بودجه عمرانی دولت در گرو بدهی‌های دولت گذشته

گزارش جدید مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد در نیمه نخست سال جاری مبلغ ۹۶ هزار میلیارد تومان اعتبارات عمرانی و زیرساختی کشور محقق نشده و در مقابل معادل همین مبلغ صرف بازپرداخت بدهی‌های به جا مانده از دولت گذشته شده است. بر پایه این گزارش، اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در نیمه نخست سال جاری تنها ۲۷درصد محقق شده است. پرداخت نشدن ۹۶ هزار میلیارد تومان از بودجه عمرانی و توسعه‌ای کشور و تحقق تنها ۲۷درصد این اعتبارات، مسئله‌ای است که نمی‌توان به سادگی از کنار آن گذشت. مطابق این گزارش، دولت در نیمه نخست امسال مبلغ ۷۳ هزار میلیارد تومان بابت بازپرداخت بدهی‌های به جا مانده از دولت گذشته را پرداخت کرده است. همچنین ۲۲ هزار میلیارد تومان نیز بابت سود این بدهی‌ها پرداخت شده است. این ارقام یعنی دولت در نیمه نخست امسال مبلغ ۹۵ هزار میلیارد تومان بابت اصل و فرع بدهی دولت گذشته پرداخت کرده است. دولت سیزدهم از همان آغاز به کار در سال ۱۴۰۰ تا پایان سال ۱۴۰۳ یعنی در تمام عمر خود باید بدهی‌های دولت روحانی را بازپرداخت کند. نکته جالب در خصوص آمارهای فوق اینکه اوج فشار بدهی‌های به جا مانده از دولت روحانی از قضا در سال جاری است به طوری که دولت باید حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان اصل و سود بدهی‌های دولت روحانی را بپردازد.

خبر روز

کسری بودجه
سواد اقتصادی

کسری بودجه در دولت‌ها به علت کنترل نادرست هزینه‌ها و ساماندهی اشتباه منابع مالی است. برای محاسبه کسری بودجه، بهتر است ابتدا با هزینه‌ها و درآمدهای دولت آشنا شوید. در نظام مالی دولت سه ترازنامه با نام‌های تراز عملیاتی، تراز دارایی‌های سرمایه‌ای و تراز دارایی‌های مالی وجود دارد. در تراز عملیاتی، منظور از درآمد؛ درآمدهای حاصل از مالیات، فروش کالا و درآمدهایی که از انحصار و مالکیت دولت مانند بهره‌های دریافتی که بابت پرداختی دولت به خارج از کشور بدست می‌آید، است. در مقابل این درآمدها، اعتبارات هزینه‌ای یا جاری وجود دارد. تفاوت میان درآمدها و هزینه‌ها را تراز عملیاتی می‌گویند. تراز عملیاتی نشان می‌دهد درآمدها و هزینه‌های واقعی دولت به چه میزان است و کسری به وجود آمده نشان می‌دهد که باید چه میزان درآمد را بالا ببریم تا هزینه‌ها را پوشش دهد. برای محاسبه دقیق کسری باید درآمدهای حاصل از صادرات منابع طبیعی شامل نفت و گاز را نیز به درآمدهای دولت اضافه کنیم. همچنین هزینه‌ها شامل تمامی پرداختی‌های دولت است.

قدس در آستانه ارائه بودجه دولت به مجلس، از راهکارهای کنترل کسری بودجه و افزایش بودجه عمرانی کشور در سال ۱۴۰۲ می‌گوید

جای خالی بودجه متوازن برای غلبه بر ابربحران‌ها

زهرا طوسی| در حالی که تنها ۵۶درصد از منابع نفت و گاز و میعانات مصوب ۶ماهه بودجه عمومی در ۱۸۶روز ابتدای سال محقق شده، براساس آنچه مرکز پژوهش‌های مجلس می‌گوید یکی از مهم‌ترین چالش‌های بودجه؛ افزایش هزینه‌های اجتناب‌ناپذیر شامل هزینه‌های جبران خدمت کارکنان، بازپرداخت بدهی‌های دولت در قالب اوراق یا بدهی به نهادهای عمومی غیردولتی نظیر صندوق‌های بازنشستگی و... است که بخش عمده منابع بودجه را می‌بلعد. این روند موجب شده بودجه عمرانی به‌شدت کاهش یافته و تشکیل سرمایه ثابت ناخالص نیز در سال ۱۴۰۱ منفی شود. ولی آیا راهکاری برای جبران این کمبود و افزایش تشکیل سرمایه در کشور وجود دارد؟ حمید بهزادی‌منش، کارشناس مسائل اقتصادی در گفت‌وگو با قدس به این پرسش‌ها پاسخ می‌دهد.

■ **بیش‌برآورد بودجه، علت تحقق نیافتن درآمد نفت**

بهزادی‌منش علت محقق نشدن کامل بودجه نفتی کشور را بیش برآورد انجام شده در تخمین منابع حاصل از صادرات نفت در لایحه بودجه ذکر می‌کند و می‌گوید: ما با وجودی که می‌دانیم چقدر نفت می‌فروشیم، برای اینکه جدول‌هایمان تراز باشد فرض می‌کنیم نفت را مثلاً به جای یک میلیون بشکه در روز به میزان ۱/۵ میلیون بشکه خواهیم فروخت. بعد وقتی نهایت ۵۰ تا ۶۰درصد این رقم محقق می‌شود، از توفیق نیافتن در تحصیل کامل منابع نفتی شکایت می‌کنیم. این کارشناس بودجه با اشاره به اینکه هزینه‌های جاری اجتناب‌ناپذیر بوده و عملاً کسری بودجه، متوجه اعتبارات عمرانی است، می‌افزاید: هزینه‌های اجتناب‌ناپذیر دولت امسال حدود ۸۰۰ هزارمیلیارد تومان است و پیش‌بینی می‌شود این رقم سال بعد نزدیک هزار هزار میلیارد تومان باشد.

■ **کشف منابع درآمدی در پایه‌های مالیاتی جدید**

وی درباره راهکارهایی که دولت می‌تواند با توسل به آن‌ها کسری ناشی از تحقق نیافتن منابع نفتی خود را جبران کند، می‌گوید: دولت نمی‌تواند بر میزان مالیات‌ها بدون سازوکارهای لازم بیفزاید، امسال هم که مقداری به مالیات‌ها اضافه شد به نارضایتی کسبه انجامید. دولت می‌تواند به جای اینکه یقه تولیدکنندگان کارگاه‌های کوچک را بچسبد، به مرور جلوفرار مالیاتی را گرفته و به موازات آن پایه‌های مالیاتی جدید ایجاد کند که بتواند براساس آن از کسانی که از فعالیت‌های اقتصادی گسترده خود سود سرشاری می‌برند یا صاحب دارایی‌های لوکس هستند یا به مشاغل غیرمولد و سوداگری در بازارهای دلار، سکه و زمین و خودرو مشغول‌اند، مالیات حقه خود را دریافت کند. وی یادآوری می‌کند: نمی‌توانیم بگوییم دولت می‌تواند سال بعد معجزه کند و این کسری تراز عملیاتی را صفر کند. این ناترازی اگر بیشتر نشود کمتر نیز نمی‌شود، چون در کشور با تورمی مواجه‌ایم که ناچاریم حقوق‌ها را متناسب با آن بالا ببریم. در این راستا پیش‌بینی می‌شود دولت دست‌کم سال بعد ۱۵ تا ۲۵درصد بر حقوق‌ها بیفزاید. اینجاست که مسئله تورم در کشور ۲۰درصد بر هزینه‌های اجتناب‌ناپذیر دولت می‌افزاید و این یک مسئله مهم برای دولت است که باید حل شود.

■ **بی‌توجهی به فرابودجه در بودجه**

بهزادی‌منش با اشاره به ضرورت نگاه فرابودجه‌ای به بودجه کشور می‌افزاید: نباید فکر کنیم هزینه‌های اجتناب‌ناپذیر کشور فقط محدود به حقوق است. درحال‌حاضر دولت دارد یک‌سری کالا وارد کشور می‌کند که در بودجه به صورت مستقیم دیده نمی‌شود. شما وقتی چند میلیون تن گندم از خارج وارد می‌کنید، یعنی نیاز ارزی کشورتان زیاد است و این موجب می‌شود که هم هزینه‌های ریالی‌تان زیاد شود و هم شاهد فشار به منابع ارزی و تورم باشیم. اینجاست که باید به سمت خودکفایی در محصولات اساسی وارداتی مانند گندم برویم. وی ادامه می‌دهد: دولت منابع زیادی را صرف حقوق می‌کند و پیش‌بینی من این است که به هزار هزار میلیارد تومان هم برسد، ولی از این رقم‌های کلان که نسبت به آن آگاهی قبلی دارد ضربه نمی‌خورد بلکه جایی ضربه می‌خورد که نمی‌داند و باید بابت آن پول بپردازد، مثلاً یک‌سری بدهی به برخی سازمان‌ها دارد و برای اینکه این بدهی را تسویه کند، این کار را با تسهیلات بانکی انجام می‌دهد یا بدهی را به تعویق می‌اندازد. تسهیلات بانکی هم به معنای تورم است. این‌ها در بودجه دیده نمی‌شود و در بلندمدت هزینه‌های اجتناب‌ناپذیر را زیاد می‌کند.

این کارشناس بودجه می‌افزاید: وقتی دولت می‌گوید بودجه، درواقع آن ردیف‌های درآمدی، منابع و ردیف‌های مصارفی که به مجلس می‌دهد نیست، بودجه در منظر من همین بودجه‌ای که به مجلس می‌دهد و فرا بودجه است. مخارجی که دولت شاید نمی‌بیند. شما به یک‌سری شرکت‌های دولتی وام می‌دهید تا یک‌سری کارهای یارانه‌ای برای شما انجام دهند، وقتی این شرکت‌ها قادر به بازپرداخت این وام‌ها نیستند، این وام‌ها چه فرقی با بودجه دارند؟ فقط به جای اینکه از خزانه بدهید از بانک مرکزی می‌دهید.

■ **اصلاح ساختار بودجه با وزن‌کشی دولت**

وی می‌گوید: دولت نخستین گامش برای اصلاح ساختار بودجه یا حتی تنها برای اینکه بودجه خوبی بنویسد این است که باید روی ترازو خودش را بکشد. دولت نمی‌داند که چه منابعی دارد و چه هزینه‌هایی می‌کند. دولت نمی‌داند چقدر بدهی دارد و در چه زمان‌بندی باید آن را پرداخت کند. حتی نمی‌داند چقدر دارایی دارد. حال اگر دولت خودش را وزن‌کشی کند می‌تواند برای این موارد برنامه‌ریزی کند. البته یک‌ساله نمی‌تواند کسری تراز عملیاتی‌اش را جبران و اختلاف تفاضل هزینه‌های جاری به درآمدهایش را صفر کند، ولی در یک برنامه سه تا چهارساله امکان‌پذیر است.

■ **راهکار رشد تشکیل سرمایه در کشور**

وی درباره چگونگی افزایش تشکیل سرمایه در کشور نیز توضیح می‌دهد: باید در بخش صنعت و به شکل وسیع‌تری در بخش تولید سرمایه‌گذاری کنیم و این سرمایه‌گذاری فقط از طریق دولت نباشد، زیرا بودجه دولت وقتی وارد سرمایه‌گذاری می‌شود چون پول خزانه است، شاید بهره‌وری لازم را نداشته باشد و دیگر اینکه منابع دولتی آن قدر نیست که با آن بشود کاری کرد. پیشنهاد ما در این زمینه این است که دولت از سرمایه بخش خصوصی و بخش مردمی اقتصاد استفاده کند.

بهزادی‌منش می‌افزاید: اکنون نقدینگی ۵ هزارهزار میلیارد را رد کرده و دیری نمی‌گذرد که ۶ هزار هزار میلیارد تومان را هم رد کند این همه پول باید به سمت تولید برود. حالا دولت با ابزارهایی مثل معافیت‌های مالیاتی برای کارهای تولیدی، دادن مجوز و امتیازهای خاص، حتی بهره‌برداری از زمین برای کارخانه و... می‌تواند پول را به سمت سرمایه‌گذاری بخش مولد اقتصاد ببرد و بدین شکل نرخ تشکیل سرمایه در کشور را بهبود ببخشد. وی می‌افزاید: ابزار دیگر دولت نیز هدایت اعتبار بانک‌هاست و این از حقایق امروز اقتصاد ماست که تسهیلات بانکی برخلاف ادعای بانک‌ها با سلیقه خود بانک‌ها پرداخت می‌شود. این منابع نیز باید به سمت بخش مولد اقتصاد هدایت شود تا نرخ تشکیل سرمایه تغییر کند و خونی نیز به رگ‌های تولید ما تزریق شود که چند سال است در رکود به سر می‌برد.

گزارش

کاهش ۱۲درصدی حمل بار بر شانه‌های خطوط ریلی کشور

تعارض‌های مدیریتی راه‌آهن مانع از چابکی ریل‌هاست

فرزانه غلامی| به روایت شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در نیمه نخست امسال، حمل بار داخلی و ترانزیت ۱۲درصد منفی کاهش داشته و در همین بازه ۶ماهه ترانزیت ریلی افتی ۳۵درصدی را تجربه کرده است. صنعت حمل‌ونقل ریلی و مدرن‌سازی آن یکی از شاخصه‌های اصلی توسعه و مایه تداوم حیات اقتصادهای پیشرفته جهان است. صرفه‌بالای اقتصادی، صرفه‌جویی در مصرف انرژی، امنیت بالا و دوستی دیرینه با توسعه پایدار و محیط زیست، محبوبیت روزافزونی برای این سبک حمل‌ونقل در حوزه مسافری و باری در پی داشته است.

عقب‌نشینی خطوط ریلی کشور در حمل بار داخلی و ترانزیتی طی نیمه نخست امسال با وجود داشتن این همه مزیت برای اقتصاد در مسیر توسعه ایران، چراغی قرمز برای مدیران این حوزه و دولتمردان روشن کرده است.

به عقیده رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران، با انجام اصلاحات ساختاری، اجرای نص صریح قانون اصل ۴۴ و اولویت‌بخشی به تکمیل خطوط راهبردی، می‌توان روزهایی سبز برای خطوط ریلی رقم زد و جانی تازه به روند توسعه اقتصادی کشور بخشید.

به گفته این فعال بخش خصوصی، شبکه ریلی کشور از سال‌های ۱۳۵۷ تا ۱۴۰۰ حدود ۲/۵ برابر رشد داشته و از ۴ هزار و ۵۷۰ کیلومتر به ۱۱ هزار و ۸۰۰ کیلومتر رسیده است، اما تاکنون تنها ۱۵درصد از راه‌آهن سراسری ایران دو خطه شده حال آنکه در کشورهای توسعه‌یافته بین ۵۵ تا ۶۵درصد یا حتی بیشتر خطوط راه‌آهن سراسری دو خطه و بخش‌هایی از این شبکه هم برقی شده است. حسینی در توضیح میزان پیشرفت خطوط ریلی کشور ادامه می‌دهد: در حال حاضر فقط ۲ هزار و ۱۰۰ کیلومتر از راه‌آهن سراسری کشور دو خطه است. اگر میزان دو خطه شدن در میان‌مدت از ۱۵ به ۳۰درصد افزایش یابد، در ارتقای سرعت سیر قطارها، افزایش ظرفیت بارزگانی خطوط باری و کاهش زمان سفر قطارهای مسافری و باری، افزایش جذابیت این شبکه و در مجموع ارتقای شبکه ریلی کشور تأثیر بالایی خواهد داشت.

■ **راه‌آهن ۲۰ میلیارد دلاری نباید از دولت پول بخواهد**

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران معتقد است همان‌طور که سازمان‌هایی نظیر هواپیمایی کشوری، بنادر و دریانوردی، راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای فقط تنظیم‌گر و سیاست‌گذار هستند، راه‌آهن نیز باید با همین رویه فعالیت کند. حسینی خاطرنشان می‌کند: این دوگانگی و تعارض یکی از مشکلات بزرگ حوزه راه‌آهن ایران است چون این شرکت امکاناتی دارد و در بازار بازیگری و سیاست‌گذاری می‌کند که این رویه با اصل تجارت و خصوصی‌سازی کاملاً در تعارض است. ما به کمیسیون عمران مجلس اعلام کرده‌ایم که طرحی مطالعاتی داریم تا نهادی تنظیم‌گر در بخش ریلی تشکیل و راه‌آهن از حوزه سیاست‌گذاری خارج شود، اما اگر مجلس تصویب کند که مطابق قانون دسترسی آزاد به حمل‌ونقل ریلی، این شرکت همچنان تنظیم‌گر بماند، عملیات بهره‌برداری باید از این شرکت گرفته شود که متأسفانه شرکت راه‌آهن تاکنون برای رفع این تعارض زیر بار نرفته است. به گفته وی، ارزش اقتصادی شرکت راه‌آهن کشور در حال حاضر حدود ۲۰ میلیارد دلار است پس شرکتی با این ارزش، امکانات و تأسیسات فراوان که از طرقی نظیر بودجه به آن رسیده است، نباید در پایان سال از دولت پول بخواهد، اما مشکلات مدیریتی و تعارض‌های جدی سبب شده به دلیل طولانی بودن سرعت سیر و باوجود اقتصادی بودن حوزه ریلی، مردم همچنان ترجیح دهند برای حمل بار از خطوط جاده‌ای استفاده کنند.

■ **راهبردهای خطوط ریلی کشور کدام‌اند؟**

وی معتقد است در حال حاضر تکمیل و رفع نواقص در برخی خطوط ریلی برای کشور حیاتی و راهبردی به شمار می‌رود که یکی از این خطوط راه‌آهن رشت- آستاراست. حسینی ادامه می‌دهد: با توجه به اینکه در حال استفاده از راه‌گذر شمال- جنوب هستیم، راه‌اندازی هرچه سریع‌تر حلقه مفقوده و بسیار راهبردی رشت- آستارا از اهمیت بالایی برخوردار است. در همین حال خط زاهدان به چابهار هم حائز اهمیت است که فعلاً تا خاش راه‌اندازی شده و مابقی هم براساس وعده‌ها تا پایان ۱۴۰۲ راه‌اندازی می‌شود و البته در این بین محوطه بندری چابهار هم باید آماده شود. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران یکی دیگر از راهبردی‌ترین خطوط ریلی کشور را رشت به بندر کاسپین (جنب بندر انزلی) می‌داند و می‌گوید: این خط بسیار طولانی و حدود ۴۰ کیلومتر است که وعده داده شده تا پایان ۱۴۰۱ یا ابتدای ۱۴۰۲ به بهره‌برداری برسد که اگر این‌گونه شود، بندرانزلی عملاً به خطوط ریلی وصل می‌شود.

تأخیر در ارائه بودجه کل کشور به صلاح کشور نیست

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: اینکه به واسطه رعایت تقدم و تأخر ارائه بودجه کل کشور را به عقب بیندازیم، بی‌شک به صلاح کشور نیست. پورابراهیمی افزود: بودجه سندی است که امورات اقتصادی و مالی کشور در سال آینده را معین می‌کند و اگر زمان برای بررسی آن بگذرد کشور با مشکلات عدیده‌ای در حوزه اقتصادی روبه‌رو خواهد شد.

۳۷۰۸۸ پذیرش آگهی

برگ سبز خودرو سواری ساینا مدل ۱۳۹۹ رنگ سفید روغنی به شماره موتور M15/8983562 و شماره شاسی NAS831100L5876166 و شماره پلاک ۹۹۹ د ۶۳ ایران ۷۴ بنام آمنه ملا احمدی مفقود گردیده و فاقد اعتبار می‌باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۵۲۴

برگ سبز خودروی پژو ۲۰۶ آریان مدل ۸۷ رنگ سفید به شماره انتظامی ۸۵۳ ق ۵۳ ایران ۱۲ شماره موتور ۱۳۵۸۷۰۰۱۰۳۷ و شماره شاسی NAAP51FEX8J350243 به مالکیت سارا منتجبی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۵۲۹

کارت، برگ سبز و کلیه مدارک موتورسیکلت تیزپر توس سیستم هوندا ۱۲۵ مدل ۱۳۹۲ به شماره موتور ۰۰۲۳۷۰ و شماره تنه ۹۲۳۵۲۱۶ و شماره پلاک ۲۳۳۶۵ ایران ۷۶۹ بنام فرشید عباسپور مفقود گردیده و فاقد اعتبار می‌باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۵۱۵

برگ سبز، سند کمپانی و سند محضری خودروی پراید GTXi مدل ۸۷ رنگ نقره ای متالیک به شماره انتظامی ۴۵۷ ن ۲۲ ایران ۱۲ شماره موتور ۲۴۲۳۲۲۹ و شماره شاسی S1412287476276 به مالکیت رمضان ابراهیم پور خیرآباد مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۵۰۹

برگ سبز خودروی پژو پارس مدل ۹۳ رنگ سفید به شماره انتظامی ۸۶۳ ب ۲۲ ایران ۷۴ شماره موتور ۱۲۴K0۴۸۳۰۶۰ و شماره شاسی NAAN01CA5EH143095 به مالکیت ابراهیم رضائی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۴۷۷

برگ سبز خودروی سواری پژو ۴۰۵GLX مدل ۱۳۹۶ رنگ نقره ای متالیک به شماره موتور 124K1032296 و شماره شاسی NAAM11VE4HK754827 و شماره پلاک ۵۱۱ ی ۳۶ ایران ۴۲ بنام آقای مهدی بهلولی اچونی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۴۳۳

برگ سبز خودرو وانت اریسان مدل ۱۳۹۷ به رنگ سفید- روغنی به شماره موتور: 118J5012432 وشماره شاسی: NAAB66PE9JC471939 وشماره پلاک ۵۲ایران۹۷۳ص۵۶ متعلق به غلامحسین نوروزی مفقود گردیده فاقد اعتبار می باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۵۲۱

سند کمپانی و برگ سبز و سند محضری سواری سمند ایکس ۷ به رنگ نقره ای مدل ۱۳۸۲ به شماره موتور ۳۲۹۰۸۲۲۸۰۴۷ و شماره شاسی ۸۲۲۲۷۵۶۰ به شماره پلاک ۱۷۱م۲۷ایران ۱۲ به مالکیت مرتضی دائمی محمدیان مفقود گردیده واز درجه اعتبار ساقط می گردد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۳۹۵

دانشنامه پایان تحصیلات اینجانب محمدعلی ستوده نیا فرزند حسین با شماره ملی ۰۹۲۲۶۹۶۸۸۸ صادره از مشهد در مقطع کارشناسی رشته حقوق صادره از دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می‌باشد. از یابنده تقاضا می‌شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی مشهد به نشانی: استان خراسان رضوی ،شهرستان مشهد، امامیه ۴۲ سازمان مرکزی دانشگاه آزاد اسلامی مشهد اداره امور فارغ التحصیلان ارسال نماید. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۰۱۶

سند موتورسیکلت پرواز ۱۲۵ مدل ۱۳۹۳ به شماره پلاک ۵۴۴۳۵ ایران ۷۷۲ و شماره تنه ۹۳۲۰۰۱۸ و شماره موتور ۳۲۹۲۸۲ به رنگ یشمی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۴۲۵

دانشنامه پایان تحصیلات اینجانب آذر قرچه فرزند محمدعلی با شماره شناسنامه ۱۰۳ و شماره ملی ۰۹۱۹۶۲۹۲۸۸ صادره از گناباد در مقطع کارشناسی پیوسته رشته حقوق قضایی صادره از دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می‌باشد. از یابنده تقاضا می‌شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی مشهد به نشانی: استان خراسان رضوی، شهرستان مشهد، امامیه ۴۲ سازمان مرکزی دانشگاه آزاد اسلامی مشهد اداره امور فارغ التحصیلان ارسال نمایید. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۰۱۸

برگ سبز سواری پژو پارس رنگ سفید مدل ۱۴۰۱ شماره پلاک ۸۶۹ط۳۸ ایران ۹۵ شماره موتور 125k0008623 شماره شاسی NAANA15E3NK462635 بنام نسیمه بنگل زهی به شماره ملی ۶۴۵۰۴۸۴۰۴۷ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط میباشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۴۴۴

گواهینامه موقت پایان تحصیلات اینجانب جلال پرهیزکار فرزند ابراهیم با شماره شناسنامه ۶ صادره از قوچان در مقطع کارشناسی نا پیوسته رشته مهندسی برق-قدرت صادره از دانشگاه آزاد اسلامی واحد بجنورد مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می‌باشد. از یابنده تقاضا می‌شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی بجنورد به نشانی: استان خراسان شمالی ،بجنورد، امتداد خیابان ۱۷ شهریور جنوبی مجتمع دانشگاه آزاد اسلامی واحد بجنورد اداره امور فارغ التحصیلان ارسال نماید. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۵۵۱

کارت، برگ سبز و کلیه مدارک موتورسیکلت سیستم هوندا ۱۲۵ مدل ۱۳۸۶ رنگ سفید به شماره موتور ۴۲۷۰۲۱۲۰ و شماره تنه ۱۲۵P۸۶۵۰۱۱۶ و شماره پلاک ۳۸۵۸۸ ایران ۷۷۱ بنام امیر حسین ایران نژاد مفقود و فاقد اعتبار می‌باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۵۲۴

برگ سبز سواری پژو آردی ۱۶۰۰ مدل ۱۳۸۲ - رنگ یشمی با نوار قهوه ای پلاک ۴۱۹-۳۶ ن۵۳ شماره موتور: ۱۱۷۸۲۰۰۵۷۳۷ شماره شاسی : ۸۲۱۳۲۷۴۷ به نام علی اکبر کرمی مفقود و از اعتبار ساقط می باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۵۲۸

برگ سبز و سند مالکیت خودرو سواری کوئیک مدل ۱۳۹۸ رنگ سفید روغنی به شماره موتور M1587833336 و شماره شاسی NAS841100K1014697 و شماره پلاک ۴۴۹ و ۶۴ ایران ۴۲ بنام زهره فخرائی مفقود و فاقد اعتبار می‌باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۵۲۸

برگ سبز خودرو پژو ۲۰۶ مدل ۱۳۹۱ رنگ سفید به شماره پلاک ۴۱ل۹۱۳ ایران ۱۲ شماره موتور ۱۴۱۹۱۰۱۴۰۰۴ شماره شاسی NAAP03ED8CJ584295 بنام امیر یکتا فریمانی شماره ملی ۰۹۴۶۸۲۰۴۹۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط میباشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۴۴۷

کارت، برگ سبز و کلیه مدارک موتورسیکلت راپیدو سیستم هوندا ۱۲۵ مدل ۱۳۹۵ به شماره موتور ۱۵۵۱۸۰ و شماره تنه ۹۵۰۰۵۹۹ و شماره پلاک ۵۸۶۶۲ ایران ۷۷۴ بنام یعقوبعلی یعقوبی مفقود و فاقد اعتبار می‌باشد. آگهی مفقودی ۴۰۱۱۲۵۲۶

بدون ائتلاف
وقت آگهی تون
رو سفارش بدید

فقط لازمه
به شماره همراه
0902 00 370 88
در یکی از شبکه‌های اجتماعی
درخواست آگهی تون رو بفرستید.
بقیه کارهاش با ما

090 200 370 88