

چرتکه

اما و اگرهای واردات خودرو



رضا آریاراد

به طور معمول کشورها به منظور تامین بخشی از نیازهای داخلی خود، به واردات کالا اقدام و این موضوع در جامعه جهانی به امری بدیهی و مرسوم تبدیل شده است. مبادلات تجاری کشورها در دنیا که در چهارچوب تراز تجاری شناخته می‌شود، بیانگر میزان تجارت «واردات و صادرات » هر کشور در یک بازه زمانی معمولاً یک ساله است.

طبق قانون واردات و صادرات جمهوری اسلامی ایران، قانون گذار به منظور رونق و بهبود تولیدات داخل و داخلی سازی کالاها و محصولات، دسته‌ای از کالاها را تحت عنوان کالاهای مشروط قرار داده که در این نوع، با توجه به اهمیت تولیدات داخل، سعی در جلوگیری از واردات کالاهای مشابه و در مواردی واردات محدود و تنها با صدور مجوز مراجع قانونی شده است.

در گذشته باور براین بود که به منظور ایجاد رقابت و انگیزه بهبود کیفیت در تولیدکنندگان داخلی، واردات محدود کالاهای مشابه در قالب کالاهای مشروط و با مجوز خاص، بلامانع بوده و شاید به رشد صنعت و کیفیت محصولات بیانجامد.

در اینجا این سوال مطرح است که آیا واردات خودرو به کشور، با وجود اینکه ایران بزرگترین صنعت خودروسازی خاورمیانه را دارد و یکی از بزرگترین تولیدکنندگان خودرو در جهان است، کمکی به صنعت خودرو خواهد نمود؟ آیا ایجاد انگیزه و رقابت بیشتر با تولیدکنندگان بزرگ خارجی، بدین وسیله مهیا می‌شود؟

در پاسخ به این سوال می‌توان گفت که واردات خودرو ریشه تاریخی داشته و شروع آن به دوران استخراج و فروش نفت و سرازیر شدن درآمدهای نفتی به ایران بر می‌گردد؛ که عمدتاً صرف واردات کالاها و لوازم مصرفی می‌شد. طبق آمار، مجموع تولید نفت ایران بین سال‌های ۱۲۹۰ تا پیش از پیروزی انقلاب اسلامی معادل ۲۸ میلیارد بشکه و بالغ بر ۱۳٫۱۵میلیارد دلار درآمد ارزی برای کشور در پی داشته است.

مبلغ بسیار بالایی از درآمد که می‌توانست بجای مصرف در توسعه بی‌حد و حصر واردات کالاهای مصرفی، در خدمت خودکفایی و شکوفایی اقتصاد قرار گرفته و سهم ایران را در توسعه فناوری و صنعت به جایگاهی ممتاز برساند.

مروزه در خصوص واردات کالاهایی که منشا داخلی داشته و در داخل امکان تولید برای آنها فراهم است، سخت‌گیری‌های بسیاری صورت گرفته و بعضاً مجوز واردات از سوی دولت‌ها صادر نمی‌شود. اما در خصوص خودرو برحسب نوع دیدگاه کارشناسان

و تفکراتی که حاکم بر این صنعت وجود دارد، رویه متفاوتی

حاکم بوده است و بعضاً منجر به صدور مجوز خودروی وارداتی شده است. برخی کارشناسان ایجاد انگیزه و رقابت در خودرو سازان را ملاک اصلی واردات خودرو عنوان کرده و معتقدند با وجود خودروهای پیشرفته و مدرن روز دنیا در کشور می‌توان خودروسازان را به بهبود کیفیت خودرو ترغیب نمود. و برخی دیگر دلیل صدور مجوز واردات خودرو را اغنای نیاز قشر مرفه‌تر جامعه به استفاده از خودروهای لوکس خارجی که با خروج ارز قابل توجه همراه است، مرتبط می‌دانند.

مثلاً، بر اساس آمار تجارت خارجی کشور در ۱۲ ماهه سال ۹۶ در مجموع بالغ بر ۵۶ هزار و ۱۳۴ دستگاه خودرو به کشور وارد شده که ارزش دلاری آن یک میلیارد و ۴۵۰ میلیون و ۱۱۸ هزار دلار بوده است. این نشان از خروج رقم قابل ملاحظه‌ای از منابع ارزی کشور در خرید کالایی دارد که کاملاً مصرفی بوده و نمی‌توان آن را در مسیر رشد و اعتلای صنعت خودروی کشور به حساب آورد، چراکه با وجود پتانسیل بالای صنایع خودروسازی کشور برای تولید و مونتاژ خودرو، این میزان از اختصاص بودجه برای واردات خودرو می‌تواند در مسیر تحقق پروژه‌های تحقیقاتی و پژوهشی تولید با کیفیت قطعات منفصله داخلی قرار گرفته و در تولید با کیفیت و قابل رقابت محصولات مشابه خارجی و افزایش مستمر اشتغال‌زایی و حفظ پایدار آن در این صنعت قرار گیرد.

یقیناً بازدهی محصولات حاصل از تحقیق و توسعه به سرعت واردات خودرو نیست و نمی‌توان انتظار داشت در فاصله چند ماهه از اجرای پروژه‌های تحقیقاتی، به سطح خودروهای برتر دنیا که با گذشت سال‌ها تحقیق و توسعه به آن دست یافته‌اند، رسید. اما می‌توان امیدوار بود که با عملیاتی کردن مراکز تحقیق و توسعه (R&D) اساسی‌ترین گام در خودکفایی و حضور پررنگ‌تر در بازار بشدت رقابتی صنعت خودرو در سطوح بین‌المللی بدین وسیله فراهم گردد. همچنین می‌توان بیان نمود که با مسدود شدن واردات قطعاتی که منشا داخلی دارند و حذف واردات خودروهایی که نتیجه و ماحصل تلاش و تحقیقات غیرایرانی است و به برند ملی ایرانی که بیش از ۸۰ درصد از نیاز کشور را تامین میکند، و اشتغال‌زایی بالایی در کشور دارد، کمک کرده و فرصت هایی طلایی و ناب برای نتجگان و مبتکرین در داخل ایجاد و فرصت عرضه اندام و بروز توانمندی جبران کسری قطعات و ابزارآلات مورد نیاز تولید خودروهای باکیفیت و قابل رقابت با نمونه‌های خارجی جهانی فراهم می‌شود.

با نگاهی به گذشته، شاید یکی از اشتباهات رایج هرچند با تعرفه‌های بالا، اجازه واردات خودرو بوده است؛ که در برهه‌هایی از زمان دولت‌ها بنا به دلایل ایجاد انگیزه و رقابت در صنعت خودروسازی کشور نسبت به صدور مجوز ورود خودرو اقدام می‌نمودند، حال اینکه ادامه این رویه، تمایل و کنش استفاده از برندهای خارجی به ظاهر با کیفیت‌تر در کشور را بالا برده و به نوعی ارتقاء گام به گام برندهای داخل را که با توان نیروی مبتکر و خلاق ایرانی و همچنین تلاش‌ها و زحمات شبانه روزی نیروهای شاغل در بخش خودروسازی داخل انجام می‌شود، نادیده گرفته و بسیار ناچیز می‌نموده است. درحالی که با منع واردات و ارتقاء مرحله به مرحله تولید خودروی برند داخل، یقیناً بازخورد هر تغییر و بهبود برند را می‌توان در آذهان عمومی بسیار بالا و ارزشمند دیده و انگیزه مضاعف در ارتقاء هرچه بیشتر و رساندن به جایگاه رقابتی بین المللی را متصور دانست.

بخش اقتصاد – با اجرای طرح کشاورزی قراردادی، کشاورزان درآمد باثباتی پیدا می‌کنند، اما مشکلات عدیده‌ای سر راه کشاورزی قراردادی است که باعث می‌شود از آن استقبال چندانی نشود.

با وجود ظرفیت بالای ایران در بخش کشاورزی و به‌رغم ادعا می‌شود در سال‌های اخیر با استفاده از فناوری‌های جدید تلاش شده بهره‌وری حوزه کشاورزی افزایش یابد، نه تنها سهم این بخش از اشتغال افزایش نداشته که نسبت به یک دهه قبل حداقل پنج درصد هم کم شده است. گزارش مرکز آمار درباره اشتغال در تابستان ۹۸ نشان می‌دهد کشاورزی با اندکی رشد؛ ۱۹ درصد از اشتغال را به خود اختصاص داده است. این بخش در رقابت با بخش‌های صنعت و خدمات هنوز بسیار عقب است، برخی روندها نیز زنگ خطر را برای کاهش سهم کشاورزی در اقتصاد ایران به صدا درآورده است. اینکه شاهد تغییر کاربری زمین‌های کشاورزی هستیم، یعنی اینکه در نزد برخی از کشاورزان یک واحد کشاورزی ارزشش را در مقابل ارزش زمین از دست داده است. از جمله

مشکلات مهمی که کشاورزان با آن روبه‌رو هستند و باعث می‌شود بعضا افراد Ecology کشاورزی را به لقایش ببخشند، مشکل بر سر فروش محصولات کشاورزی است. تکرار مکررات است اینکه بگوییم جولان دلالان در بخش کشاورزی باعث شده سود کشاورزی جای اینکه عاید کشاورزان شود به جیب دلالان می‌رود. تلاش شده است با خرید تضمینی محصولات کشاورزی از طرف دولت، تا حدی مشکلات آنها رفع شود، اما در این زمینه هم حداقل دو مشکل عمده وجود دارد. خرید تضمینی تنها در مورد برخی از محصولات اجرا می‌شود و در اکثر موارد هم کشاورزان از نرخ تعیین شده ناراضی هستند. به نظر می‌رسد خرد بودن زمین‌های کشاورزی دست دولت را در اجرای خرید تضمینی برخی از محصولات کشاورزی می‌بندد، همانطور که دولت نمی‌تواند در راستای الگوی کشت اعمال نظر موثری کند. در سال‌های اخیر بحثی با عنوان «کشاورزی قراردادی» برای رفع مشکلات کشاورزان مطرح شده است.

کشاورزی قراردادی

«اگر کشاورزی قراردادی به خوبی سازماندهی و مدیریت شود، ریسک و عدم قطعیت طرفین را در مقایسه با خرید و فروش در بازار آزاد کاهش خواهد داد. طرح کشاورزی قراردادی شامل تاریخ کشت و برداشت، سطح زیر کشت، مقادیر تحویلی و بسیاری از جزئیات روند کشاورزی است که مزیت‌های فراوانی اعم از معرفی فناوری جدید، نظارت بر محصولات، دسترسی به اعتبارات و بازار، ثبات درآمد کشاورزان و کاهش هزینه‌های مبادله را دارا خواهد بود. مزیت اصلی کشاورزی قراردادی برای کشاورزان عرضه نهاده‌ها و خدمات و همچنین اعتبارات و تسهیلات، دانش، مهارت و فناوری‌های جدیدی توسط سرمایه‌گذار و در نهایت پیوند کشاورزان به بازارهای داخلی و بین‌المللی است.» این اظهارات را ۳۰ آذر امسال محمد خالدي (مدیرکل

{اقتصاد}

کشاورزان از کشاورزی قراردادی استقبال نمی‌کنند

تبدیل کشاورز به ویلاساز با خرد شدن زمین‌های کشاورزی

دفتر امور اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی) بیان کرده است. موضوع مطرح شده به این دلیل می‌تواند اهمیت داشته باشد که هم کشاورزان به ثبات درآمدی می‌رسند و هم راحت‌تر می‌توان سیاست‌های مربوط به الگوی کشت را اعمال کرد. با این همه، بر سر راه اجرای طرح کشاورزی قراردادی مشکلاتی وجود دارد که ممکن است باعث



شود کشاورزان از آن استقبال نکنند.

کشاورزان استقبال نمی‌کنند

محمدجواد خاکزاد رستمی (رئیس نظام صنفی کشاورزی مازندران) به ایلنا می‌گوید: به رغم اینکه کشاورزی قراردادی می‌تواند طرح خوبی باشد و حتی بهره‌وری در حوزه کشاورزی را افزایش دهد، اما کشاورزان به دلایل مختلف از آن استقبال نمی‌کنند. او توضیح می‌دهد: واقعیت این است که کشاورزان از طرح‌های دولتی که اجرا شده است تجربه چندان خوبی ندارند. برای همین استقبال چندانی نمی‌کنند. ۹۰ درصد مالکیت اراضی کشاورزی خصوصی است. نمی‌توان برای چیزی که مالکیت خصوصی دارد تصمیم‌گیری و افراد را اجبار کرد که از تصمیمات تبعیت کنند. به صورت سنتی کشاورزان هر ساله برای اینکه چه بکارند، تصمیم‌گیری می‌کنند. این تصمیم‌گیری بسته به شرایط بازار است. آنها می‌خواهند محصول خودشان را بفروشند و محصولی را که بیش از همه برایشان سود داشته باشد، می‌کارند. رئیس نظام صنفی کشاورزی مازندران می‌گوید: اینکه جنای از اینکه کشاورزان اغلب به طرح‌های دولتی اعتماد نمی‌کنند، در زمینه کشاورزی قراردادی مشکل عمده‌ای وجود دارد که برای رفع آن نیازمند قانون‌گذاری هستیم، تصریح می‌کند: هدف از اجرای طرح کشاورزی قراردادی این است که اراضی خرد شده جمع شوند. در واقع به دلایلی ما شاهد خرد شدن قطعات کشاورزی در ایران هستیم که این اتفاق ضربه مهلکی به بخش کشاورزی وارد کرده است. او ادامه می‌دهد: بر اساس قانون ارث وقتی فردی که یک زمین کشاورزی دارد فوت می‌کند، فرزندان او بر اساس قوانین مشخص درباره ارث دختر و پسر از زمین سهم می‌برند. اتفاقی که رخ داده این است که یک قطعه کشاورزی تقسیم می‌شود و به این صورت ما شاهد خرد شدن زمین‌های کشاورزی

سال بیست و سوم / شماره ۵۳۸۱

هستیم. به گفته خاکزاد رستمی به یک زمین کشاورزی به عنوان یک واحد تولیدی نگاه نمی‌شود. برای مثال در مورد کارخانه‌ای که به ارث می‌رسد کسی نمی‌آید بگوید نصف کارخانه مال این فرزند باشد و نصف دیگر آن مال دیگری، اما زمین کشاورزی را عملاً اینطور تقسیم می‌کنند. او با بیان اینکه خرد شدن زمین‌های کشاورزی وارد کشاورزی در شمال را نابود می‌کند، می‌گوید: زمینی به چند نفر ارث رسیده، آنها زمین را بین خود تقسیم کرده‌اند و شاهد این هستیم که چند هکتار زمین که خودش یک واحد تولیدی بوده به قطعات چند صد متری تبدیل شده است. و از آنجا که ارزش زمین در مواردی بیشتر از کار کشاورزی است، کسانی جای اینکه در زمین خود کشاورزی کنند آن را برای ویلاسازی به فروش می‌گذارند. ما با روند فزاینده زمین‌های کشاورزی به ویلا مواجه هستیم و نتیجه این می‌شود که کشاورزی ضربه می‌خورد و تولیدات در این بخش کم می‌شود.

رئیس نظام صنفی کشاورزی مازندران با بیان اینکه وقتی از مواردی چون کشاورزی قراردادی حرف می‌زنیم باید به این مشکلات بنیادی رسیدگی شود، عنوان می‌کند: به نظر می‌رسد در مورد به ارث رسیدن زمین‌های کشاورزی نیازمند قانون‌گذاری هستیم. این قانون باید از طرف مجلس تدوین و تصویب شود و از نظر مراجع بگذرد. در واقع لازم است کسانی که زمینی را به ارث می‌برند برخوردشان با زمین کشاورزی مثل برخوردی باشد که با یک واحد تولیدی مثل کارخانه دارند. درواقع آنها باید در سود حاصل از کار تولیدی سهیم شوند و نه در زمین

آن و به این ترتیب می‌شود جلوی خرد شدن زمین‌های کشاورزی را گرفت. ما امروز به‌جای اینکه مشکلات را حل کنیم و با اصلاح قوانین جلوی خرد شدن زمین‌های کشاورزی را بگیریم، به فکر تجمع آنها افتاده‌ایم. به همین دلیل نمی‌توان چندان به طرح کشاورزی قراردادی امید بست.

سخت‌تر شدن تولید کشاورزی

همواره عنوان می‌کنند که نیازمند اصلاح الگوی کشت هستیم و برای اینکه کشاورزی در مسیری قرار گیرد که تامین‌کننده نیازهای کشور باشد و کشاورزان نیز طوری منتفع شوند که مدام به فکر توسعه کار خود باشند، باید برنامه‌ریزی‌های دقیقی صورت گیرد. برای اینکه کشاورزی که تامین‌کننده نیازهای استراتژیک کشور است رونق یابد، نیازمند این هستیم که کشاورزی صنعتی داشته باشیم. کشاورزی صنعتی در مقیاس کوچک و برای زمین‌های کوچک به‌صرفه نیست. با این حال اتفاقاتی که در ایران افتاده عملاً منجر به خرد شدن زمین‌های کشاورزی شده است. به دنبال اصلاحات ارضی مالکیت زمین‌های کشاورزی در اختیار خود کشاورزان قرار گرفت. در ادامه شاهد بودیم که قوانین ارث در مورد زمین‌های کشاورزی بدون توجه به اینکه یک زمین کشاورزی واحد تولیدی است به اجرا درآمد. نتیجه کار این بود که هر نسل که می‌گردد زمین‌ها کوچک‌تر می‌شوند و کشاورزی در زمین کوچک نیز به صرفه به نظر نمی‌رسد یا حداقل فعالیت اقتصادی جاگیرین به صرفه‌تری برای آن وجود دارد. اینکه برخی کشاورزان به ویژه در شمال کشور رغبت دارند زمین خود را در اختیار ویلاسازان قرار دهند به این دلیل است که ارزش زمین از ارزش فعالیت بیشتر شده است. کشاورزی قراردادی در صورتی طرحی قابل اجراست که مشکلات زیربنایی رفع شود. به این شرط که کشاورزان نیز از آن استقبال می‌کنند.

کوتاهی خودروسازان در اسقاط خودروهای فرسوده

ویژه‌ای داشته باشد. مرتضوی همچنین با اشاره به بهانه تراشی‌های انجمن واردکنندگان خودرو برای عدم اسقاط خودروی فرسوده به ازای واردات خودروهای خارجی، گفت: خودروسازان موظفند معادل ۲۵ درصد ظرفیت تولیدشان، خودرو از رده خارج کنند اما در شرایط فعلی حتی یک درصد هم اجرا نمی‌شود. وی ادامه داد: طبق قانون خودروسازان بر اساس حجم موتور خودروهای تولیدی باید به ازای تولید هر خودرو، بین یک تا ۸ خودروی فرسوده را از رده خارج کنند.

به گفته وی از ابتدای اجرای قانون از رده خارج کردن خودروهای فرسوده تا کنون کمتر از ۲ میلیون دستگاه خودروی فرسوده از رده خارج شده که حدود ۸۵ درصد آن توسط واردکنندگان خودرو صورت گرفته است.

وی با بیان اینکه در حال حاضر ۳ میلیون دستگاه خودروی فرسوده در کشور داریم، گفت: تا سال ۱۴۰۴ تعداد خودروهای فرسوده کشور به ۸ میلیون دستگاه خواهد رسید.

| |
|---|
| <p>آگهی تغییرات شرکت تولیدی توزیعی مهرگان صنعت مارلیک شرکت تعاونی به شماره ثبت ۱۸۷۴ و شناسه ملی ۱۴۰۵۶۷۰۷۱۶</p> |
| <p>به استناد صورتجلسه هیات مدیره مورخ ۱۳۹۷/۰۶/۰۷ و به استناد مجوز شماره ۲۲/۸۵۸۱ مورخ ۹۷/۷/۱۹ اداره تعاون کار و رفاه اجتماعی شهرستان رودبار – منجیل تصمیمات ذیل اتخاذ شد:</p> <p>۱ – سمت اعضای هیات مدیره به قرار زیر می باشد:</p> <p>آقای کامران غضنفرزاده کپته به شماره ملی ۲۶۵۸۹۰۳۹۷۹ به سمت رییس هیات مدیره و مدیرعامل</p> <p>خانم تهمینه اشنا ویشکائی به شماره ملی ۲۶۴۹۶۳۷۵۸۷ به سمت نایب رییس هیات مدیره</p> <p>خانم لیلی ابراهیمی کپته به شماره ملی ۲۶۵۹۱۲۸۲۴۳ به سمت منشی هیات مدیره انتخاب گردیدند.</p> <p>۲ – کلیه قرارداده‌ها و اسناد تعهدآور و اوراق بهادار شرکت با امضاء آقای کامران غضنفرزاده کپته (رییس هیات مدیره و مدیرعامل) و خانم تهمینه اشنا ویشکائی (نایب رییس هیات مدیره) به همراه مهر شرکت دارای اعتبار خواهد بود همچنین اوراق عادی شرکت تعاونی با امضاء مدیرعامل و مهر شرکت معتبر خواهد بود.</p> <p>با ثبت این مستند تصمیمات تعیین سمت مدیران، تعیین دارندگان حق امضاء انتخاب شده توسط متقاضی در سوابق الکترونیک شخصیت حقوقی مرقوم ثبت و در پایگاه آگهی های سازمان ثبت قابل دسترسی می باشد.</p> <p>اداره کل ثبت اسناد و املاک استان گیلان</p> <p>اداره ثبت شرکت‌ها و موسسات غیر تجاری رودبار</p> |

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

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

برابر رای شماره ۹۸/۰۴۰۲۰۴۰-۱۳۹۸۶-۳۱۸۰۴۰۲۰۴۰ مورخ ۹۸/۰۴/۲۵ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد

ثبتی رودبار، تصرفات بیت‌اله فلاح پور فرزند عین‌علی در:

۱- شش‌دانگ یک باب خانه و محوطه به مساحت ۲۰۶/۰۲ مترمربع به شماره پلاک فرعی ۲۱۲۴ مجزی از ۳۹۰ واقع در کلورز سنگ اصلی ۱۹ بخش ۲۰ گیلان. به آدرس واقع در رستم آباد – ماندابان – روبروی چلوکبابی سلیم محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند 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 و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

۶۶۹رم‌الفث

تاریخ انتشار نوبت اول: ۹۸/۱۰/۰۸
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۹۸/۱۰/۲۳
رییس ثبت اسناد رودبار – سید محمد فرزانه

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی

شرکت تعاونی مرزنشینان بخش اسالم شماره ثبت ۶۰۲

مجمع عمومی عادی به‌طور فوق‌العاده تاریخ انتشار: ۱۳۹۸/۱۰/۰۸

(مرحله دوم نوبت اول)

بدین‌وسیله به اطلاع کلیه نمایندگان محترم حوزه‌های این تعاونی می‌رساند، مجمع عمومی عادی (مرحله دوم نوبت اول) این تعاونی در روز شنبه مورخ ۱۳۹۸/۱۱/۱۲ ساعت ۱۵ در محل تالار پذیرایی شرکت توبا واقع در اسالم روستای لمر سفلی برگزار می‌گردد. شایسته است نمایندگان محترم حوزه‌ها در زمان مقرر جهت تصمیم‌گیری درخصوص موارد زیر در جلسه حضور به‌هم رسانند.

دستور جلسه:

- استماع گزارش عملکرد هیات مدیره
- استماع گزارش بازرسین
- تصویب صورت‌های مالی سال ۱۳۹۷
- تصویب بودجه پیشنهادی سال ۹۸
- انتخاب اعضای اصلی و علی‌البدل هیات مدیره و هیات بازرسی

توضیح:

۱ – موقع ورود به جلسه ارائه دفترچه سهام و کارت ملی الزامی می‌باشد.

۲ – لازم است حداقل ۱۰ دقیقه قبل از ساعت مقرر در جلسه حضور به‌هم رسانید.

۳ – داوطلبین عضویت در هیات مدیره و بازرسی می‌توانند ظرف مدت ۷ روز از تاریخ انتشار با در دست داشتن مدارک ذیل به دفتر شرکت واقع در اسالم، سه راه اسالم به خلخال – جنب داروخانه آرمان مراجعه و ثبت‌نام نمایند.

مدارک لازم:

- گواهی عدم سوء پیشینه کیفری
- کپی شناسنامه
- کپی آخرین مدرک تحصیلی
- کپی کارت ملی

هیات مدیره شرکت تعاونی مرزنشینان بخش اسالم