

یارانه ۱۰ میلیون نفر در ۲ سال اخیر حذف شده است

حذف یارانه دهک‌های بالا بی‌سرو صدا



پانید رحیمی
خبرنگار گروه اقتصاد

بررسی آمارهای منتشرشده درباره حذف یارانه افراد نشان می‌دهد در ۱۰ ماه گذشته دولت در حذف حذف یارانه ۳ دهک بالا (دهک‌های ۸ تا ۱۰) به تعداد خانوارهای ۳ دهک ابتدایی نیز افزوده است. تازه‌ترین بررسی‌های «فرهیختگان» نشان می‌دهد جمعیت ۳ دهک اول از ۲۷ میلیون و ۶۸۷ هزار نفر در اسفند ۱۴۰۳ به ۲۸ میلیون و ۷۷۲ هزار در آبان ۱۴۰۴ افزایش یافته است. در همین مدت جمعیت دهک‌های ۴ تا ۹ از ۵۰ میلیون و ۷۵۹ هزار نفر به ۴۱ میلیون و ۸۷۴ هزار نفر کاهش پیدا کرده است. بدین ترتیب در این مدت، دولت ضمن حذف یارانه ۸ میلیون و ۸۸۴ هزار و ۱۸۳ نفر از یارانه‌بگیران، ششصد دانه یک میلیون و ۸۴ هزار و ۵۸۶ نفر به پایین‌ترین دهک‌های یارانه‌ای اضافه‌شوند.

چگونه یارانه‌ها حذف شد؟

هفته‌نخست‌آبان‌ماه‌احمدمیلری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی به‌مجلس‌دفت‌تاگزارشی درباره‌رسیگی به‌امور معیشتی خانوار های کم‌درآمد و نظام‌دهک‌بندی به‌نماینندگان‌بدهد. اوگفت‌مبنای وزارتخانه‌اش‌برای ششصد۳ دهک‌با‌درآمد بالا، بر اساس «درآمد» است. میلری گفت‌اگر یک خانواده‌باسه‌نفر عضوودارای منزل‌اگر ۳۰ میلیون‌تومان‌درآمد ماهیانه داشته‌باشد، در دهک هشتم قرار می‌گیرد و یارانه‌اش حذف می‌شود. برای خانواده‌ای که اجارنشین است این رقم ۴۲ میلیون تومان در نظر گرفته‌شده است. میلری و همکارانش با این مینا و با استفاده از «اطلاعات روی کد ملی افراد»؛ «اطلاعات نیروی انتظامی، بیمه‌ها، بانک مرکزی، بورس و...» دهک‌درآمدی افراد را تعیین کرده‌اند و در صورت اعتراض افراد، اطلاعات دقیق آنها را از بانک مرکزی اخذ کرده‌اند. با این چهارچوب، تا امروز یارانه چند میلیون نفری که جز دهک‌های بالایی طبقه‌بندی‌شده‌اند، حذف‌شده‌است. قرار است منابع حاصل از این طریق، صرف پرداخت کالابرج و حمایت از دهک‌های پایین‌تر جمعیتی بشود. البته نباید این نکته را نیز فراموش کرد که برخلاف دهک‌های ضعیف، حذف یارانه دهک‌های بالایی تأثیر چندانی در وضعیت معیشتی آنها ندارد. آخرین گزارش مرکز آمار ایران از هزینه- درآمدهد خانوار که در سال ۱۴۰۳ تهیه شده نشان می‌دهد در مناطق شهری کشور یارانه نقدی به‌طور میانگین سهم نزدیک به ۴ درصدی از کل درآمدهد خانوار را داشته است. این عدد در دهک‌های اول، دوم و سوم به ترتیب ۱/۱۲، ۸/۸ و ۹/۶ درصد بوده و در دهک چهارم معادل ۶/۹ درصد از درآمدهد خانوار بوده است. در دهک‌های پنجم، ششم و هفتم این عدد به ترتیب ۲/۴، ۸/۴ و ۳/۲ درصد بوده و این عدد در دهک‌های هشتم، نهم و دهم به ترتیب ۲/۹، ۲/۴ و ۱/۵ درصد بوده است. طبق چهار گزارشی که میلری به‌مجلس داده، در مرحله نخست حذف یارانه که شامل چهار میلیون نفر شده است، تنها ۵ در صد اعتراض داشتند و در مرحله دوم حذف یارانه‌ها که شامل سه میلیون نفر بوده است، ۲۰ درصد به حذف یارانه‌اش اعتراض کرده‌اند. او البته از مجلس خواسته بود که برای تعیین «مستاد درآمدهد» سه‌دهک برتر، به‌دولت کمک‌کند. میلری البته تأکید کرد وزیرتخانه‌اش در روند حذف یارانه، یارانه «معلولان، ایثارگران و بیماران خاص» را حذف نکرده است.

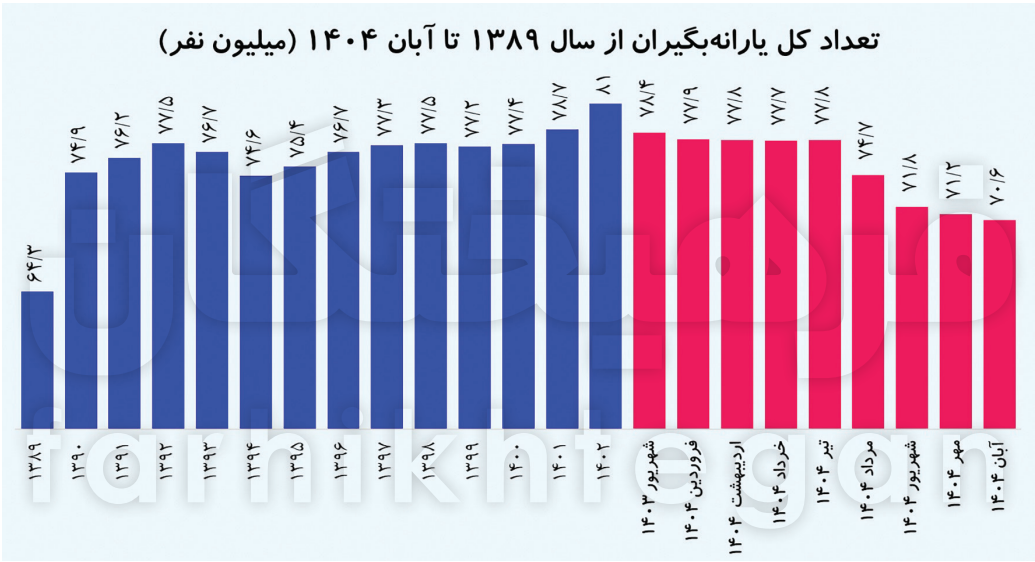
کاهش ۸ میلیون یارانه‌بگیر در ۸ ماه

آمارهای مربوط به تعدا کل یارانه‌بگیران از سال ۸۹ تا آبان ۱۴۰۴ حاکی از نکات قابل توجهی

مرکز پژوهش‌های مجلس در ارزیابی «لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت» اعلام کرد با وجود آنکه تدوین این لایحه پس از ۱۸ سال و با هدف به‌روزرسانی احکام حوزه حمل‌ونقل اقدامی ضروری و مثبت است؛ اما متن فعلی همچنان با کاستی‌هایی در تأمین مالی پایدار، تنظیم‌گری فناوری‌های نوین، شفافیت نظارتی و هدف‌گذاری کمی مواجه است. این مرکز با ارائه مجموعه‌ای از پیشنهادها وضع مالیات‌های جدید برای نوسازی ناوگان، ایجاد نظام تنظیم‌گری سکوهای حمل‌ونقل هوشمند، طراحی سامانه‌های ملی پایش و درج جداول هدف‌گذاری تصویب لایحه را مشروط به اعمال اصلاحات کلیدی دانست. براساس این پژوهش لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت» مشتمل بر یک ماده و ۱۳ جزء به مجلس شورای اسلامی ارسال شده است. پس از گذشت ۱۸ سال از تصویب قانون یاد شده تهیه لایحه‌ای برای اصلاح و انطباق آن با تحولات و مسائل روز در حوزه حمل و نقل ضروری بوده و مثبت ارزیابی می‌شود، همچنین در نظر گرفتن منابعی برای توسعه حمل و نقل عمومی از محل مالیات بر ارزش افزوده و حمایت از توسعه ناوگان پاک و توسعه حمل و نقل ریلی از دیگر نقاط قوت این لایحه محسوب می‌شود؛ با این حال برخی ایرادات و خلأهای قانونی در لایحه دولت وجود دارد که برای رفع آن در گزارش احکامی در محورهای ذیل پیشنهاد شده است:
۱. پیش‌بینی منابع جدیدی از طریق اخذ مالیات بر نقل و انتقال خودرو و مالیات اختصاصی بر خودروهای وارداتی به منظور نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی؛
۲. ارائه چهارچوب جدیدی برای تنظیم‌گری سکوهای ارائه‌دهنده خدمات حمل و نقل. ساماندهی و تقویت شرکت‌های آماد (لجستیکی) با محوریت شرکت‌های طرف سوم و بالاتر؛
۳. پیش‌بینی سامانه‌های جدیدی برای تقویت نظارت و وضایت‌مندی عمومی ششامل سامانه ملی پایش حمل و نقل و مصرف سوخت و سامانه اعتراض برخط جرائم رانندگی در قانون؛
۴. اعمال اصلاحات محوری در جداول هدف‌گذاری کمی قانون؛
۵. الزام دولت به طراحی سیستم‌های جامعی برای تقویت حمل و نقل حومه‌ای و ۶. صدور گواهی صرفه‌جویی انرژی برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی.

در بخشی از این پژوهش آمده است درحالی‌که کشور به‌صورت بی‌سابقه‌ای حوزه حمل و

روند تغییر تعداد یارانه‌بگیران از شهریور ۱۴۰۳ تا آبان ۱۴۰۴				
سال	ماه	دهک ۱ تا ۳	دهک ۴ تا ۹	کل
۱۴۰۲	۱۴۰۲	-	-	۸۱,۰۰۰,۰۰۰
۱۴۰۳	شهریور	۲۷,۶۸۷,۵۰۰	۵۰,۷۵۹,۰۰۰	۷۸,۴۴۶,۵۰۰
	فروردین	۲۷,۸۸۱,۸۰۱	۴۹,۹۷۲,۹۹۲	۷۷,۸۵۴,۷۹۳
	اردیبهشت	۲۷,۹۳۴,۵۷۷	۴۹,۸۳۸,۰۸۵	۷۷,۷۷۲,۶۶۲
	خرداد	۲۸,۰۸۳,۷۲۱	۴۹,۶۴۳,۵۲۵	۷۷,۷۲۷,۲۴۶
	تیر	۲۸,۱۴۹,۰۱۹	۴۹,۶۴۲,۶۶۵	۷۷,۷۹۱,۶۸۴
۱۴۰۴	مرداد	۲۸,۰۹۴,۴۰۲	۴۶,۵۷۶,۳۳۱	۷۴,۶۷۰,۷۳۳
	شهریور	۲۸,۰۶۱,۱۸۰	۴۳,۷۴۱,۲۷۴	۷۱,۸۰۲,۴۵۴
	مهر	۲۸,۸۶۷,۸۵۴	۴۲,۳۱۳,۰۳۹	۷۱,۱۸۰,۸۹۳
	آبان	۲۸,۷۷۲,۰۸۶	۴۱,۸۷۴,۸۱۷	۷۰,۶۴۶,۹۰۳
	از شهریور ۱۴۰۳ تاکنون	+۱,۰۸۴,۵۸۶	-۸,۸۸۴,۱۸۳	-۷,۷۹۹,۵۹۷
میزان حذف و اضافه	از انتهای سال ۱۴۰۲ تاکنون	-	-	-۱۰,۳۵۳,۰۹۷



دهه نود مربوط به سال ۹۴ با عدد ۷۴ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر بود. از آغاز دهه جدید اما جمعیت یارانه‌بگیران نه تنها کاهش نیافت؛ بلکه احتمالاً به دلیل افزایش جمعیت، رشد پیدا کرد و از حدود ۷۷ میلیون و ۴۰۰ هزار نفر در سال ۱۴۰۰ به بیش از ۷۸ میلیون نفر در سال ۱۴۰۱ رسید و نهایتاً در سال ۱۴۰۲، رکورد ۸۱ میلیون نفری را نیز شکست و از آن عبور کرد. آمارها را در در یافت کنندگان یارانه در شهریور ماه سال ۱۴۰۳ (آغاز

است. به این ترتیب تعداد کل کسانی که مبلغی را به عنوان یارانه از سوی دولت دریافت می‌کردند حدود ۶۴ میلیون و ۳۰۰ هزار نفر بود و در سال بعد با یک افزایش جمعیت بیش از ۱۰ میلیون نفری به حدود ۷۴ میلیون و ۹۰۰ هزار نفر رسید. این روند صعودی در سال‌های بعد ادامه یافت تا جایی که در سال ۹۲ به بیش از ۸۱ میلیون نفر رسید. هرچند در سال‌های بعدی این جمعیت روندی نوسانی داشت؛ اما کمترین جمعیت ثبت‌شده از یارانه‌بگیران در

کاهش ۵۰ درصدی تعداد اتوبوس‌های داخل شهری طی ۱۵ سال گذشته

رفاهی نقش مهمی در کارایی حمل‌ونقل شهری ایفا می‌کند. **تقویت منابع مالی پایدار شهری**: اعطای اختیار به شورای اسلامی شهر برای وضع عوارض براساس پیمایش و آلاینده‌گی وسایل نقلیه با هدف مدیریت شهری، به‌سترسازی مناسب برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و کاهش ترافیک را فراهم می‌کند.

نقاط ضعف لایحه

عدم انطباق با تحولات فناوری و الزامات حکمرانی داده‌محور؛ با وجود گذشت نزدیک به یک‌دهه از فعالیت سکوی ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل بار و مسافران، لایحه فاقد سازوکار تنظیم‌گری، اخذ عوارض و نظام نظارتی برای این حوزه است. امری که باعث تداوم مسائل مربوط به ترافیک و خودروهای شخصی می‌شود.
ابهام در تفکیک وظایف دستگاه‌ها در حوزه آماد (لجستیکی): مسئولیت‌ها در بخش حمل‌ونقل بار، به‌ویژه لجستیک شهری، به‌طور شفاف تبیین نشده و هماهنگی میان شهرداری‌ها، وزارت راه و شهرسازی و سایر نهادها مغفول مانده است.
حذف تکلیف دولت به گزارش دهی به مجلس: این اقدام موجب تضعیف شفافیت، پاسخ‌گویی و کاهش نظارت قانون‌گذار بر عملکرد دولت در حوزه حمل‌ونقل می‌شود.
حذف جداول هدف‌گذاری کمی: حذف هدف‌گذاری کمی حمل‌ونقل عمومی و ایمنی، امکان ارزیابی پیشرفت و سیاست‌گذاری مبتنی بر شاخص را تضعیف کرده است.

پیشنهادهای مرکزپژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

با هدف ارتقای کارآمدی لایحه و رفع کاستی‌های شناسایی‌شده در آن خلاصه‌ای از پیشنهاد‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در خصوص لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به شرح ذیل ارائه می‌شود:

الف) تأمین مالی منابع پایدار

۱. پیش‌بینی منابع پایدار برای نوسازی ناوگان از طریق عوارض و مالیات بر نقل و انتقال خودروهای وارداتی و با داخلی‌سازی پایین،

نقل شهری و بیرون شهری با فرسودگی و کمبود ناوگان مواجه‌شده است طی ۱۵ سال گذشته تعداد اتوبوس‌های فعال شهری از ۲۰ هزار ناوگان فعال به ۱۰ هزار ناوگان و اتوبوس‌های بیرون شهری از ۱۵ هزار ناوگان به کمتر از ۸ هزار ناوگان کاهش یافته است و در لایحه توجه چندانی به تأمین منابع پایدار برای نوسازی ناوگان صورت‌نگرفته است. به‌عنوان جمع‌بندی تصویب این لایحه با انجام اصلاحات و الحاقات مورد اشاره در این گزارش، پیشنهاد می‌شود:
لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، مشتمل بر یک ماده و ۱۳ جزء، به پیشنهاد وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۳/۷/۲۹ هیئت‌وزیران به تصویب رسیده و برای تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است. این لایحه به‌منظور بازنگری در قانون مصوب سال ۱۳۸۶ نخستین‌بار در سال ۱۳۹۹ به مجلس ارائه شد که با وجود تصویب در کمیسیون عمران و قرار گرفتن در نوبت صحن، فرصت بررسی نیافت و شرایط آن در مجلس یازدهم فراهم نشد و لذا مجدداً در سال ۱۴۰۳ به مجلس شورای اسلامی ارسال شد. هدف لایحه، اصلاح وظایف و اختیارات دستگاه‌های اجرایی، بهبود سازوکارهای تأمین مالی حمل‌ونقل عمومی، ترویج سفرهای غیر موتوروی و افزایش ایمنی و کاهش خطرپذیری حوادث رانندگی است. مرور پیش‌نویس انجام‌شده نشان می‌دهد که این لایحه دارای نکات قوت و ضعف و فرصت‌ها بهبود قابل توجهی است.

نقاط قوت لایحه

تخصیص بخشی از مالیات بر ارزش افزوده به حمل‌ونقل عمومی: الزام شهرداری‌ها به اختصاص حداقل ۵۰ درصد منابع حاصل از مالیات بر ارزش افزوده به این حوزه، ضمن آنکه موجب شفافیت و تسهیل جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و ارتقای عدالت اجتماعی می‌شود، فرصت بزرگی برای تقویت حمل‌ونقل عمومی است.
حمایت از نوسازی ناوگان و حمل‌ونقل ریلی: توسعه و نوسازی ناوگان درون‌شهری، تکمیل شبکه‌های ریلی، به‌روزرسانی ایستگاه‌ها و اتصال خطوط ریلی به مراکز تولیدی و حومه‌ای از نوسازی ناوگان کم‌مصرف گرفته تا بهبود

فعالیت دولت چهاردهم) نشان می‌دهد دولت به حدود ۷۸ میلیون و ۴۰۰ هزار نفر یارانه پرداخت کرده است. با این حال اما از اواخر سال گذشته دولت اقدام به حذف دهک‌های بالایی یارانه‌بگیران کرد. دولت قصد دارد سه دهک بالایی درآمدی را از لیست یارانه حذف کند. بر همین مبنا این جمعیت از حدود ۷۸ میلیون نفر در فروردین ماه سال جاری، به ۷۰ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر در آبان‌ماه امسال رسیده است.

افزایش یک میلیون نفر به سه دهک اول یارانه‌بگیر

آمارهانشان می‌دهد چیزی در حدود ۸۵ میلیون نفر از جمعیت یارانه‌بگیران کم‌شده است؛ اما سؤال این است که یارانه کدام دهک‌ها حذف‌شده است؟ اعداد مربوط به جمعیت دریافت یارانه نشان می‌دهد در شهریورماه سال گذشته بیش از ۵۰ میلیون و ۷۵۰ هزار نفر از دهک ۴ تا یارانه دریافت می‌کردند؛ عددی که طبق آخرین آمار مربوط به ماه آبان به حدود ۴۱ میلیون و ۸۷۴ هزار نفر رسیده است. بررسی ارقام دهک یک تا سه نیز نشان می‌دهد در شهریورماه سال گذشته تقریباً ۲۷ میلیون و ۶۸۷ هزار نفر یارانه دریافت می‌کردند که این عدد در آبان‌ماه به حدود ۲۸ میلیون و ۷۷۲ هزار نفر رسیده است. در نهایت می‌توان گفت مطابق با قانون، حذف سه دهک بالا در سال جاری با جدیت دنبال می‌شود؛ به طوری که از تعداد سه دهک حدود ۸ میلیون و ۸۸۴ هزار نفر کاهش یافته و به جمعیت دهک یک تا سه یک میلیون و ۸۴ هزار نفر اضافه‌شده است. در مجموع می‌توان گفت از تعداد کل یارانه‌بگیران ۷ میلیون و ۷۹۹ هزار نفر کم‌شده است.

صرفه‌جویی ۲ هزار میلیارد تومانی در بودجه کشور

کاهش سه میلیون نفری جمعیت یارانه‌بگیران در شهریورماه حدود ۹۲۰ میلیارد تومان صرفه‌جویی در بودجه را به دنبال داشت. با این فرض اگر میانگین یارانه هر نفر را ۳۰۶ هزار تومان در نظر بگیریم، امروز بار در نظر داشتن کاهش حدود ۷ میلیون و ۷۹۹ هزار و ۵۹۷ یارانه‌بگیر از لیست دولت، بیش از دو همت یا دو هزار میلیارد تومان در بودجه کشور صرفه‌جویی شده است.

ضعف آماری در حذف و اضافه یارانه

اما یکی از موضوعاتی که همیشه مطرح است ضعف آماری در پرداخت یارانه‌هاست. کارشناسان، پژوهشگران و اقتصاددان‌ها نیز به‌کرات به ضعف آماری و تبعات اقتصادی و اجتماعی آن پرداخته‌اند. آن‌ها معتقدند صرفاً براساس تراکشن‌های بانکی نمی‌توان افراد را دقیق در دهک‌های درآمدی طبقه‌بندی کرد. ملاک‌هایی مانند مالکیت «مسکن، املاک و خودرو» باعث می‌شوند دهک‌بندی واقعی افراد با آنچه از روی حساب بانکی‌شان مشخص می‌شود، تفاوت باشد. بسیاری از املاک، چه زمین و چه ساختمان‌های مسکونی، سند رسمی ندارند یا ثبت نشده‌اند. متأسفانه معاملات وکالتی نیز این مشکل را تشدید کرده است. به همین دلیل، پایگاه رفاه موجود هنوز با واقعیت فاصله دارد و آمار ناقص، تصمیم‌گیری درباره یارانه و حمایت‌های مالی را دشوار می‌کند. به طور حتم در بلندمدت، حرکت به سمت نظام مالیاتی جامع و درآمد پایه همگانی (UBD) ضروری است. این رویکرد نیازمند ایجاد پایگاه داده‌ای دقیق و کامل در سازمان مالیاتی است که شامل تمام آمارهای ثبتی و غیرثبتی افراد باشد. بر اساس چنین پایگاهی می‌توان مالیات و یارانه را به شیوه‌ای عادلانه و هدفمند تعیین کرد.

۲. حفظ ماده (۱۰) قانون فعلی و الزام دولت به تخصیص کامل اعتبارات موردید متمرکز درون‌شهری و بیرون شهری

۳. استفاده مستقیم از بخشی از درآمد بیمه‌های شخص ثالث و بدنه برای ارتقای ایمنی حمل و نقل

ب) ایجاد چهارچوب‌های تنظیم‌گری برای همگام شدن با تحولات فناورانه

۱. تدوین نظام تنظیم‌گری سکوهای ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل بار و مسافر در حوزه‌های ترافیکی و ایمنی و امنیت سفر شامل تعیین مرجع نظارت اخذ عوارض ایجاد سامانه اطلاعات سفر و نظام مشوق‌ها و ریسیدگی به تخلفات.

۲. تدوین آیین‌نامه ساماندهی شرکت‌های لجستیکی و حمل و نقل ترکیبی برای ارتقای زیرساخت‌های لجستیکی.

ج) تقویت نظارت و شفافیت

۱. ایجاد سامانه ملی «پایش توسعه حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت و ارائه گزارش‌های نظام به مجلس،

۲. راه‌اندازی سامانه اعتراض برخط جرائم رانندگی و اتصال سامانه‌های پلیس و راه‌داری برای پایش نقاط حادثه‌خیز،

۳. گنج‌اندسن جداول جدید هدف‌گذاری کمتی حمل و نقل عمومی و ایمنی در قانون با بهره‌گیری از تجارب دو دهه اخیر،

۴. تدوین سیاست جامع حمل و نقل یکپارچه حومه‌ای برای کلان‌شهرها،

۵. افزایش شفافیت در استفاده از بازانه‌های شهری و برخورد تخلفات وسایل نقلیه فاقد بارنامه

د) بهینه‌سازی مصرف سوخت

۱. صدور گواهی صرفه‌جویی انرژی برای طرح‌های مؤثر در نوسازی ناوگان و حمایت از شرکت‌های تجمیع بار،

۲. الزام دولت به عرضه نفت گاز سبز با استانداردهای روز برای کاهش آلاینده‌گی به‌عنوان جمع‌بندی، تصویب این لایحه با انجام اصلاحات و الحاقات ارائه‌شده در این گزارش پیشنهاد می‌شود.



شهرداری شیراز

پیش‌پرداخت داده نخواهد شد. بدیهی است هزینه آگهی به عهده برنده مناقصه خواهد بود.

شهرداری در رد یک یا تمام پیشنهادها مختار می‌باشد در این صورت سپرده‌ها مسترد می‌گردد.

شرکت در مناقصه و دادن پیشنهاد به منزله قبول شروط و تکالیف شهرداری موضوع ماده ۱۰ آیین‌نامه معاملات شهرداری می‌باشد.

سایر اطلاعات و جزئیات مربوط به مناقصه در اسناد مناقصه مندرج است.

آگهی و اطلاعات مربوط به مناقصه از طریق سایت https://shaffaf.shiraz.ir قابل مشاهده می‌باشد. برندگان مناقصه موظف به ثبت‌نام در سایت vendor.shiraz.ir می‌باشند.

اطلاعات تماس اسناد مناقصه جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۱۵۴۶

اداره کل ارتباطات و امور بین الملل شهرداری شیراز

شماره شناسه ۲۰۵۳۹۵۸



آگهی مزایده عمومی

دانشگاه آزاد اسلامی واحد مهابدشهر در نظر دارد به استناد مجوز صادره، در خصوص اجاره ساختمان از طریق مزایده عمومی اقدام نماید. علاقه‌مندان جهت اطلاع از نحوه اجاره و دریافت اسناد مربوطه می‌توانند از تاریخ ۱۳۹۹-۰۹-۱۴ تا روز کاری به حوزه عمرانی دانشگاه مراجعه نمایند. آدرس: سمتان مهابدشهر / میدان امام رضا(ع) دانشگاه / دانشگاه آزاد اسلامی واحد مهابدشهر تلفن تماس: ۰۹۱۲۵۳۲۰۸۱۰

FARHIKHTEGAN
farhikhteganonline
@fhdn

صدای نخبگان، نگاه جوانان

روزنامه فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

- مدیرمسئول:**
- محمدامین ایمانجان‌ی
- قائم‌مقام مدیرمسئول:**
- مسعود فروغی
- سرمدیر:**
- محمد زعمیرزاده
- تلفن و فکس:**
- ۰۲۱) ۶۲۹۹۴۴۹۵
- کدپستی:**
- ۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
- چاپ:**
- چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
- نشانی:**
- خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
 - رویموی ساختمان بورس
 - ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

فرهیختگان

فرهیختگان