

نگاهی به وضعیت اتوبوس‌های شهری و مشکلات مسافران

بخش نخست

# اتوبوس‌های اسقاط؛ مشکل‌ساز مسافران شهری

■ حسن آقایی

❖ مهندس پیمان سنندجی، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران: مشکلات موجود ناشی از ساختار اتوبوس است و سال‌هاست تحولی در خور در این بخش صورت نگرفته و اتوبوس‌های ما برای اشخاص سالم ساخته شده است.

هر چند ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس حمل و نقل عمومی روزانه چند میلیون مسافر را در سطح شهر، شهرک‌ها و مناطق کناره‌های تهران پوشش می‌دهند و اگر چه نظافت، شیک‌ی، سرعت بدون پارازیت، رفاه و مبلمان سالم و راحت و برخورداری از سیستم سرمازا بسیاری‌شان چشم‌ها را خیره می‌کنند، از سوی دیگر مسافران اتوبوس‌های کهنه و اسقاط دارای سرو صدا و نقص فنی این اتوبوس‌ها اصولاً کولر ندارند و گرمای طاقت‌فرسا و تابش آفتاب بر شیشه‌ها و سقف به‌ویژه زمان توقف و کندی در ترافیک سنگین رمق انبوه سرنشینان را می‌گیرد و عرق محرومیت آنان را در طول سفر درمی‌آورند. معضل دیرینه دیگر اتوبوس‌های یاد شده فاصله چند پله مجموعاً نزدیک به یک متر از سطح زمین تا کف اتوبوس است. این مشکل مخصوصاً کهنسالان دردمند، عصاب به دستان و کلا خورد و کلان را هنگام بالا و پایین رفتن دچار مشکل می‌کند.

۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس فراگیر ۱۰۰۰ دستگاه دو کابین و ۵۵۰۰ دستگاه یک کابین در تهران روزانه حدود ۴ میلیون و ۵۰۰هزار نفر مسافر را در سطح تمام خطوط سرویس می‌دهند. از کل آمار مذکور، ۳۰۰۰ دستگاه سوخت گاز طبیعی سی‌ان‌جی و ۲۵۰۰ اتوبوس سوخت گازوئیل شامل ۱۰۰۰ دستگاه دو کابین و ۲۵۰۰ دستگاه یک کابین هستند. با توجه به کمیت این مجموعه حمل و نقل شهرستان اما کاستی و نارسایی‌های تسهیلاتی سرویس‌دهی به لحاظ نوآوری فنی از چند دهه گذشته کم و بیش آشکار بوده است ولی آنچه اکنون در جهت رفع کمبودها و ساماندهی مسایل موجود در خیلی از اتوبوس‌ها مطرح می‌باشد نیاز به بازنگری و ارتقا سطح ساختارهای فنی و مهندسی به روز، خروج ضروری اتوبوس‌های تاریخ مصرف گذشته و لزوم رصد متحول‌کننده از طریق مدیریت کلان برای تأمین آسایش هرچه جامع‌تر مسافران و امنیت می‌باشد که در تمام قسمت‌های تولیدات وسایل حمل و نقل عمومی منظور و اعمال می‌شوند.

**روایتی دیگر از وضعیت وسایل حمل‌ونقل عمومی**

یک شهروند خلاصه‌ای از وضعیت کم و کیف اتوبوس‌های یک دو خط منطقه شمال‌شرقی از چند سال پیش تاکنون را روایت گونه تعریف می‌کند. «فراوانی»، مغازه‌دار و مسافر دائمی اتوبوس است. او می‌گوید: «تا چند سال پیش و پس از آن‌که اتوبوس‌های بخش خصوصی به مرور ایام جایگزین اتوبوس‌های قدیمی واحد شدند هم نو و پاکیزه بودند و هم کولر و پرده و در زمستان بخاری داشته و نرخ شان نقدی بود و کند کار نمی‌کردند و سروصدا هم نداشتند و واقعا مسافر لذت می‌برد. محس می‌کرد تحولی در منزلت و آسایش مسافران صورت گرفته، اما پس از مدتی آن نوع اتوبوس‌ها کم شد و جایگزین‌شان اتوبوس‌های کهنه شد. چندتایی کولر نداشتند، برخی مبلمان‌شان رنگ و رو رفته بود و شیشه‌ها غبارآلود و باران‌زده که هنوز اکثر ماشین‌ها شیشه‌های تمیز ندارند. بعد یک دو

❖ رانندگان اتوبوس: اتوبوس‌های گازسوز اکثراً اسقاط هستند اما هم‌چنان کار می‌کنند... نبود کولر در اتوبوس باعث سلب آسودگی مسافر و راننده در گرمای تابستان است و ارتفاع زیاد پله‌های اتوبوس‌های قدیمی مشکل دیگری برای مسافران است.



مسئول مربوط پس از مواجه شدن با سولاتی درباره نحوه بالا رفتن جانبازان از اتوبوس‌های بی‌آرتی، از گزارشگر کیهان خواست تا برای سنجش کیفیت انتقال معلولان به داخل اتوبوس روی ویلچر بنشیند.



مسئول مربوط پس از مواجه شدن با سولاتی درباره نحوه بالا رفتن جانبازان از اتوبوس‌های بی‌آرتی، از گزارشگر کیهان خواست تا برای سنجش کیفیت انتقال معلولان به داخل اتوبوس روی ویلچر بنشیند.



مسئول مربوط پس از مواجه شدن با سولاتی درباره نحوه بالا رفتن جانبازان از اتوبوس‌های بی‌آرتی، از گزارشگر کیهان خواست تا برای سنجش کیفیت انتقال معلولان به داخل اتوبوس روی ویلچر بنشیند.

کابین وارداتی می‌رویم. ساختار پله از آن از سطح زمین طوری است که با یک پله کم ارتفاع مسافر وجود ندارد. در این حالت، فضای داخل این قبیل اتوبوس‌ها در تابستان گرم و در زمستان سرد است. اصولاً در حال حاضر ۳۰۰۰ دستگاه از این نوع گازسوزها کولر ندارند.»

مدیرعامل شرکت واحد سپس تمایل دارد از نزدیک وضعیت غیراستاندارد پله‌های ورود و خروج مسافران، دیده شود. باهماهنگی انجام شده به محل

اتوبوسرانی تهران پرسش‌هایم را که در لید گزارش آورده شد با وی در میان می‌گذارم. مشکلات موجود ناشی از ساختار اتوبوس

پیشگفتار «مهندس پیمان سنندجی» در برابر سؤال‌ها را می‌شود به نوعی پاسخ «یکجا دانست» او می‌گوید: «مشکلات موجود ناشی از ساختار اتوبوس است. سال‌هاست تحول مناسب در این بخش صورت نگرفته و اتوبوس‌های ما برای اشخاص سالم درست شده است.»

است، به طوری که حتی می‌شود اظهار کرد کسانی هستند با دیدن وسایل حمل‌ونقل عمومی یک نوع تعلق خاطر و حس مشارکتی برآمده از ارائه خدمات سهل در وجودشان شکل می‌گیرد. با این وصف و حال، مسافران نیز انتظارات محض هم دارند که اتوبوس‌ها از هر بابت مجهز و تأمین‌گر آسایش آنان باشند. کمبود و یا نبود امکانات رفاهی در خور در هر موقعیتی می‌تواند انگیزه‌ای برای گلایه‌شان شود. در ارتباط با این مباحث اما یک موضوع کلی

و اساسی در رده اولویت نخست مربوط به تولید، استاندارد و تملک اتوبوس می‌باشد که از سال‌های گذشته مدیریت‌ها چندان نظارت جدی را بر ایمنی و مهندسی ساختار این وسایل حمل و نقل رعایت نکرده‌اند تا آنکه که تصادف رخ داده و تأثیر منفی غفلت‌ها نمایان شده است. در این زمینه به نظر می‌رسد بیجا نیست به بهانه آن که در اوایل اردیبهشت‌ماه یک اتوبوس شهری دچار حادثه اسفبار شد، بخش کوتاهی از نظرات یک مقام حمل‌ونقل شهرداری پیرامون آن اتفاق را بازخوانی کنیم: «... ما پیش از ۲۰۰۰ اتوبوس اسقاط فرسوده داریم که بیش از ۱۰ سال کار کرده‌اند. همین اتوبوس بعد از سه سال کار کردن شکستگی جوش‌ها، زنگ‌زدگی و استفاده از پروفیل‌های ساختمانی را دارد.»

آن مقام نیز گفته است: «ایمنی مردم حرف اول را می‌زند و ما حق نداریم برای ارزان‌تر تمام شدن محصولات با جان مردم بازی کنیم.»

**رانندگان چه می‌گویند**  
در پایانه شرکت واحد با چند نفر راننده برخی خطوط دربارۀ وضعیت تسهیلات و عمر مفید اتوبوس‌ها گفت‌وگو می‌کنم. یک راننده مسیر خاوران می‌گوید این خط مشکل دارد. می‌پرسم چرا؟ می‌گوید «یک کابین هم کولر ندارند. راننده و مسافر در تابستان از گرما احساس ناراحتی می‌کنند. مورد دیگر، ماشین‌های گازسوز اکثراً اسقاط هستند و هنوز در خطوط کار می‌کنند.»

به نظر می‌رسد اولویت نخست برای ساماندهی بنیادی مشکلات وسایل حمل و نقل عمومی، بخش تولید، ارتقا استاندارد و دانش و صنعت نوین است که از گذشته چندان مدیریت جدی در این‌باره نشده است.

اتوبوس‌های تهران پرسش‌هایم را که در لید گزارش آورده شد با وی در میان می‌گذارم. مشکلات موجود ناشی از ساختار اتوبوس

پیشگفتار «مهندس پیمان سنندجی» در برابر سؤال‌ها را می‌شود به نوعی پاسخ «یکجا دانست» او می‌گوید: «مشکلات موجود ناشی از ساختار اتوبوس است. سال‌هاست تحول مناسب در این بخش صورت نگرفته و اتوبوس‌های ما برای اشخاص سالم درست شده است.»

است، به طوری که حتی می‌شود اظهار کرد کسانی هستند با دیدن وسایل حمل‌ونقل عمومی یک نوع تعلق خاطر و حس مشارکتی برآمده از ارائه خدمات سهل در وجودشان شکل می‌گیرد. با این وصف و حال، مسافران نیز انتظارات محض هم دارند که اتوبوس‌ها از هر بابت مجهز و تأمین‌گر آسایش آنان باشند. کمبود و یا نبود امکانات رفاهی در خور در هر موقعیتی می‌تواند انگیزه‌ای برای گلایه‌شان شود. در ارتباط با این مباحث اما یک موضوع کلی

و اساسی در رده اولویت نخست مربوط به تولید، استاندارد و تملک اتوبوس می‌باشد که از سال‌های گذشته مدیریت‌ها چندان نظارت جدی را بر ایمنی و مهندسی ساختار این وسایل حمل و نقل رعایت نکرده‌اند تا آنکه که تصادف رخ داده و تأثیر منفی غفلت‌ها نمایان شده است. در این زمینه به نظر می‌رسد بیجا نیست به بهانه آن که در اوایل اردیبهشت‌ماه یک اتوبوس شهری دچار حادثه اسفبار شد، بخش کوتاهی از نظرات یک مقام حمل‌ونقل شهرداری پیرامون آن اتفاق را بازخوانی کنیم: «... ما پیش از ۲۰۰۰ اتوبوس اسقاط فرسوده داریم که بیش از ۱۰ سال کار کرده‌اند. همین اتوبوس بعد از سه سال کار کردن شکستگی جوش‌ها، زنگ‌زدگی و استفاده از پروفیل‌های ساختمانی را دارد.»

آن مقام نیز گفته است: «ایمنی مردم حرف اول را می‌زند و ما حق نداریم برای ارزان‌تر تمام شدن محصولات با جان مردم بازی کنیم.»



مسئول مربوط پس از مواجه شدن با سولاتی درباره نحوه بالا رفتن جانبازان از اتوبوس‌های بی‌آرتی، از گزارشگر کیهان خواست تا برای سنجش کیفیت انتقال معلولان به داخل اتوبوس روی ویلچر بنشیند.

راننده دیگری درباره کهنه بودن اتوبوس چنین می‌گوید: «در یک خط ممکن است ۱۰ تا ماشین داخلی باشند ولی از این تعداد، بیشترشان همواره برای رفع نقص فنی به تعمیرگاه مراجعه می‌کنند.» او برای تأیید گفته‌اش انتهای پایانه را نشان می‌دهد. اینجا چند دستگاه اتوبوس یک کابین جلوی تعمیرگاه هست. راننده می‌افزاید: «آن‌ها فرسوده شده و عمر مفیدشان به آخر رسیده است اما همچنان سرویس

بزرگ پایانه اتوبوس‌ها می‌رویم. اینجا دو نوع اتوبوس داخلی و وارداتی مستقر است و نشان می‌دهد. چند نفر از پرسنل و راننده نیز حضور دارند. مدیرعامل ارتفاع پله‌های یک اتوبوس تک کابین داخلی را نشان می‌دهد و می‌گوید: «مسافر چطور می‌تواند راحت و سهل از فاصله بلند چند پله بالا رود حتی افراد سالمند.» بعد به طرف اتوبوس بی‌آرتی دو

او در ادامه با اشاره به وجود ۶۵۰۰ اتوبوس در تهران شامل ۱۰۰۰ دستگاه دو کابین و ۵۵۰۰ دستگاه تک کابین هستند، درباره نبود و غیرممکن بودن نصب کولر در چند هزار اتوبوس که دلایل متفاوت دارند، چنین توضیح می‌دهد: «اتوبوس‌های گازسوز که پایه موتورشان گازوئیل (اساس دیزلی) سوز بوده است به گازسوز تبدیل شده‌اند. بنابراین

اتوبوس‌های تهران پرسش‌هایم را که در لید گزارش آورده شد با وی در میان می‌گذارم. مشکلات موجود ناشی از ساختار اتوبوس

پیشگفتار «مهندس پیمان سنندجی» در برابر سؤال‌ها را می‌شود به نوعی پاسخ «یکجا دانست» او می‌گوید: «مشکلات موجود ناشی از ساختار اتوبوس است. سال‌هاست تحول مناسب در این بخش صورت نگرفته و اتوبوس‌های ما برای اشخاص سالم درست شده است.»

است، به طوری که حتی می‌شود اظهار کرد کسانی هستند با دیدن وسایل حمل‌ونقل عمومی یک نوع تعلق خاطر و حس مشارکتی برآمده از ارائه خدمات سهل در وجودشان شکل می‌گیرد. با این وصف و حال، مسافران نیز انتظارات محض هم دارند که اتوبوس‌ها از هر بابت مجهز و تأمین‌گر آسایش آنان باشند. کمبود و یا نبود امکانات رفاهی در خور در هر موقعیتی می‌تواند انگیزه‌ای برای گلایه‌شان شود. در ارتباط با این مباحث اما یک موضوع کلی

و اساسی در رده اولویت نخست مربوط به تولید، استاندارد و تملک اتوبوس می‌باشد که از سال‌های گذشته مدیریت‌ها چندان نظارت جدی را بر ایمنی و مهندسی ساختار این وسایل حمل و نقل رعایت نکرده‌اند تا آنکه که تصادف رخ داده و تأثیر منفی غفلت‌ها نمایان شده است. در این زمینه به نظر می‌رسد بیجا نیست به بهانه آن که در اوایل اردیبهشت‌ماه یک اتوبوس شهری دچار حادثه اسفبار شد، بخش کوتاهی از نظرات یک مقام حمل‌ونقل شهرداری پیرامون آن اتفاق را بازخوانی کنیم: «... ما پیش از ۲۰۰۰ اتوبوس اسقاط فرسوده داریم که بیش از ۱۰ سال کار کرده‌اند. همین اتوبوس بعد از سه سال کار کردن شکستگی جوش‌ها، زنگ‌زدگی و استفاده از پروفیل‌های ساختمانی را دارد.»

**جدول بدون نقطه کور**

شماره ۱۰۰۲۵

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱

بدن را تشکیل می‌دهد ۴- پیگیری منبع امواج رادیویی- قول و پیمان- در مقدمه پرسش می‌آید ۵- کلمه هشدار خواب- و تنبیه- مکانی برای تصمیم‌گیری- بخشی از سامانه ترم‌ها ۶- گروگیرنده- ملک- کشته- بالاترین رنگ ۷- صوت تعجب بانوی تهرانی- پایتخت اردن- رفیق‌القلب ۸- قدم یکپا- جای خواب- بیماری کم‌خونی- ویتامینی که در روده تولید می‌شود ۹- در لغت به معنای صلح کردن است- زشت- لایه ویبوسته ۱۰- خوردمند- واحد پول در ارمنستان- موافق ۱۱- حواله دادن- شکارچی تصویر- از اقمار بزرگ سیاره مشتری ۱۲- بالایشگاه بدن- زانری در سینما- شهر مفر حکومت در سرزمین کانگوروها ۱۳- عددی سوار بر خودش- حاجت و نیاس- اسب بارکش- بن زیستوان ۱۴- سالک و رونده- مسئول و متصدی ۱۵- اولین سوخت بشر- نهادی در ادارات و شرکت‌ها- گوشه بدون حجام.

**عمودی:**  
۱- وسیله دفاعی رزمندگان قدیم- همیشه پایدار- تنها ۲- از اعمال توانبخشی در پزشکی- منبع مهم ویتامین ۳- حرف آخر- وضعیت دفاعی بوکسور و کشتی‌گیر- معتبرکننده سند- شصت درصد از وزن

**آگهی تغییرات شرکت سازه‌پایدار امور زیربنائی و بهره‌برداری باغ آسمان شرکت سهامی‌فاص به شماره ثبت ۱۹۱۷۶۷۳ و شناسه ملی ۱۰۳۲۰۴۳۷۳۸۸**

به استناد صورتحلیسه مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده مورخ ۱۳۹۲/۱۲/۱۸ تصمیمات ذیل اتخاذ شد: مؤسسه حسابرسی و بهبود سیستمهای مدیریت حسابرین به شماره ثبت ۶۸۷۰ و شناسه ۱۰۱۰۰۳۱۶۹۹۱ به سمت بازرس اصلی و مؤسسه حسابرسی هدف همکاران به شماره ثبت ۲۷۴۴۲ و شناسه ملی ۱۰۳۲۰۵۳۷۵۲۰ به سمت بازرس علی‌البدل برای مدت یکسال مالی انتخاب گردیدند.

**اداره ثبت شرکتها و مؤسسات غیرتجاری سازمان ثبت اسناد و املاک کشور**

**آگهی تغییرات شرکت سنی پلاستیک سهامی فاص به شماره ثبت ۴۰۵۳۳ و شناسه ملی ۱۰۱۰۰۸۵۹۱۶۶**

به استناد صورتحلیسه مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده مورخ ۱۳۹۳/۱۱/۱۹ تصمیمات ذیل اتخاذ شد: آقای عیسی غریبی کلیبر شماره ملی ۵۱۹۷۸۲۶۹۲۱ به سمت رئیس هیئتمدیره خانم سرور آدمی شماره ملی ۳۲۳۱۸۲۷۱۶۶ به سمت نایب رئیس آقای هومن غریبی کلیبر شماره ملی ۰۰۶۲۴۷۳۱۵۸ به سمت مدیرعامل کلیه اسناد و اوراق بهادار و تعهدآور شرکت به امضای رئیس هیئتمدیره و نایب رئیس هیئتمدیره همراه با مهر شرکت دارای اعتبار می‌باشد.

**ثبت شرکتها و مؤسسات غیرتجاری سازمان ثبت اسناد و املاک کشور**

**آگهی تغییرات شرکت عمران و مستکن سازه پایدار تأسیسات تکین قرن شرکت سهامی‌فاص به شماره ثبت ۴۳۶۹۷۳۷۴ و شناسه ملی ۱۰۳۲۰۷۶۷۳۷۴**

به استناد صورتحلیسه مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده مورخ ۱۳۹۲/۱۱/۲۷ تصمیمات ذیل اتخاذ شد: مؤسسه حسابرسی هدف همکاران شناسه ملی ۱۰۳۲۰۵۳۷۵۲۰ به سمت بازرس اصلی و مؤسسه حسابرسی اندیشه تکین حساب شناسه ۱۰۱۰۰۳۲۳۰۹ به سمت بازرس علی‌البدل برای مدت یکسال مالی انتخاب گردیدند.

**اداره ثبت شرکتها و موسسات غیر تجاری سازمان ثبت اسناد و املاک کشور**

**آگهی تغییرات شرکت مشاورین تحصیلی فناوری فرناس سهامی خاص به شماره ثبت ۲۶۸۱۹۹ و شناسه ملی ۱۰۱۰۰۳۸۴۳۸۶۰**

به استناد صورتحلیسه مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده مورخ ۱۳۹۳/۱/۲۶ تصمیمات ذیل اتخاذ شد: اعضا هیئت مدیره برای مدت دو سال به قرار ذیل انتخاب گردیدند: آقای سیدمهدی رضاعی به شماره ملی ۰۰۴۷۲۰۹۶۵۸ به سمت رئیس مدیره و آقای محمد رحمدل به شماره ملی ۲۰۶۳۱۷۳۹۳۱ به سمت نایب رئیس هیئت مدیره و آقای بهاد رحیمد نوربخش به شماره ملی ۰۰۵۳۰۱۴۷۰۷ به سمت عضو هیئت مدیره و مدیرعامل. روزنامه کثیرالانتشار کیهان جهت نشر آگهی‌های شرکت آقای فرهاد غریبنژاد به شماره ملی ۳۲۳۱۸۲۵۶۳۳ به عنوان بازرس اصلی و آقای محمدعلی یوسفخان به شماره ملی ۰۰۲۵۱۷۰۷۷ به عنوان بازرس علی‌البدل برای یک سال مالی انتخاب گردیدند.

**اداره ثبت شرکتها و موسسات غیر تجاری سازمان ثبت اسناد و املاک کشور**

**آگهی تغییرات شرکت مهندسی و خدماتی دریای تکین سبز فاورمیانه سهامی فاص به شماره ثبت ۲۱۳۶۲۴ و شناسه ملی ۱۰۱۰۰۲۵۵۰۳۷۵**

به استناد صورتحلیسه مجمع عمومی عادی مورخ ۱۳۹۲/۴/۲۶ تصمیمات ذیل اتخاذ شد: ترازنامه و حساب سود و زیان سال مالی سال ۱۳۹۱ تصویب رسید. مؤسسه حسابرسی آمارگاران با ش م ۱۰۱۰۰۳۲۳۷۱۱۷ به سمت بازرس اصلی و آقای محمد جواد شریفی بعنوان روزنامه کیهان بعنوان روزنامه کثیرالانتشار جهت درج آگهی شرکت تعیین گردید.

**اداره ثبت شرکتها و مؤسسات غیرتجاری سازمان ثبت اسناد و املاک کشور**

**آگهی تغییرات شرکت عمران و مستکن سازه پایدار ژئوآزما شرکت سهامی‌فاص به شماره ثبت ۳۹۳۷۷۹ و شناسه ملی ۱۰۳۲۰۴۳۶۳۸۵**

به استناد صورتحلیسه هیئتمدیره مورخ ۱۳۹۲/۱۲/۱۸ تصمیمات ذیل اتخاذ شد: کلیه اسناد و اوراق بهادار و بانکی با امضای ثابت مدیرعامل به اتفاق یکی از اعضای هیئتمدیره همراه با مهر شرکت معتبر است و سایر نامه‌های اداری با امضای مدیرعامل همراه با مهر شرکت معتبر است.

**اداره ثبت شرکتها و مؤسسات غیرتجاری سازمان ثبت اسناد و املاک کشور**

**آگهی تغییرات شرکت بهینه‌سازان شرق سهامی فاص به شماره ثبت ۱۹۷۲۸۱ و شناسه ملی ۱۰۱۰۰۳۳۹۱۳۸۶**

به استناد صورتحلیسه مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده مورخ ۱۳۹۲/۹/۳۰ تصمیمات ذیل اتخاذ شد: خانم لیلیا مجرای هشتجین به کد ملی ۱۶۳۹۵۳۵۳۰۹ به سمت بازرس اصلی و آقای سعیدپوراکبر به کد ملی ۱۶۳۸۵۶۳۹۱۸ به سمت بازرس علی‌البدل برای مدت یک سال انتخاب شدند.

**اداره ثبت شرکتها و مؤسسات غیرتجاری سازمان ثبت اسناد و املاک کشور**

**آگهی تغییرات شرکت بهینه‌سازان شرق سهامی فاص به شماره ثبت ۱۹۷۲۸۱ و شناسه ملی ۱۰۱۰۰۳۳۹۱۳۸۶**

به استناد صورتحلیسه مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده مورخ ۱۳۹۲/۸/۲۶ تصمیمات ذیل اتخاذ شد: شرکت در تاریخ فوق منحل اعلام گردید. علیرضا رحیمی به شماره ملی ۱۱۲۹۵۳۸۵۶۷ به سمت مدیر تصفیه انتخاب شد. آدرس محل تصفیه تهران سعیدآباد، تهرجش، خیابان دربند، خیابان جعفری، پلاک ۷۵، کدپستی ۱۹۸۹۸۳۴۱۵۱ می‌باشد.

**اداره ثبت شرکتها و مؤسسات غیرتجاری سازمان ثبت اسناد و املاک کشور**

