی با طراحی، امکانات و کیفیت متفاوت از محصولات سنتی است. چنان‌چه این شرکت بتواند در بخش خدمات پس از فروش و شبکه توزیع نیز عملکرد مناسبی داشته باشد، می‌تواند به یکی از سه خودروساز بزرگ کشور تبدیل شود.

در حال حاضر، ایران‌خودرو با سهمی در حدود ۵۱ درصد تولیدات خودروی سواری، همچنان بازیگر مسلط بازار است، اما مجموع سهم بخش خصوصی نیز به شکل قابل توجهی افزایش یافته است. به‌ویژه رشد شرکت‌هایی چون کرمان‌موتور و گروه بهمن نشان می‌دهد که سهم سنتی‌ها در حال کاهش است.

هرچند آمارهای رسمی حاکی از ثبات نسبی تولید خودرو در کشور است، اما نگاهی عمیق‌تر به جزئیات عملکرد شرکت‌ها، نشانه‌هایی از یک چرخش آرام و تدریجی را در بازار نشان می‌دهد. در حالی‌که ایران‌خودرو به‌واسطه تنوع محصول و حفظ کیفیت، جایگاه خود را حفظ کرده، سایپا با افت عملکرد مواجه شده و کرمان‌موتور و بهمن‌موتور، با بهره‌گیری از استراتژی‌های تهاجمی و تمرکز بر محصولات بازارپسند، خود را برای نقش‌آفرینی پررنگ‌تر در آینده آماده می‌کنند.

در نهایت، مسیر آینده صنعت خودرو ایران، بیش از هر زمان دیگری به سرعت تطبیق بازیگران با نیازهای بازار، توسعه فناوری و توان خدمات‌رسانی وابسته خواهد بود؛ واقعیتی که فروردین ۱۴۰۴ به‌خوبی آن را نشان داد.

افزایش ۷۲۹ درصدی سرمایه سایپا ثبت شد

صبح دیروز (دوشنبه ۱۵ اردیبهشت ماه) افزایش سرمایه گروه خودروسازی سایپا، ثبت شد. این شرکت خودروساز با ثبت رسمی افزایش سرمایه ۷۲۹ درصدی از محل مازاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها، گامی مهم در جهت اصلاح ساختار مالی، خروج از شمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت و توسعه فعالیت‌های فناورانه برداشت.

پس از خصوصی سازی گروه صنعتی ایران‌خودرو، حالا چند روزی است که موضوع واگذاری گروه خودروسازی سایپا نیز به میان آمده است.

در این رابطه، سهیل معمارباشی- معاون بهره‌برداری و حمل‌ونقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران- نیز از آغاز فرآیند واگذاری مدیریت شرکت سایپا به بخش خصوصی خبر داده و هدف را جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی با توان مالی و تکنولوژیک برای ارتقای صنعت خودروی کشور معرفی کرده است.

ششم اردیبهشت ماه امسال، مدارک مرتبط با سهام سایپا، به سازمان ثبت اسناد و املاک کشور (اداره ثبت شرکت‌ها و موسسات غیرتجاری تهران) وصول و دو روز بعد در تاریخ ۸ اردیبهشت ۱۴۰۴ صادر شد. حال صبح امروز (دوشنبه ۱۵ اردیبهشت ماه) موضوع افزایش سرمایه سایپا در دفتر مذکور ثبت و ابلاغ شده است.

بر اساس آگهی رسمی ثبت شرکت‌ها، افزایش سرمایه شرکت سایپا از مبلغ ۱۹۵ هزار میلیارد ریال به بیش از ۱۶۲۱ هزار میلیارد ریال افزایش یافته است. این افزایش سرمایه به منظور اصلاح ساختار مالی و خروج از شمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت صورت گرفته است.

این اقدام که با مجوز سازمان بورس و سازمان خصوصی‌سازی انجام شده، نشان‌دهنده عزم جدی برای آماده‌سازی این شرکت جهت واگذاری به بخش خصوصی است.

همزمان با افزایش سرمایه، موضوع فعالیت شرکت نیز به‌روزرسانی شده و شامل تولید خودروهای نسل جدید مانند خودروهای الکتریکی، هیبریدی، متصل، هوشمند و خودران شده است. این تغییر نشان‌دهنده تمرکز سایپا بر توسعه فناوری‌های نوین در صنعت خودروسازی است.

افزایش سرمایه و اصلاح ساختار مالی سایپا می‌تواند زمینه‌ساز واگذاری بخشی از سهام این شرکت در راستای سیاست‌های خصوصی‌سازی دولت باشد. این اقدامات می‌تواند جذابیت سرمایه‌گذاری در سایپا را افزایش دهد و مسیر را برای ورود سرمایه‌گذاران جدید هموار کند.

بصورت کلی می‌توان گفت که افزایش سرمایه ۷۲۹ درصدی سایپا نه‌تنها می‌تواند به بهبود وضعیت مالی این شرکت کمک کند، بلکه با تمرکز بر فناوری‌های نوین، افق‌های جدیدی را برای توسعه و رقابت‌پذیری در بازارهای داخلی و بین‌المللی می‌گشاید و احتمالا راه خصوصی‌سازی را هموارتر می‌سازد.

در حالیکه بحث واگذاری شرکت‌های خودروساز به بخش خصوصی بار دیگر در صدر اخبار قرار گرفته، شرکت خودروسازی سایپا با ثبت افزایش سرمایه سنگین از محل مازاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها، گامی اساسی در راستای اصلاح ساختار مالی و آماده‌سازی برای خصوصی‌سازی برداشته است.

گفتنی است که همزمان با افزایش سرمایه، موضوع فعالیت شرکت نیز بازنگری و به‌روزرسانی شده است. تولید خودروهای نسل جدید شامل خودروهای الکتریکی، هیبریدی، متصل، هوشمند و خودران به محور اصلی فعالیت‌های آتی سایپا تبدیل شده است. این تحول می‌تواند جذابیت شرکت برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی را افزایش دهد.

تجربه گذشته نشان می‌دهد که ثبت رسمی افزایش سرمایه و به‌روزرسانی ساختار حقوقی و موضوع فعالیت یک شرکت، گام‌های ضروری و اولیه برای

واگذاری موفق و شفاف آن شرکت به حساب می‌آید. همچنین با افزایش شفافیت مالی، احتمال ورود سرمایه‌گذاران واقعی به این صنعت افزایش پیدا می‌کند.

در حقیقت می‌توان گفت افزایش سرمایه سایپا، صرفاً یک اقدام مالی نیست؛ بلکه بخشی از نقشه راه واگذاری این خودروساز بزرگ به بخش خصوصی است. اقدامی که اگر با اصلاحات ساختاری دیگر همراه شود، می‌تواند نقطه عطفی در آینده صنعت خودروسازی ایران باشد.

قطعه‌سازان زیر فشار کمبود نقدینگی، تخصیص ارز و انبارداری

سیدحسن خباز، مدیرعامل شرکت مهندسی برازش صنعت و عضو انجمن صنایع همگن نیروی محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، درباره ابعاد فعالیت خود در صنعت‌خودرو بیان داشت: «شرکت برازش صنعت یکی از تولیدکنندگان اصلی قطعات خودرو در کشور است. انواع قطعات خودرو را تولید می‌کنیم که شامل چراغ‌های جلو و عقب، مه‌شکن‌های جلو و عقب، آینه‌های بیرونی و داخلی خودرو، انواع سوئیچ‌های فرمان‌دهنده برقی و الکترونیکی می‌شود. این قطعات عمدتا برای خودروهای تولید داخل و به‌ویژه شرکت‌های بزرگ خودروسازی مانند ایران‌خودرو و سایپا ساخته می‌شوند. علاوه‌بر این در شرکت سازمند صنعت که در کنار شرکت اصلی ما فعالیت می‌کند، تولیدکننده اویل‌پمپ‌های خودرو هستیم.»

وی درباره اشتغال‌زایی که برای نیروهای انسانی انجام داده است، افزود: «تعداد نیروهای مستقیمی که در محل کارخانجات ما فعالیت می‌کنند بیش از ۶۰۰ نفر است و علاوه‌بر این، تعداد زیادی پیمانکار فرعی داریم که قطعات و نیازمندی‌های خط‌تولید را می‌سازند و تامین می‌کنند. همیشه آرزو داشتیم و داریم که بتوانیم میزان اشتغال مستقیم مجموعه‌مان را تا ۵ هزار نفر افزایش دهیم؛ اما باید بگویم برای تحقق این هدف با مشکلات و دردسرهای زیادی مواجه هستیم.»

خباز درباره دستاوردهای کیفی و توسعه‌ای در مجموعه قطعه‌سازی خود توضیح داد: «در مجموعه اقتصادی خودمان همیشه یک آرمان داشتیم؛ این‌که بتوانیم خدمتی درخور و شایسته به مردم‌مان ارائه دهیم. در همین راستا، بیش از ۱۵ سال در شرکت‌های وابسته به‌سازمان گسترش یا صنایع ملی قدیم کار کرده‌ام و بعد از آن به بخش‌خصوصی آمده‌ام تا شرکتی داشته باشیم که ماندگار باشد و بتواند برای نسل‌های آینده هم باقی بماند. فلسفه کار ما همیشه بر این بوده که اخلاق و رفتارمان به گونه‌ای باشد که حتی اگر تحریم‌ها و محدودیت‌های مختلف پیش آمد، بتوانیم بر اصول صداقت، ماندگاری، شایسته‌سالاری، تکریم همکاران و مشتریان و احترام به همه این‌ها پایبند بمانیم.»

وی درخصوص اقداماتی که در حوزه تحقیق و توسعه انجام داده است، افزود: «در حوزه تحقیق و توسعه سعی کردیم به‌رغم وجود محدودیت، رویه‌ها و متدولوژی‌ها را به‌روز نگهداریم و در کنار آن تلاش کردیم که همکاران، مدیران و کارکنان ما به آرمان‌ها و اهداف والای انسانی و شغلی پایبند بمانند. همواره باور داشتیم که برای مابقی عمر مجموعه، باید فرهنگ سازمانی مبتنی بر صداقت، شایسته‌سالاری و احترام را در سازمان نهادینه کنیم.»

مدیرعامل برازش صنعت درباره این‌که تاکنون چقدر توانسته است موفق عمل کنند و چقدر مذاکرات می‌تواند به بهبود صنعت قطعه کمک کند؟ بیان داشت: «به‌نظر من نمی‌شود همه‌چیز را به‌شرایط مذاکرات و برداشته شدن تحریم‌ها وابسته دانست. واقعیت اقتصاد ایران این است که طی چند دهه اخیر در بسیاری از مواقع توانمندی‌های داخلی و فرصت‌های بین‌المللی را جدی نگرفتیم و از آن‌ها بهره کافی نبردیم. ما عملا وارد یک باتلاق شدیم که نتیجه نبود عقلانیت کافی در سیاست‌ها و نبود دکترین علمی و اقتصادی مشخص است. تا زمانی که سیاست‌گزاری داخل و خارج کشور شفاف و بلندمدت نباشد، حتی اگر تحریم‌ها برداشته شود و شرکت‌های بزرگ خارجی مانند رنو یا پژو خواهان مشارکت باشند، این وضعیت دوامی نخواهد داشت.»

وی تاکید کرد: «ما الان در حوزه قطعه‌سازی خودرو مشغول تولید هستیم؛ اما عمدتا قطعات ما برای خودروهای داخلی مصرف می‌شود و هیچ جایگاهی در شبکه جهانی نداریم. صادرات وقتی ممکن است که خودرو ما در دنیا بازاری پیدا کند؛ نه این‌که فقط کالای ما برای بازار داخل باشد. زمانی یک مشتری خارجی حاضر می‌شود چراغ یا اویل‌پمپ ما را بخرد که خودرو ایرانی را در کشور خودش داشته باشد و قطعه یدکی

ما ارزش پیدا کند؛ اما متاسفانه امروز این‌گونه نیست.»

خباز اضافه کرد: «تلاش ما همواره این بوده که استانداردهای تولید، متدولوژی و تکنولوژی‌های به‌روز را وارد فرآیند تولید کنیم؛ اگرچه تیراژ پایین و نبود اقتصادی بودن حجم تولید خودروسازها در ایران، استفاده از بسیاری از فناوری‌ها را با صرفه اقتصادی پایین همراه کرده است.»

مدیرعامل برازش صنعت درباره تیراژ پایین و مشکلات تنوع بیهوده در خودروها گفت: «خودروسازهای کشور طی این سال‌ها بارها پروژه‌هایی مثل پراید ۱۴۱، پراید ۱۳۱ یا انواع مدل‌های تیبا و دیگر خودروها را معرفی کردند. این تنوع اغلب استاندارد نبوده و تلاشی برای دور زدن مشکلات ناشی از سیاست‌های اشتباه قیمت‌گذاری دستوری است. نتیجه این کار چیست؟ هر بار ما باید خط تولید را تغییر دهیم، سرمایه‌گذاری را تجدید کنیم و محصولی بسازیم که شاید ۶ ماه دیگر، تولید آن متوقف شود.»

وی در ادامه تاکید دارد: «اگر واقعا می‌خواهیم صنعت خودرو رشد کند، باید حداقل تیراژ خودرو در سال ۳۰۰هزاردستگاه باشد، نه این‌که تعداد زیادی قطعه‌ساز با تیراژ پایین و محصول متنوع، هزینه تولید را بالا ببرند و امکان به‌روزآوری خط تولید از بین برود. وقتی خودرو در بازار دنیا جایگاهی ندارد و تیراژ پایین است، عملا امکان کاهش قیمت تمام‌شده، بهبود کیفیت و واردات تکنولوژی‌های جدید از دست می‌رود.»

خباز درباره تامین نقدینگی، تخصیص ارز و واردات مواداولیه گفت: «در سه یا چهار سال اخیر، تخصیص ارز برای صنایع و به‌ویژه قطعه‌سازها سخت‌تر شده است. متاسفانه برخی از متولیان نگاه بقالی به صنعت دارند. به‌طوری که باید برای واردات هر قطعه یا مواداولیه برنامه تولید را با جزئی‌ترین اطلاعات بدهید و تازه اگر موافقت کردند، فقط با مهلت کم و هزینه بالا می‌توانید ارز بگیرید.»

وی مشکلات تامین منابع مالی را این‌طور تشریح کرد: «فرض کنید ارز تخصیص داده می‌شود، حال باید ریال آن را فراهم کنیم؛ برای این کار ناچارید سراغ خودروساز بروید و طلب خود را بگیرید؛ اما خودروساز به‌دلیل مشکلات مالی، پرداختی به‌موقع ندارد. اگر بخواهید از سیستم بانکی وام بگیرید، سود ۳۰ درصد می‌خواهند و تازه ۳۰ درصد مبلغ را هم باید به‌صورت مسدود بگذارید. این یعنی هزینه تامین پول و سرمایه برای ما ۳۵ درصد می‌شود که تولید اصلا با این شرایط، صرفه اقتصادی ندارد. دائم از نقدینگی مورد نیاز عقب هستیم و همین موجب تاخیر در تامین ارز می‌شود.»

خباز درباره گمرک و هزینه‌های انبارداری بیان کرد: «پس از واردات اجناس و قطعات، ترخیص هم به‌سادگی انجام نمی‌شود. به‌عنوان مثال اغلب ۹۰ درصد را ترخیص می‌کنیم؛ اما ۱۰ درصد باقی می‌ماند و پس از مدتی مجبور می‌شویم بابت همان ۱۰ درصد، هزینه بالای انبارداری بپردازیم. طی سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ هزینه‌های انبارداری گمرک حدود ۴۰۰ درصد افزایش یافته است و این فشار زیادی به‌ما وارد می‌کند. نگهداری کالا در انبار گمرک نوعی درآمدزایی بی‌دغدغه برای بخشی خاص شده و برای تولیدکننده باری سنگین است.»

اخبار

واگذاری مدیریت سایپا به بخش خصوصی با محوریت جذب سرمایه‌گذار خارجی

معاون بهره‌برداری و حمل‌ونقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران از آغاز فرآیند واگذاری مدیریت شرکت سایپا به بخش خصوصی خبر داده و هدف را جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی با توان مالی و تکنولوژیک برای ارتقای صنعت خودروی کشور معرفی کرد. معاون بهره‌برداری و حمل‌ونقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، از آغاز فرآیند واگذاری مدیریت شرکت خودروسازی سایپا به بخش خصوصی در چارچوب بند «ب» قانون برنامه هفتم توسعه خبر داد و گفت: سازوکار لازم برای این واگذاری طراحی شده و هم‌اکنون فراخوان عمومی برای جذب متقاضیان منتشر شده است. وی ضمن اشاره به اینکه این واگذاری صرفاً فروش سهام نیست، تاکید کرد: از شرکت‌های متقاضی، برنامه جامع ارتقای شرکت اخذ شده است. این برنامه‌ها شامل تأمین منابع مالی، توسعه محصولات و بهبود بهره‌وری عملیاتی هستند. هدف آن است که شرکت جدید بتواند هزینه‌های مالی را کاهش داده و قیمت تمام‌شده خودرو را برای مصرف‌کننده منطقی‌تر کند. معمارباشی با بیان اینکه مشارکت خارجی در این واگذاری بسیار حائز اهمیت است، افزود: در همین راستا مکاتباتی با وزارت امور خارجه انجام داده‌ایم تا زمینه ورود شرکت‌های خارجی فراهم شود. شرکت‌هایی که توانمندی لازم برای ارتقای فناوری، انتقال پلتفرم و توسعه محصول دارند، می‌توانند به‌صورت مشارکتی یا مستقل وارد این فرآیند شوند.به گفته این مقام مسئول، مهلت ارسال تقاضا برای حضور در این واگذاری تا ۲۴ اردیبهشت تعیین شده و پس از آن، کارگروه ویژه‌ای با همکاری سازمان خصوصی‌سازی و وزارت امور اقتصادی و دارایی، صلاحیت متقاضیان را ارزیابی خواهد کرد.

معمارباشی ضمن تاکید بر اینکه تحقق اهداف این واگذاری نیازمند زمان است، گفت: نمی‌توان بلافاصله پس از واگذاری انتظار تغییرات ملموس داشت؛ چراکه استقرار مدیریت جدید و اجرای برنامه‌ها زمان‌بر خواهد بود.

اخم بازار خودروهای برقی به ولوو رسید

همسو با افت فروش خودروهای تمام برقی، فروش خودروهای ولوو در آوریل با کاهش مواجه شد. شرکت خودروسازی ولوو، روز دوشنبه، از کاهش ۱۱ درصدی فروش این شرکت در آوریل نسبت به مدت مشابه سال گذشته و فروش ۵۸ هزار و ۸۸۱ دستگاه خودرو خبر داد. این خبر، ارزش سهام این شرکت را کاهش داد. شرکت ولوو که بخش عمده‌ای از سهام آن متعلق به شرکت چینی جیلی است، در بیانیه‌ای اعلام کرد فروش خودروهای تمام برقی با ۳۲ درصد کاهش، ۲۰ درصد از کل حجم فروش را شامل شد.فروش خودروهای برقی به طور کلی، از جمله خودروهای پلاگین هیبریدی، ۱۶ درصد کاهش یافت و ۴۵ درصد از کل فروش را در برگرفت.شرکت «ولوو کارز»، تحت فشار تعرفه‌های جدید دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، سعی می‌کند تا با همکاری جیلی، هزینه‌ها را کاهش دهد و فروش خودرو به مصرف‌کنندگان آمریکایی علاقه‌مند به خودروهای هیبریدی و موتورهای احتراق داخلی را ادامه دهد.این شرکت مستقر در سوئد، در کنار همتایان اروپایی خود، همچنین قصد دارد با وجود رقابت شدید خودروسازان بومی برای عرضه خودروهای برقی مقرون به صرفه‌تر، مشتریان چینی را به خود جلب کند.شرکت «ولوو کارز» که در آوریل به دلیل مواجهه با تعرفه‌ها، پیش‌بینی درآمد خود را برای دو سال آینده پس گرفته بود، در معاملات دیروز، سه درصد کاهش یافت و افت سالانه خود را به ۲۹ درصد رساند.

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی شرکت شارستان طرح (سهامی خاص)به شماره ثبت: ۱۱۶۴۳ وشناسه ملی: ۱۰۳۸۰۲۷۳۴۲۱

بدینوسیله از کلیه سهامداران شرکت فوق الذکر دعوت بعمل می آید که در تاریخ: ۱۴۰۴/۰۲/۲۷ ساعت: ۱۰ صبح در جلسه مجمع عمومی عادی شرکت که در آدرس: مشهد- خیابان کوهسنگی- کوهسنگی ۴- پلاک ۱۰- واحد ۱۰ و کدپستی: ۹۱۷۴۶۵۶۸۳۹ برگزار می‌گردد حضور بهم رسانند

دستور جلسه:

۱-انتخاب و تعیین سمت مدیران و تعیین وضعیت حق امضا ۲- انتخاب بازرسین استماع گزارش بازرس قانونی و بررسی وتصویب صورتهای مالی از سال ۱۴۰۰ تا پایان سال ۱۴۰۳-۳

هیئت مدیره شرکت

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه خانم اعظم دارائی طبق وکالت نامه شماره ۳۱۳۷۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۱/۲۸ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۴۱ شهر خرم آباد استان لرستان با استناد دو برگ استشهادیه گواهی امضاء شده منضم به تقاضای کتبی دریافت سند مالکیت المثنی نوبت اول به این اداره مراجعه و مدعی است سند مالکیت تک برگ به شماره ۳۳۶۱۴۶ سری ه سال سند ۹۸ تحت پلاک ۵۱۸ فرعی از ۲۱ اصلی واقع در بخش ۲ خرم آباد متعلق به موکل وی میباشد که بعلت بی دقتی مفقود گردیده است با بررسی دفتر معلوم شد سند مالکیت اولیه با دفتر املاک الکترونیک به شماره ۱۳۹۹۲۰۳۲۵۰۰۱۰۰۵۷۶۶ بنام آقای ابراهیم دارائی ثبت و صادر و تسلیم شده است دفتر املاک بیش از این حکایتی ندارد لذا باستناد تبصره یک ماده ۱۲۰ آیین نامه اصلاحی قانون ثبت مراتب در یک نوبت آگهی و متذکر میگردد هر کسی نسبت به ملک مورد آگهی معامله ای انجام داده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود میباشد بایستی ظرف مدت ۱۰ روز از تاریخ انتشار این آگهی اعتراض کتبی خود را به پیوست اصل سند مالکیت یا سند معامله ای به این اداره تسلیم نماید بدیهی است در صورت عدم اعتراض در مهلت مقرر و یا وصول اعتراض بدون ارائه سند مالکیت یا سند معامله رسمی نسبت به صدور سند مالکیت المثنی و تسلیم آن به متقاضی اقدام خواهد شد .

از طرف نوذر سوری
سرپرست مقاومت ناحیه ۱ خرم آباد
فرشاد بازوندی نژاد
رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهر خرم آباد
رونوشت به ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره)

شناسه آگهی: ۱۹۲۳۳۰۳

آگهی فقدان سند مالکیت

سند مالکیت پلاک ۱۰۶ فرعی از ۳۶۷ اصلی بخش ۱۲ لرستان شهرستان دلفان آقای مراد محمد پور با ارائه ۲ برگ استشهادیه گواهی شده شماره ۷۰۰۰۰۱۱-۱۴۰۴ دفتر خانه اسناد رسمی شماره یک دلفان به انضمام درخواست وارده به شماره ۱۴۰۳/۱۴۴ مورخه ۱۴۰۴/۰۱/۱۹ اعلام نموده که سند مالکیت ششدانگ یکباب عمارت تحت پلاک ۳۶۷/۱۰۶ فرعی شهرستان دلفان بخش ۱۲ لرستان که بنام مراد محمد پور فرزند علی فضا صادر و تسلیم گردیده به علت سهل انگاری مفقود گردیده و تقاضای صدور المثنی سند مالکیت ملک مزبور را نموده است. لذا مراتب به استناد ماده ۱۲۰ اصلاح موادی از آیین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی میشود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مرقوم یا به وجود سند مالکیت مزبور نزد خود باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مدت ده روز به اداره ثبت اسناد و املاک دلفان مراجعه و اعتراض کتبی خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند رسید دریافت دارد بدیهی چنانچه ظرف مهلت مقرر اعتراضی نرسد و یا در صورت اعتراض سند مزبور ارایه نشود المثنی آن طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد شد.

شناسه آگهی ۱۹۲۱۱۰۶

محمدحسین قنبری کرکر
سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان دلفان

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه خانم سیما رستم با استناد دو برگ استشهادیه گواهی امضاء شده منضم به تقاضای کتبی دریافت سند مالکیت المثنی نوبت اول به این اداره مراجعه و مدعی است سند مالکیت تک برگ به شماره ۱۹۰۸۴۷ سری ج سال سند ۱۴۰۱ تحت پلاک ۱۱۸ فرعی از ۲۱۱۴ اصلی واقع در بخش یک خرم آباد متعلق به وی میباشد که بعلت سهل انگاری مفقود گردیده است با بررسی دفتر معلوم شد سند مالکیت اولیه به میزان شش دهم دانگ مشاع از ششدانگ پلاک فوق با دفتر املاک الکترونیک به شماره ۱۴۰۲۲۰۳۲۵۰۰۱۰۱۳۵۸۸ بنام خانم سیما رستم ثبت و صادر و تسلیم شده است دفتر املاک بیش از این حکایتی ندارد لذا باستناد تبصره یک ماده ۱۲۰ آیین نامه اصلاحی قانون ثبت مراتب در یک نوبت آگهی و متذکر میگردد هر کسی نسبت به ملک مورد آگهی معامله ای انجام داده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود میباشد بایستی ظرف مدت ۱۰ روز از تاریخ انتشار این آگهی اعتراض کتبی خود را به پیوست اصل سند مالکیت یا سند معامله ای به این اداره تسلیم نماید بدیهی است در صورت عدم اعتراض در مهلت مقرر و یا وصول اعتراض بدون ارائه سند مالکیت یا سند معامله رسمی نسبت به صدور سند مالکیت المثنی و تسلیم آن به متقاضی اقدام خواهد شد .

از طرف نوذر سوری
سرپرست مقاومت ناحیه ۱ خرم آباد
فرشاد بازوندی نژاد
رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهر خرم آباد
رونوشت به ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره)

شناسه آگهی: ۱۹۲۴۴۶۹

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه خانم ناهید جوانمرد با استناد دو برگ استشهادیه گواهی امضاء شده منضم به تقاضای کتبی دریافت سند مالکیت المثنی نوبت اول به این اداره مراجعه و مدعی است سند مالکیت تک برگ به شماره ۷۱۹۱۰۷ سری الف سال سند ۱۴۰۰ تحت پلاک ۴۴۵ فرعی از ۲۰۹۳ اصلی واقع در بخش یک خرم آباد متعلق به وی میباشد که بعلت بی دقتی مفقود گردیده است با بررسی دفتر معلوم شد سند مالکیت اولیه با دفتر املاک الکترونیک به شماره ۱۴۰۱۲۰۳۲۵۰۰۱۰۰۰۸۵۸ بنام خانم ناهید جوانمرد ثبت و صادر و تسلیم شده است که برابر اسناد رهنی به شماره‌های ۶۲۵۳۵ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۱۵ و ۶۶۶۳۲ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۰۳ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۲۳ خرم آباد در قبال مبلغ ۷,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال به مدت ۱۵ ماه نزد بانک مسکن در رهن می باشد دفتر املاک بیش از این حکایتی ندارد لذا باستناد تبصره یک ماده ۱۲۰ آیین نامه اصلاحی قانون ثبت مراتب در یک نوبت آگهی و متذکر میگردد هر کسی نسبت به ملک مورد آگهی معامله ای انجام داده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود میباشد بایستی ظرف مدت ۱۰ روز از تاریخ انتشار این آگهی اعتراض کتبی خود را به پیوست اصل سند مالکیت یا سند معامله ای به این اداره تسلیم نماید بدیهی است در صورت عدم اعتراض در مهلت مقرر و یا وصول اعتراض بدون ارائه سند مالکیت یا سند معامله رسمی نسبت به صدور سند مالکیت المثنی و تسلیم آن به متقاضی اقدام خواهد شد .

از طرف نوذر سوری
سرپرست مقاومت ناحیه ۱ خرم آباد
فرشاد بازوندی نژاد
رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهر خرم آباد
رونوشت به ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره)

شناسه آگهی: ۱۹۲۳۴۰۹