گذر

قیمت نفت سبک ایران کاهش یافت

● قیمت نفت خام سبک ایران که در هفته گذشته افزایش دو دلاری را تجربه کرده بود، در هفته منتهی به ششم اکتبر (۱۴ مهرماه) بیش از یک دلار کاهش یافت. به گزارش وزارت نفت، قیمت نفت خام سبک ایران در هفته منتهی به ششم اکتبر (جمعه ۱۴ مهرماه) با یک دلار و ۶۹ سنت کاهش به ۵۵ دلار و ۳۱ سنت برای هر بشکه رسید. میانگین قیمت نفت ایران از ابتدای سال ۲۰۱۷ تاکنون ۴۹ دلار و ۸۱ سنت برای هر بشکه بوده است. قیمت نفت خام سنگین ایران نیز به ۵۳ دلار و ۲۷سنت برای هر بشکه رسید که نسبت به هفته پیش از آن یک دلار و ۲۶ سنت کاهش نشان می‌دهد. قیمت سبد نفتی اوپک نیز به ۵۴ دلار و ۳۸ سنت برای هر بشکه رسید که نسبت به هفته گذشته یک دلار و ۴۰ سنت کاهش یافته است. قیمت نفت خام شاخص وست‌تگزاس اینترمدیت و برنت نیز در هفته منتهی به شش اکتبر به ترتیب یک دلار و ۶۲ سنت و دو دلار و ۵۷ سنت برای هر بشکه کاهش یافت و به ۵۰ دلار و ۲۱ سنت و ۵۶ دلار و دو سنت برای هر بشکه رسید. همچنین قیمت نفت خام شاخص‌های دوبی و عمان نیز به ۵۴ دلار و ۶۸ سنت و ۵۴ دلار و ۸۰ سنت برای هر بشکه رسید که نسبت به هفته گذشته به ترتیب ۸۶ سنت و یک دلار و ۴۰ سنت کاهش نشان می‌دهد. افزایش تولید نفت اوپک و صادرات دو میلیونی نفت آمریکا از دلایل اصلی کاهش قیمت نفت در هفته منتهی به ششم اکتبر بوده است.

۷۰۰ میلیارد تومان از بدهی پیمانکاران تهاتر شد

● معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در نیمه اول سال هزار میلیارد تومان از بدهی پیمانکاران پرداخت شد، گفت: تا پایان سال، دوهزار میلیارد تومان از مطالبات پیمانکاران از طریق ارائه اسناد خزانه اسلامی و تهاتر پرداخت خواهد شد. به گزارش وزارت راه و شهرسازی، داوود کشاورزیان درباره آخرین پرداختی‌ها به پیمانکاران و اتخاذ سیاست‌های جدید برای تسویه بدهی‌ها، اظهار کرد: تصمیم جدیدی که برای تسویه بدهی پیمانکاران اتخاذ شده، این است که مطالبات پیمانکاران از سازمان راهداری با بدهی آنها به بانک‌ها تهاتر شود. او افزود: در شش ماه گذشته فهرستی از میزان بدهی پیمانکاران سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به بانک‌ها تهیه شد و تعدادی از پیمانکاران برای تهاتر مطالباتشان از سازمان با بدهی‌هایشان به بانک‌ها، در اولویت این فهرست قرار گرفتند و به بانک‌ها معرفی شدند. معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: در شش ماهه گذشته از همین طریق، ۷۰۰ میلیارد تومان از بدهی به پیمانکاران تسویه شده است. کشاورزیان با بیان اینکه در سال جاری دولت توجه جدی به موضوع پرداخت بدهی‌های پیمانکاران داشته است، گفت: از ابتدای امسال تاکنون از طریق ارائه اسناد خزانه اسلامی و تهاتر مطالبات پیمانکاران با بدهی‌هایشان به بانک‌ها توانسته‌ایم هزار میلیارد تومان از بدهی‌های سازمان را بپردازیم. رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: پرداخت مطالبات پیمانکاران از طریق تهاتر با بدهی‌شان به بانک‌ها یک روش جدید است و به همین دلیل پروسه موافقت نهادهای اقتصادی با این طرح و اجرای آن کمی زمان‌بر بود اما با کمی تأخیر به اجرا رسید و با موافقت پیمانکاران هم همراه بود.

ثبت ۳/۳ میلیون شغل برای زنان در سال ۱۳۹۵

● هرم اشتغال دوره ۶۰ ساله از ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۵ نشان می‌دهد که زنان بیش از سه میلیون و ۳۶۰ هزار شغل در کشور را تصاحب کرده‌اند که این رقم نسبت به ۶۰ سال گذشته روند رو به رشد دارد. به گزارش فارس، بررسی میزان اشتغال ایجاد شده در دوره ۶۰ ساله از سال ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۵ نشان می‌دهد که روند ورود زنان به بازار کار همواره رو به رشد بوده است به طوری که در سال ۱۳۳۵ میزان اشتغال زنان ۵۷ هزار و ۳۳۵ نفر بود که این میزان با درنظرگرفتن رشد جمعیتی در سال ۱۳۹۵ به رقم سه‌میلیون و ۳۵۹ هزار و ۵۲۸ نفر رسیده است. همچنین طبق گزارش‌های مرکز آمار ایران میزان اشتغال مردان نیز از رقم پنج میلیون و ۳۳۴ هزار و ۳۳۱ نفر در سال ۱۳۳۵ به ۱۹ میلیون و ۳۱۱ هزار و ۴۶۰ نفر در سال ۱۳۹۵ رسیده است. بر اساس این گزارش، در سال ۱۳۸۵ اشتغال مردان ۱۷ میلیون و ۶۹۴ هزار و ۵۲۱ نفر بوده است که این میزان در سال ۹۰ به ۱۷ میلیون و ۸۳۵ هزار و ۳۱۷ نفر رسیده است یعنی اشتغال ایجاد شده در این دوره پنج ساله حدود ۱۴۰ هزار نفر بوده است. مستندات مرکز آمار ایران نشان می‌دهد که زنان در دوره سال ۸۵ تا ۹۰ با کاهش سهم ۷۰ هزار نفری در بازار کار مواجه شده‌اند و در واقع اشتغال خالص در این دوره میان زنان منفی بود. همچنین در دوره ۱۳۹۰ تا سال ۱۳۹۵، ۶۴۷ هزار و ۹۷۱ نفر از زنان با روند رو به رشد اشتغال خالص مواجه بودند که در این دوره یک میلیون و ۴۷۶ هزار و ۱۴۳ نفر به اشتغال خالص مردان اضافه شدند.

«شرق» وضعیت امنیت شغلی رانندگان اپلیکیشن‌ها را بررسی می‌کند

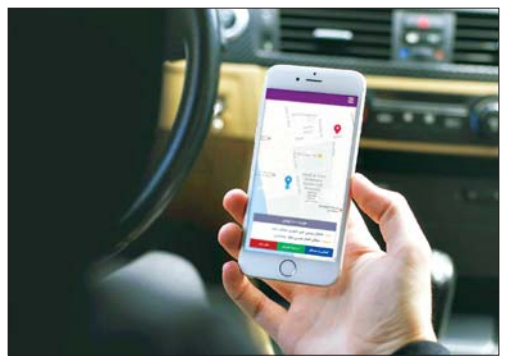
تاکسی‌ران‌های اینترنتی بدون بازنشستگی و بیمه

۲۰۰ هزار راننده برای ۲ آژانس مجازی کار می‌کنند

محمد مساعد: «سرویس حمل‌ونقل آنلاین» این پرکاربردترین و البته پول‌سازترین مفهوم سال‌های اخیر تجارت بر پایه بستر وب بوده است. شرکت‌هایی که همین چند سال قبل از استارت‌آپ‌های چندنفره شروع به کار کرده و در چند سال بازار حمل‌ونقل کلان‌شهرهای ایران از تهران و کرج تا شیراز و مشهد را قبضه کردند. پرونده دنباله‌دار مجادله سنگینی که بین تاکسی‌رانان و «اسنپ» و «تپ‌سی»، استارت‌آپ‌های محبوب حمل‌ونقل کشور رخ داد نیز همین چند روز قبل با رأی شورای رقابت به‌نفع دو شرکت اسنپ و تپ‌سی پایان یافت تا این شورا ضمن رد ادعای تاکسی‌رانی مبنی بر ضدرقابتی‌بودن فعالیت این دو شرکت عملا خیال بیش از ۲۰۰هزار راننده، چند میلیون مسافر و شاید از همه مهم‌تر، مدیران این شرکت‌ها را راحت کند. درباره این حقیقت کلیدی که این اپلیکیشن‌ها موفق‌ترین تجربه دهه اخیر کشور در ایجاد کسب‌وکارهای نوین بوده‌اند، شکی نیست اما همان‌قدر که سرعت گسترش، سودآوری و موفقیت این کسب‌وکارها سریع بوده است، مسائل و مشکلات احتمالی آنان نیز می‌تواند بزرگ و ویرانگر باشد. آینده رانندگان این اپلیکیشن‌ها شاید مهم‌ترین موضوعی باشد که در آینده‌ای نه‌چندان‌دور به مسئله‌ای جدی تبدیل خواهد شد. هرچند اشتغال در این کسب‌وکارها بدون بیمه و تأمین آینده شغلی است اما رانندگان در ازای دریافت چند صدهزار تومان اضافه درآمد؛ حاضر هستند از تاکسی‌رانی شهری انصراف داده و برای این اپلیکیشن‌ها کار کنند.

بامدادخمار

نرم‌افزار را روی موبایلت باز می‌کنی، فعال می‌شوی و چند دقیقه بعد برای رسیدن به مسافری که نهایتا چند خیابان با تو فاصله دارد، حرکت می‌کنی. مسافر را به مقصد می‌رسانی و مبلغی را که از ابتدا براساس فرمول مشخصی برپایه فاصله مسیر و ترافیک و... محاسبه شده، دریافت می‌کنی و منتظر مسافر بعدی می‌شوی. این دستور کار ساده هر روز بارها و بارها به دست رانندگان اسنپ، تپ‌سی، آژانس، کارپینو و... تکرار می‌شود و درآمدی بین ۵۰ هزار تا ۲۵۰ هزار تومان در روز را بسته به میزان فعالیت رانندگان به همراه دارد. درآمدی که در روزهای رکود بازار کسب‌وکار رقمی افسانه‌ای برای هر بی‌کار ایرانی محسوب می‌شود و طبیعی است که حتی پای کارمندان دولت، تاکسی‌داران، کسبه و دانشجویان را به بازار حمل‌ونقل موبایلی به‌عنوان شغلی تمام‌وقت یا پاره‌وقت باز کند. اما مسئله مهمی که در این میان مطرح می‌شود اینکه آن دسته از رانندگان که این شغل را به‌عنوان شغلی تمام‌وقت برگزیده‌اند، چند سال دیگر چه آینده‌ای خواهند داشت؟ رانندگانی که از سوی این شرکت‌ها بیمه نمی‌شوند و بسیاری از آنان هیچ تصویر مشخصی از یک سال آینده خود هم ندارند، چه برسد به روزهایی که دیگر توان اشتغال را نداشته باشند. احمد یکی از این رانندگان است که شغل اصلی‌اش یعنی تراشکاری را رها کرده تا به جرگه رانندگان اسنپ بپیوندد. او روزانه بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار تومان از این طریق درآمد دارد و همچنان حق بیمه شغل تراشکاری خود را پرداخت می‌کند. او در پاسخ به سؤال ما درباره تصویرش از آینده می‌گوید تا هرجا که توان داشته باشم با اسنپ کار می‌کنم و امیدوارم درآمد این روزهایم همچنان پایدار باشد. او مشخص‌بودن کرایه



راه و سطح فرهنگی بالاتر مشتریان این نرم‌افزارها نسبت به میانگین جامعه را مهم‌ترین مزیت کار خود می‌داند و می‌گوید هرگز به کار قبلی‌اش یعنی تراشکاری بر نمی‌گردد. اما همه رانندگان این سرویس‌ها مانند احمد به فکر آینده خود نیستند. رضا که دانشجوی مقطع دکترای دانشگاه آزاد است، هر روز بعدازظهر تا نیمه‌های شب با دو شماره متفاوت و دو سرویس حمل‌ونقل موبایلی متفاوت کار می‌کند تا هزینه ۴۰ میلیون تومانی پایان‌نامه‌اش را تأمین کند. او یکی از هزاران راننده این سرویس‌هاست که بیمه نیست و در پاسخ به سؤال ما درباره وضعیت بیمه‌اش می‌گوید تا به حال به این موضوع فکر نکرده است. این پاسخ مشترک بسیاری دیگر از رانندگان این اپلیکیشن‌هاست. آنها که حالا با اشتیاق درآمد روزانه و ماهانه‌شان را جمع و تفریق می‌کنند اما بدون شک در روزهای بازنشستگی‌شان به سؤال امروز ما بسیار فکر خواهند کرد.

زیرساخت‌های نرم‌افزاری یا شرکت‌های حمل‌ونقل

آیا شرکت‌های ارائه خدمات حمل‌ونقل موبایلی باید رانندگان خود را بیمه کنند؟ برای پاسخ به این سؤال باید توافقی درباره ماهیت این شرکت‌ها صورت بگیرد. مسئله از جایی آغاز می‌شود که این شرکت‌ها خود را نه یک شرکت حمل‌ونقل بلکه یک زیرساخت نرم‌افزاری یا سکو یا آنچه در زبان انگلیسی پلتفرم می‌خوانیم، می‌دانند. بستری که فرصت را برای معرفی کاربران با خودرو به کاربران بی‌خودرو فراهم می‌کند. به‌عبارت بهتر این شرکت‌ها رانندگان خود را نه کارکنان خود که کاربرانی هم‌ردیف با مسافران می‌دانند که برای پیداکردن مسافر از این اپلیکیشن‌ها استفاده می‌کنند. آنان حتی در تعریف رسمی خود نیز حاضر به استفاده از عبارت «سرویس حمل‌ونقل» نیستند و خود را «سرویس هم‌سفری» می‌دانند که از نامش مشخص است راننده و مسافر را همسفر می‌دانند. در چنین شرایطی مشخص است که این شرکت‌ها حاضر به بیمه‌کردن رانندگان خود نخواهند بود؛ همان‌طورکه طبق این ادعا که خود را شرکت‌هایی دانش‌بنیان می‌دانند، پرداخت مالیات را از سوی رانندگان منطقی نمی‌دانند. اما به‌راستی به فرض صحت این ادعا چه سرنوشتی در انتظار بیش از ۲۰۰ هزار راننده این سرویس‌ها در جای جای ایران خواهد بود؟ چرا ایرانیان در این سال‌ها آن‌چنان نسبت به آینده خود بی‌توجه شده‌اند که حاضرند به شغلی با درآمد غیرپایدار بدون بیمه درمانی و بازنشستگی مشغول باشند؟

نگران آینده‌ایم

زهرا کریمی، اقتصاددان و استاد دانشگاه، این سؤال را یک سؤال جهانی می‌داند و در پاسخ به «شرق» می‌گوید: این چالش یک چالش جهانی است که شرکت اوبر که درواقع مبدع این کسب‌وکار در جهان است، در جای‌جای جهان با آن روبه‌رو بوده است. در برخی کشورها مثل آلمان اصولا اجازه فعالیت به این شرکت داده نشد و سازمان تاکسی‌رانی این کشور که یک تعاونی بسیار بزرگ است، دقیقا یک پلتفرم مشابه پیاده‌سازی کرد و با مالیات و بیمه مشخص مشغول به کار است. در کشورهای مختلف دیگر نیز اتحادیه‌های کارگری دقیقا به‌همین‌دلیل از اوبر شکایت کرده‌اند و در مواردی نیز موفق شده‌اند اوبر را محکوم کنند و در شرایطی که اوبر و شرکت‌های مشابه معتقد هستند رانندگانشان خوداشتغال هستند و نیروی کار ما نیستند، این اتحادیه‌ها موفق شده‌اند قوانین کار را برای رانندگان این شرکت‌ها جاری کنند و حتی جریمه‌های سنگینی نیز از این شرکت‌ها بگیرند. در برخی کشورها نیز اوبر و شرکت‌های مشابه موفق شده‌اند به فعالیت خود بدون ایجاد امنیت شغلی برای رانندگان ادامه دهند. این شرکت‌ها که روزبه‌روز در حال بزرگ‌ترشدن هم هستند، دقیقا مانند کارخانه‌هایی عمل می‌کنند که به صورت کارمزدی از نیروهای کار پنهانی مانند زنان خانه‌دار برای تولید استفاده می‌کنند. نیروهای کاری که نه درآمد پایداری دارند نه بیمه می‌شوند و کارفرمایان هم معمولا از گریزگاه‌هایی در قوانین کار برای توجیه این اقدام خود استفاده می‌کنند. نیروی کاری را که برای این شرکت‌ها کار می‌کنند می‌توان به دو دسته کلی تقسیم کرد. نیروی کار پاره‌وقتی که شغل دیگری دارند و بیمه هم هستند یا افرادی که از سر تفنن به این کار مشغولند تا صرفا ساعاتی از روز را در خیابان بگذرانند و با افراد جدیدی آشنا شوند و تا رساندنشان به مقصد با هم گپی بزنند. ولی گروه دیگر گروهی هستند که این شغل را به‌عنوان شغل اصلی و محل کسب درآمد برای گذران زندگی‌شان برگزیده‌اند و در طول شبانه‌روز به رانندگی برای این شرکت‌ها مشغول‌اند. این تنها مختص به شاغلان در این کسب‌وکار نیست و تعداد افرادی که در ایران مشغول به کار بدون پوشش تأمین اجتماعی هستند بسیار زیاد است و روزبه‌روز به تعداد آنها افزوده می‌شود. حتی در بررسی‌ها با افراد مهاجری روبه‌رو می‌شویم که در همان خودرویی که با آن مسافرکشی می‌کنند می‌خوابند و قسمتی از درآمدشان را برای خانواده‌شان در شهرستان می‌فرستند و به قولی با عمل به این ضرب‌المثل فارسی که از این ستون به آن ستون فرج است، روزگار می‌گذرانند. اشتغال غیررسمی یک پدیده شناخته‌شده در ایران است و اگر اقتصاد ما خوب عمل نکند سهم این گروه از بازار کار روزبه‌روز افزایش پیدا خواهد کرد. ما در اقتصاد توسعه اصطلاحی داریم بدین مضمون که این بخش غیررسمی اسفنج بازار کار هستند و وقتی اقتصاد نمی‌تواند شغل ایجاد کند این مشاغل مثل قارچ همه‌جا می‌رویند. مردم نمی‌توانند برای مدت طولانی بی‌کار بمانند و اگر اقدامات مناسبی انجام نگیرد در آینده وضع ما خیلی نگران‌کننده خواهد بود.

عبده‌تبریزی:

تسری عادت نادرست شهرداری‌ها به وزارت راه

مشاور وزیر راه و شهرسازی گفت: ردپایی از سیاست‌گذاری زمین در وزارت راه و شهرسازی وجود ندارد و شهرداری‌ها فکر می‌کردند بنگاهی هستند که باید زمین را به بالاترین قیمت بفروشند و این عادت نادرست به وزارت راه، سازمان ملی مسکن و نهادهای دیگر تسری پیدا کرد. به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، حسین عبده‌تبریزی با تأکید بر اینکه عملا ردپایی از سیاست‌گذاری زمین در وزارتخانه وجود ندارد، گفت: با تبدیل‌شدن شهرداری‌ها به نهادهایی که جایگاه حاکمیتی خود را فراموش کردند و فکر می‌کردند بنگاهی هستند که باید زمین را به بالاترین قیمت بفروشند و بالاترین تراکم را ایجاد کنند، عملا این عادت نادرست به وزارت راه، سازمان ملی مسکن و نهادهای دیگر تسری پیدا کرد. این مقام مسئول ادامه داد: وزارت راه و شهرسازی و سازمان ملی مسکن و نهادهای دیگر شروع کردند تا همانند یک بنگاه اقتصادی عمل کنند و عملا سازمان بازرسی نیز به این مسئله دچار شد و عادت کرد. وی گفت: سازمان‌های مختلف از همان زمان به جای آنکه از قوانین تبعیت کنند، به رفتارهای رایج بها دادند و اگر یکی از این نهادها زمین را کمتر از قیمت روز عرضه می‌کرد از او ایراد می‌گرفتند و عملا جوی در کشور ایجاد شد که گویی دولت اصلا در قبال زمین، نحوه عرضه زمین و سیاست‌هایی که در این حوزه دارد هیچ‌گونه مسئولیتی ندارد. عبده‌تبریزی افزود: این تصور ایجاد شد که دولت مسئولیتش این است که دولت زمین را به بالاترین قیمت بفروشد در عین حال شهرداری نیز مسئولیتش این است که با بالاترین تراکم موافقت کند متأسفانه ذهنیت وزارت راه این شد که وظیفه‌اش این است که زمین را با بالاترین قیمت و بیشترین تراکم عرضه کند.

عبده‌تبریزی با مروری بر افزایش قیمت زمین و مسکن در ۲۰ سال گذشته در منطقه یک تهران گفت: قیمت زمین طی ۲۰ سال ۹۴ برابر شد درحالی‌که ما در هیچ جایی از توسعه آن وضعیت را نداریم حتی تورم نیز چنین حبابی را در جامعه ایجاد نکرد

باید سیاست‌های آینده زمین تغییر اساسی کند

وی با تأکید بر اینکه نیازمند تغییر جدی در حوزه سیاست‌گذاری زمین هستیم، گفت: باید سیاست‌های آینده زمین تغییر اساسی کند. عبده‌تبریزی گفت: وقتی می‌گوییم سیاست‌گذاری زمین شهری از یک مجموعه سیاست‌هایی صحبت می‌کنیم که وظیفه‌شان توزیع زمین و املاک در استطاعت مردم باشد بدین معنا این مجموعه سیاست‌ها باید از سوداگری در زمین و تبدیل‌شدن عرضه و تقاضا به یک شرایط نابازار جلوگیری کند. مشاور وزیر راه و شهرسازی افزود: متأسفانه فرایند سوداگری در زمین را شاهد هستیم. وی ادامه داد: اینکه توزیع زمین در سالیان گذشته با روند نامناسبی اتفاق افتاد و آثاری بر کل اقتصاد جامعه گذاشت مورد تأیید همگان است درحالی‌که توزیع مناسب زمین می‌توانست کمک شایان توجهی کند تا تصمیم‌گیری‌های مناسبی در حوزه سیاست زمین در سراسر کشور نهادینه شود. عبده‌تبریزی با مروری بر افزایش قیمت زمین و مسکن در ۲۰ سال گذشته در منطقه یک تهران گفت: قیمت زمین طی ۲۰ سال ۹۴ برابر شد درحالی‌که ما در هیچ جایی از توسعه آن وضعیت را نداریم حتی تورم نیز چنین حبابی را در جامعه ایجاد نکرد. وی ادامه داد: در حوزه اجاره‌بها نیز افزایش قیمت از سال‌های ۸۴ تا ۹۲ بسیار سریع بود و در سال ۹۲ تا ۹۶ نیز افزایش پیدا کرد که این موضوع مشکلاتی را برای مردم ایجاد کرد و در این حوزه پدیده سوداگری را شاهد بودیم. مشاور وزیر راه و شهرسازی گفت: شاهد هستید که از سال ۸۵ چه حرکت عظیمی در قیمت آپارتمان در شهر تهران رخ داد همچنین بحث خانه‌های خالی که دومیلیون‌و ۶۰۰ واحد مسکونی است نشان‌دهنده سوداگری در این بخش است و نشان می‌دهد که عرضه و تقاضا همدیگر را هم‌پوشانی نکردند. وی ادامه داد: از سوی دیگر معاملات نشان می‌دهد که بیشتر گرایش مردم در واحدهای مسکونی در متراژ ۵۰ تا ۷۰ و درنهایت صد متر مربع بوده است نه آنکه مسکن در متراژ بالا ساخته شود و نشان دهنده این است که معاملات واقعی نبود. مشاور وزیر راه و شهرسازی خاطر نشان کرد: درحال‌حاضر که مصرف واقعی معیار معاملات قرار گرفته است، تمرکز روی واحدهای مسکونی ۵۰ تا صد متر مربع است ولی واحدهای بسیار زیادی در فاصله سال‌های ۸۴ تا ۹۲ ساخته شد. او ادامه داد: تراکم جمعیت و نحوه توزیع نامتقارن در شهرها بیانگر این است که متأسفانه شهرها بر اساس نیاز واقعی مسکن و نیاز به توسعه شهرها توسعه پیدا نکرده. عبده‌تبریزی افزود: در ۱۰ سال گذشته وضعیت مسکن ملکی و نسبت مالکیت نشان می‌دهد عده بیشتری از مردم مجبورند اجاره‌نشین شوند و این مطلب نشان‌دهنده آن است که ما از طریق بازار نتوانستیم به اهدافمان در حوزه مسکن دست یابیم. او تصریح کرد: توزیع ناموزون شهرها و عدم دستیابی مردم به مسکن مناسب نشان‌دهنده این است که سیاست‌گذاری زمین رشد پایداری نداشته است.

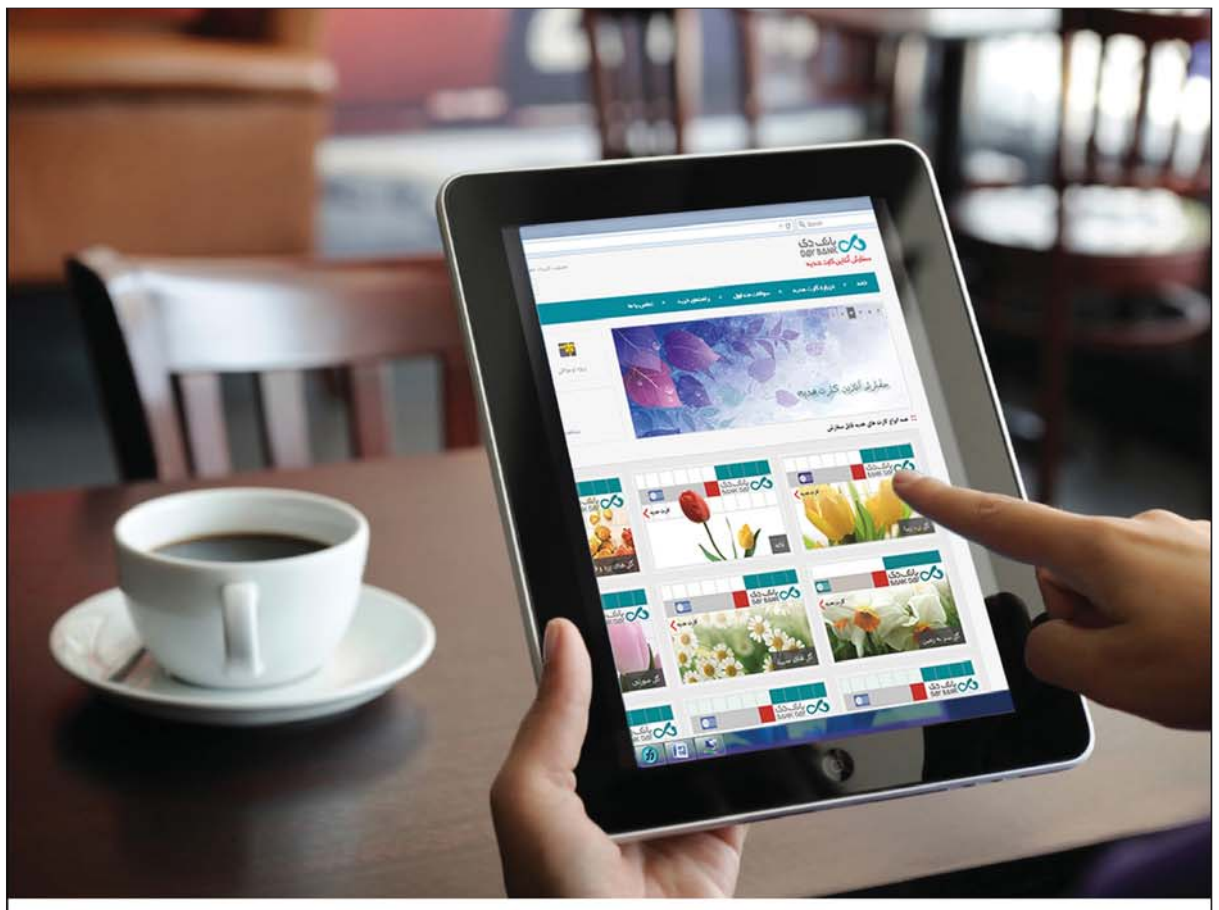
خبر

بازگشت دوباره خریداران به بازار سهام

● بورس تهران روز گذشته شاهد تقویت نسبی حجم معاملات روزانه سهام بود، بازاری که هم‌زمان شاهد فعال‌شدن بازارگردان‌ها برای حرکت نوسانی از دامنه نزولی به سمت دامنه صعودی بود. به گزارش فارس، شاخص کل قیمت و بازده نقدی بورس اوراق بهادار تهران (تدپیکس) در پایان معاملات شنبه ۲۲ مهر ۹۶ با افزایش ۵۱۹واحدی روی رقم ۸۵ هزار و ۲۶۳ واحد ایستاد. شاخص کل هم‌وزن اما با افزایش ۱۲۷واحدی عدد ۱۷ هزار و ۴۸۶ واحد را به نمایش گذاشت. شاخص سهام آزاد شناور نیز با افزایش ۶۹۷واحدی به رقم ۹۲ هزار و ۲۱۲ واحد دست یافت. شاخص بازار اول اما در حالی با افزایش ۴۶۹واحدی به رقم ۵۹ هزار و ۱۷ واحد دست یافت که شاخص بازار دوم با افزایش ۵۸۱واحدی عدد ۱۸۹ هزار و ۷۲۷ واحد را به نمایش گذاشت. روز گذشته همچنین شاخص کل فرابورس (آیفکس) نیز با افزایش چهارواحدی به رقم ۹۳۴ واحد رضایت داد. براساس این گزارش، دیروز معاملات سهام در نماد فولاد مبارکه با ۹۲ واحد، ملی صنایع مس ایران با ۷۵ واحد و صنعتی و معدنی چادرملو با ۵۴ واحد افزایش، بیشترین تأثیر مثبت را بر محاسبه شاخص کل بورس به نام خود ثبت کردند. در مقابل، معاملات سهام در نماد معاملاتی شرکت‌های نماد پتروشیمی جم با ۹ واحد، گلتاش، داروسازی اکسیر و سرمایه‌گذاری البرز هر یک تا دو واحد و سرمایه‌گذاری خوارزمی با یک واحد کاهش بیشترین تأثیر منفی را در برآورد این نماگر به دوش کشیدند.

اولین کنگره بین‌المللی آب، خاک و علوم محیطی

● دبیرخانه دائمی کنگره علوم محیطی در نظر دارد اولین کنگره بین‌المللی آب، خاک و علوم محیطی را در محورهای تخصصی با حمایت و همکاری سایر دانشگاه‌ها، وزارتخانه‌ها و مؤسسات بخش خصوصی و دولتی در تاریخ ۱۱ اسفندماه سال ۱۳۹۶ در پردیس فنی و مهندسی شهید عباسپور، دانشگاه شهیدبهشتی تهران برگزار کند. در این کنگره استادان و پژوهشگران برجسته داخل و خارج کشور آخرین یافته‌های علمی خود را در حوزه‌های آب، خاک و علوم‌محیطی با یکدیگر به اشتراک می‌گذارند، همچنین برنامه‌های جانبی از قبیل کارگاه‌های تخصصی، نمایشگاه تخصصی و مسابقه عکاسی پیرامون محورهای کنگره برگزار می‌شود.



انتخاب را هدیه کنید!

سفارش آنلاین کارت هدیه

بانک دی DAY BANK

مرکز ارتباط با دی: ۰۲۱-۲۸۹۳۰

www.day24.ir

@Daybankchannel

www.instagram.com/day-bank

امکان انتخاب تحویل گیرنده کارت و ارسال به تمامی نقاط کشور در صورت خرید آنلاین از سامانه

www.766.ir