بورس	اونس طلا	مثقال طلا	طلا ۱۸ عیار	ربع سکه	نیم‌سکه	سکه	دلار (سنا)	درهم امارات (سنا)	دینار عراق (سنا)
۱٬۳۰۵٬۰۸۳	۱٬۶۹۴	۵۸٬۹۲۰٬۰۰۰	۱۳٬۵۹۳٬۰۰۰	۵۱٬۹۰۰٬۰۰۰	۸۱٬۸۰۰٬۰۰۰	۱۳۹٬۴۵۰٬۰۰۰	۲۸۴٬۷۳۴	۷۷٬۵۳۱	۱۹٬۵۰۷

موافقت مجلس با متناسب‌سازی حقوق کارکنان و بازنشستگان

به گزارش خبرگزاری ایرنا، دو فوریت لایحه متناسب‌سازی حقوق کارکنان دولت و بازنشستگان کشوری و لشکری در مجلس تصویب شد. یکی از بخش‌های این لایحه افزایش پلکانی حقوق براساس امتیاز است. براساس لایحه دولت افرادی که حقوق پایین‌تری دارند، از میزان درصد افزایش حقوق بیشتری برخوردار خواهند شد. بر پایه این لایحه افزایش حقوق کارمندان و بازنشستگان و افرادی که ۵میلیون و ۶۰۰ هزار تومان حقوق دریافت می‌کنند، ۱۸درصد و افراد با حقوق ۳۰ میلیون تومان تنها ۳درصد افزایش خواهد یافت. حق عائله‌مندی و حق اولاد نیز تکلیف قانونی بوده و در قانون جوانی جمعیت مطرح شده است و رقم آن به ترتیب برابر ۵۰ درصد و ۱۰۰ درصد برای همه مشمولان ماده ۲۹ قانون برنامه ششم توسعه اضافه شد.

از سوی دیگر چون بازنشستگان کسورات بیمه‌ای ندارند، رقم ثابت برای افزایش دریافتی آن‌ها لحاظ شده است که مبلغ ۹۰۰ هزار تومان به حقوق این افراد اضافه می‌شود.

خبر خوب

کریدور ترانزیتی

سواد اقتصادی

کریدور به جابه‌جایی بار از مبدأ تا مقصد از طریق عبور از مناطق واسطه مسیری ترانزیت گفته می‌شود. از طرفی کریدور مسیری است که برای حمل‌ونقل استفاده می‌شود و به عنوان محور ترافیک کالا در سطح بین‌المللی، کشوری و منطقه‌ای تلقی می‌شود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل بار از جمله دریایی، ریلی و جاده‌ای برای جابه‌جایی بار با کمترین هزینه و زمان ممکن استفاده کرد. با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی ایران در منطقه و دسترسی که از سمت غرب و شمال به قاره اروپا، روسیه و کشورهای حاشیه دریای خزر و از جنوب به خلیج‌فارس، دریای عمان، کشورهای حاشیه خلیج‌فارس و آسیای شرقی از جمله چین دارد، می‌توان آن را به عنوان شاهراه تجارت بین‌المللی محسوب کرد.

کریدورهای بین‌المللی عبوری از ایران شامل کریدور شمال به جنوب، تراسیکا، شرق به غرب (جاده ابریشم قدیم)، کریدور جنوبی آسیا و کریدور آلتید است.

همزمان با برگزاری نخستین اجلاس بین‌المللی توسعه همکاری‌های ترانزیتی در تهران مطرح می‌شود

۳ پیشنهاد برای تأمین مالی نهضت کریدورسازی

نخستین اجلاس وزیران ایران و کشورهای ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان درخصوص توسعه همکاری‌های ترانزیتی دیروز در تهران برگزار شد که در این مراسم وزیر راه‌وشهرسازی ایران از برنامه‌ریزی برای هدف‌گذاری ۲۰ میلیون تنی ترانزیت منطقه‌ای خبر داد. وی جمهوری اسلامی ایران را کشوری دارای بنادر با ظرفیت اسمی ۲۴۰ میلیون تنی در خزر و بنادر جنوبی خواند و گفت: شبکه ۱۲هزار کیلومتری خطوط ریلی و شبکه جاده‌های ترانزیتی و زیرساخت‌های خدماتی و پایانه‌های مرزی با کیفیت مطلوب، تحقق ترانزیت سریع و مقرون‌به‌صرفه را تضمین می‌کند. به گزارش فارس، وزیر راه‌وشهرسازی درخصوص اهمیت حمل‌ونقل و ترانزیت به‌عنوان یکی از ارکان اصلی تعاملات تجاری گفت: با هم‌افزایی زیرساخت‌ها و امکانات حمل‌ونقلی، بهره‌مندی همه بازیگران این عرصه در کنار جمعیت ۱۶۰ میلیون نفری ملت‌ها فراهم خواهد شد. وی افزود: موضوع توسعه همکاری‌های ترانزیتی در پهنه ایران و کشورهای آسیای مرکزی موضوعی مربوط به امروز و آینده نیست و این منطقه دارای حافظه باستانی درخصوص مبادلات تجاری شرق، غرب، شمال و جنوب جهان است.

قاسمی، رویکرد ترانزیتی را فرصت‌آفرین و ظرفیت‌ساز قلمداد کرد و گفت: جمهوری اسلامی ایران بر ضرورت انسجام‌بخشی و بهبود فکری و محتوایی همکاری ترانزیتی تأکید دارد. وی ادامه داد: با توجه به زیرساخت‌ها و امکانات حمل‌ونقل فعلی و همچنین بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی، در میان‌مدت می‌توان بیش از سه برابر عملکرد فعلی به عبارتی افزون بر ۲۰ میلیون تن ظرفیت سالانه ایجاد کرد. وزیر راه‌وشهرسازی گفت: ایجاد سازوکاری برای مدیریت کریدوری ترانزیتی منطقه‌ای به منظور بهره‌گیری حداکثری کشورها از کریدورهای ترانزیتی عبوری از قلمرو سرزمینی ضروری است. ایجاد این سازوکار با هدف هماهنگ‌سازی و همسوسازی اقدام‌های کشورها به‌عنوان یک اقدام اساسی مورد تأکید است. قاسمی تأکید کرد: علاوه بر طرح‌های زیرساختی در دست انجام، تأکید داریم که بخش خصوصی و طرف‌های خارجی در این زیرساخت‌ها و مراکز لجستیک سرمایه‌گذاری کنند.

مینا افرازه | چندی پیش وزیر راه از آغاز ساخت و تکمیل کریدورهای ریلی ترانزیتی از مهرماه خبر داد، این در حالی است که درباره منابع مالی پروژه‌های ریلی و چگونگی تأمین آن مسائل مختلفی مطرح می‌شود. به نظر می‌رسد تهاتر نفت یکی از روش‌های مدنظر دولت برای تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام است، چنان که به‌تازگی سید صولت مرتضوی معاون اجرایی رئیس جمهور نیز در این باره گفته است: «بخشی از پروژه‌ها با پیشرفت فیزیکی ۸۰درصد با منابعی محدود قابل اتمام هستند. مقرر شده از منابع عمومی، تأمین مالی پروژه‌هایی که پیشرفت فیزیکی بالای ۸۰ درصد دارند انجام شود. پروژه‌هایی که از محل تهاتر نفت، اجرایی خواهند شد. حدود هشت طرح ریلی هستند که از جمله آن‌ها طرح ریلی چابهار-زاهدان، قطار سریع‌السیر تهران-مشهد، طرح ریلی رشت-آستارا، طرح ریلی خرم‌آباد-دزود و طرح اندیمشک-اهواز است. همچنین درخصوص طرح ریلی شیراز-بوشهر-عسلویه تصمیم‌گیری و مقرر شد تأمین منابع انجام شود». این اظهارنظر در حالی است که مهم‌ترین پروژه‌های ریلی کماکان نیمه‌کاره مانده و بهره‌مندی کشور و ساکنان همجوار چنین پروژه‌هایی از منافع اقتصاد ترانزیتی در گرو تکمیل و راه‌اندازی هرچه سریع‌تر آن‌هاست.

■ علت عقب‌ماندگی پروژه‌های کریدوری چیست؟

محمدجواد شاهجویی کارشناس اقتصاد ترانزیت در مصاحبه‌ای درباره علل عقب‌ماندگی کشور در حوزه کریدورهای ریلی ترانزیتی تصریح کرد: «در سال‌های گذشته توان مهندسی و اجرایی در حوزه توسعه خطوط فنی ریلی مورد نیاز به جایی رسیده است که می‌توانیم ادعا کنیم به صورت کامل در این حوزه خودکفا شده‌ایم. با این حال، آنچه سبب شده است نتوانیم به اهداف بالادستی و سیاست‌های ابلاغی در این حوزه دست بیابیم، ناتوانی در تأمین منابع مالی برای تکمیل و بهره‌برداری از پروژه‌های زیربنایی حوزه راه‌آهن است. در واقع محدودکننده توسعه خطوط، همین بودجه‌های دولتی اندک بوده‌اند و نه منابع طبیعی مورد نیاز یا توان فنی، اجرایی و مهندسی».

■ مدل تأمین مالی منحصربه‌فردی برای هر پروژه ریلی تعیین شود

از سوی دیگر، علی ضیایی مدیر اندیشکده حمل‌ونقل ایران در گفت‌وگو با قدس اظهار کرد: مهم‌ترین پروژه‌هایی که به ویژه در بحث ریلی وجود دارند، به دو حوزه کریدورهای داخلی و کریدورهای ترانزیتی تقسیم می‌شوند. هرکدام از این دو حوزه مسائل خاص خود را دارند و برخی مسائل نیز در هر دو زمینه ترانزیتی و داخلی مشترک است. در بحث ترانزیت، اصلی‌ترین کریدورهای ریلی که وجود دارد، راه‌آهن رشت - آستاراست. پس از آن تکمیل کریدورهای راه‌آهن رشت - کاسپین، چابهار - سرخس و دو خط‌سازی راه‌آهن بافق - مشهد اهمیت دارد. البته راه‌آهن بافق - مشهد پروژه‌ای داخلی است و در زمینه بار داخلی اثر قابل توجهی دارد. یک پروژه مهم و راهبردی دیگر نیز، پروژه راه‌آهن کرمانشاه - خسروی - خانقین است. تمامی این‌ها پروژه‌های اصلی هستند که در ذیل پروژه‌های ترانزیتی تعریف می‌شوند و در صورت ساخت، می‌توانند تأثیر بسزایی در ترانزیت کشور داشته باشند.

ضیایی گفت: علاوه بر این‌ها، دو کریدور هم در عرصه بار داخلی وجود دارد، یکی راه‌آهن شیراز - بوشهر و دیگری راه‌آهن خرم‌آباد - دورود - اندیمشک است. این دو راه‌آهن عملاً بار بندری کشور را از روی جاده به ریل می‌آورند، البته نه همه آن را، اما بخش قابل توجهی را به بخش ریلی انتقال می‌دهد و می‌تواند در قیمت تمام شده و مصرف بهینه سوخت اثرگذار باشد. پروژه‌های گفته شده طرح‌هایی هستند که در وزارت راه و کشور مطرح هستند و تنها شاید در بخش اولویت‌بندی اختلاف‌نظرهایی وجود داشته باشد.

این کارشناس حوزه ترانزیت گفت: نکته مهم این است که ما نحوه تأمین مالی را به صورت بهینه مخصوص هر پروژه اختصاص دهیم، یعنی برای هر پروژه‌ای که کارکردی ویژه دارد یک مدل تأمین مالی منحصربه‌فردی برای آن درنظر بگیریم تا منابع آن از بودجه عمومی تأمین نشود. در این صورت مسئله بودجه بسیاری از پروژه‌ها حل می‌شود، زیرا همان‌طور که می‌دانید نبود بودجه مناسب اصلی‌ترین مشکلی است که موجب می‌شود کریدورها تکمیل نشود. اگر بودجه تأمین شده بود، خیلی از کریدورها با قیمت به مراتب ارزان‌تری تکمیل می‌شد، اما شاهدیم عملاً هر سال تعداد پروژه‌هایی که به دلیل جهش نرخ ارز دچار اصلاح قیمت می‌شوند در حال افزایش است. در حال حاضر کشور باید از بودجه‌های دولتی فاصله بگیرد، در حالی که متأسفانه تاکنون کشور معتاد بودجه‌های دولتی بوده است.

■ ساخت عمده طرح‌های ریلی در صورت پیاده‌سازی مدل شرکت سهامی عام پروژه

وی تصریح کرد: البته راه‌های دیگر تأمین مالی هم وجود دارد که بسیاری از کشورهای دنیا به سمت آن رفته‌اند و حتی برخی از آن‌ها را هم می‌توان به صورت بومی داشت درحالی که شاید سایر کشورها از این امتیاز برخوردار نباشند. یکی از مدل‌های تأمین مالی که دولت به آن روی آورده، مدل تهاتر نفت است. گرچه این مدل مترقی‌ترین نیست، اما همین که دولت با آن به سمت روش جدیدی از تأمین مالی رفته است، جای تحسین دارد. البته مدل‌های مترقی‌تر مانند مدل‌های مشارکت عمومی - خصوصی وجود دارد که می‌توان از آن بهره برد. به‌ویژه در بحث مشارکت عمومی - خصوصی، می‌توان مردم را به عنوان آحاد افراد جامعه و نیز اقشار مختلف را به عنوان طرف خصوصی درنظر بگیریم که این هم مدل‌های تأمین مالی خاص خود را دارد.

ضیایی معتقد است: پیشرفته‌ترین این مدل، شرکت سهامی عام پروژه است که اگر این مدل پیاده‌سازی شود، بسیاری از طرح‌های کشور در مسیر ساخت قرار می‌گیرند. در واقع بسیاری از طرح‌هایی که در داخل کشور وجود دارد، طرح‌هایی با بازدهی اقتصادی بالا هستند و فراتر از استانداردهای پروژه‌های فعلی محسوب می‌شوند. برای مثال، پروژه چابهار - سرخس که مدل شرکت سهامی عام پروژه به خوبی در این پروژه قابل اجراست. ما باید سرمایه مردمی را جمع‌آوری کرده و به کار بگیریم و با سازوکار و سود معینی آن را به صورت مستمر به مردم برگردانیم، در این صورت پروژه‌های کریدوری کشور تکمیل می‌شود و از سویی هم مشکل توقف روند توسعه کشور حل خواهد شد. همچنین اجرای این موضوع در اقتصاد اثر دارد و نقدینگی داخلی را جمع و کنترل می‌کند که با این روش می‌توان پروژه‌های ملی را پیش برد.

■ خودکفایی کشور در خطوط ریلی

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل بیان کرد: در بحث راه‌آهن، زیرساخت‌ها موجود است یعنی اصلی‌ترین پیش‌نیازها وجود دارد. آخرین حلقه مفقوده، بحث ریل بود که این هم دو سال پیش ملی شد. بدین ترتیب ما در بحث ریلی هم خودکفا شده‌ایم. در حال حاضر شرکت زیرساخت میزان درصدی که برای مشارکت خدمات خارجی و خطوط ریلی عادی تعیین کرده، درنهایت ۲۰درصد است. یعنی کسی اجازه ندارد بیش از ۲۰درصد از خدمات خارجی استفاده کند. بدین ترتیب حتی می‌توان کل خط آهن را ساخت، زیرا در زمینه فناوری‌های مختلف مانند پل‌سازی و تونل‌سازی به حد قابل قبولی رسیده‌ایم. در واقع توان فنی و مهندسی و سرمایه مورد نیاز در کشور موجود است و حتی پول و بودجه در دست مردم و بخش خصوصی به‌صورت وافر وجود دارد اما کشور نیازمند هنر بهره‌مندی از این امکانات است. متأسفانه مشکل اصلی بر سر تصمیم‌گیری درباره بودجه است که به دست سازمان برنامه و بودجه کشور افتاده و این سازمان سنگ‌اندازی‌های فراوانی در برابر پروژه‌های زیرساختی و ترانزیتی انجام می‌دهد. ازاین‌رو ضروری است نهادها و سازمان‌هایی مانند سازمان برنامه هم‌افزایی لازم را داشته باشند تا شاهد چنین مسائلی نباشیم.

آغاز نهضت کریدورسازی با تکمیل ۴ کریدور اصلی

وزیر راه و شهرسازی گفت: برنامه‌ریزی کرده‌ایم تکمیل چهار کریدور اصلی کشور را در قالب یک نهضت کریدورسازی شروع کنیم. مسیر ریلی زاهدان-خاش به پایان رسیده است، اما برای اتصال چابهار به سرخس، باید حدود یک‌هزار کیلومتر مسیر ریلی بسازیم. وی با بیان اینکه در کریدور رشت-آستارا ۱۰ کیلومتر از هر طرف خط تکمیل شده است، افزود: با توجه به سفر رئیس‌جمهور روسیه به کشورمان توافق کردیم تا با استفاده از ظرفیت این کشور کریدور رشت-آستارا را تکمیل کنیم.

اقتصاد ۳

قدس

فراخوان شناسایی سرمایه گذار و بهره بردار کیوسک های سیار تنقلات در بلوکهای تدفین روزانه در آرامستان بهشت رضا(ع)

سازمان فردوس‌های شهرداری مشهد مقدس در نظر دارد با رویکرد استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی و افزایش رضایت شهروندان و زائرین اهل قبور در آرامستان بهشت رضا(ع) نسبت به « تهیه، استقرار و تجهیز و بهره برداری از حداقل چهار دستگاه کیوسک سیار فروش تنقلات و محصولات سوپرمارکتی در بلوکهای تدفین روزانه و پرداخت اجاره محل استقرار کیوسک «از طریق واگذاری به اشخاص حقیقی یا حقوقی واجد شرایط، اقدام نماید. لذا از کلیه سرمایه گذاران، بهره برداران و متخصصین واجد صلاحیت فنی، مالی و دارای تجربیات مرتبط که تمایل به شرکت در این فراخوان را دارند دعوت می گردد جهت کسب اطلاعات بیشتر و دانلود اسناد فراخوان به سامانه مناقصه و مزایده شهرداری مشهد، به نشانی ETS.MASHHAD.IR مراجعه نمایند.

آخرین مهلت تحویل پاکت پیشنهادات: ساعت ۱۳ روز پنجشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۷/۲۸

آدرس: بزرگراه آیت‌الله هاشمی رفسنجانی ۳۲ نبش عصمتیه یک –سازمان فردوس ها

ضمناً جهت پاسخگویی به هرگونه سؤال و به منظور هماهنگی از طریق شماره تلفن ۳۶۲۳۷۳۸۷ اداره قراردادهای سازمان فردوس ها اقدام فرمائید.

سازمان فردوس‌های شهرداری مشهد مقدس

شهرداری مشهد

۴۰۱۰۸۹۸۳

آگهی مناقصه عمومی شماره فراخوان سامانه ستاد ۲۰۰۱۰۹۴۹۹۴۰۰۰۰۱۰

موضوع: مناقصه عمومی کاربری سازی ۸ دستگاه شاسی خودروی هیوندا HD۷۸ به خودروی اطفای حریق برای سازمان آتش نشانی مشهد

مبلغ برآورد: ۲۶۲,۰۸۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال

جهت کسب اطلاعات بیشتر، دریافت اسناد و شرکت در مناقصه، به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir مراجعه نمایید.

سازمان آتش نشانی وخدمات ایمنی شهرداری مشهد

شهرداری مشهد

۴۰۱۰۸۹۸۲

آگهی مناقصه عملیات هرس زمستانه درختان

شرکت کشاورزی رضوی در نظر دارد انجام هرس زمستانه درختان کشت و صنعت باغات خود ، طبق شرایط مندرج در مناقصه از طریق پیمانکاران واجد شرایط انجام دهد . لذا از کلیه متقاضیان دعوت می شود جهت دریافت اسنادمناقصه به آدرس سایت HTTP://epf.ir مراجعه نمایند ، مهلت ارائه پیشنهادات پایان ساعت اداری مورخ ۱۴۰۱،۰۷،۲۵ می باشد . ضمناً در صورت نیاز به دریافت اسناد در صورت فعال نبودن سایت به دبیرخانه کشت و صنعت باغات به آدرس خیابان حر عاملی بین ۶۳ و ۶۵ مراجعه و یا از طریق شماره ۳۷۱۲۲۶۹۲-۰۵۱ داخلی ۱۲۱ اطلاع کسب نمایید .

شرکت کشاورزی رضوی

۴۰۱۰۹۰۳۸

آگهی مفقودی

شناسنامه مالکیت موتور سیکلت تیز پر مدل ۱۳۹۴ به شماره پلاک ۷۷۴ایران ۱۴۲۴۱به شماره موتور ۰۱۴۷۸۲ و شماره تنه ۹۴۵۳۹۸۷ متعلق به آقای حسین حیدری مفقود گردیده از درجه اعتبار ساقط می باشد

۴۰۱۰۹۰۱۶

37088 پذیرش آگهی سریع و راحت