آرمان ملی
armanmeli.ir
سال پنجم
شماره ۱۵۷۴
پنجشنبه
۱۴۰۲•۰۳•۲۵
۲۶ ذی‌القعده ۱۴۴۴ / ۱۵ ژوئن ۲۰۲۳

اخبار

ضرب‌الاجل وزارت صمت به یک شرکت خودروسازی

معاون صنایع حمل و نقل وزارت صمت در نامه‌ای به مدیرعامل گروه بهمن تاکید کرد: عرضه‌کنندگان خودرو مکلفند محصولات خود را فقط از طریق سامانه یکپارچه فروش خودرو عرضه کنند و بر این اساس عرضه ۶۰۰ دستگاه دیگنیتی از سوی این خودروساز در بورس کالا، باید لغو شود. منوچهر منطقی در نامه‌ای به مدیرعامل گروه بهمن اعلام کرد: پس از اتمام اعتبار مصوبه شصت و سومین نشست شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، از تاریخ دهم آبان ۱۴۰۱ تصمیم‌گیری درباره قیمت‌گذاری خودرو توسط شورای رقابت انجام می‌شود که آن شورا نیز در این راستا «دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری» را در نشست شماره ۵۴۳ مورخ ۱۱ بهمن ۱۴۰۱ مصوب و ابلاغ کرده است. به گفته منطقی، سیاست‌های دستورالعمل ابلاغی در راستای عرضه خودرو به مصرف‌کنندگان واقعی بوده و همه شرکت‌های صنایع خودروسازی موظفند مفاد دستورالعمل مذکور را اجرا کنند. معاون وزیر صمت تأکید کرده است: با توجه به بند ۵ ماده ۵ شرایط طرف عرضه این دستورالعمل، عرضه‌کنندگان خودرو مکلفند محصولات تولیدی خود را فقط از طریق سامانه یکپارچه فروش خودرو عرضه کنند. فروش خودرو با قیمت‌های خارج از میزان تعیین شده توسط شورای رقابت نیز مشمول تعزیرات بوده و چنانچه محصول جدیدی نیز عرضه شود، باید توسط شورای رقابت تعیین قیمت شود. به گزارش همشهری آنلاین، منطقی در این نامه یادآور شد: پیش از این دستگاه‌های نظارتی و تنظیم‌گر اقتصادی از جمله سازمان بازرسی کل کشور، شورای رقابت، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و غیره، نیز مراتب مخالفت خود را با عرضه خودرو در بورس کالا از نظر قانونی به کرات اعلام کرده بودند که لازم‌الرعایه است. وی تصریح کرد: بازار خودرو پس از فراز و نشیب‌های چند ماهه اخیر در مدار کاهش قرار گرفته است؛ بر این اساس هرگونه تحرک خارج از چارچوب‌های قانونی که منجر به اختلال در بازار و افزایش قیمت شود، توسط مراجع ذیربط تحت پیگرد قانونی قرار خواهد گرفت.

دلیل گرانی گوشت قرمز مشخص شد

رئیس اتحادیه گوشت گوسفندی در مورد دلایل گرانی اخیر گوشت گوسفندی گفت: بارش و رویش خوبی در مناطق غرب کشور داریم و علوفه در صحرا به صورت رایگان موجود است اما مناسبت‌هایی مانند عید قربان در پیش است، دامداران دام خود را نگه داشته‌اند تا منافع بیشتری کسب کنند. البته قاچاق دام نیز در افزایش قیمت موثر است.

گوشت قرمز در روزهای اخیر گران شده است، به طوری که رصد قصابی‌های مرکز شهر نشان می‌دهد در یک هفته اخیر هر کیلو گوشت گوساله تا ۳۰ هزار تومان گران‌تر شده و از ۳۶۰ هزار به ۳۹۰ هزار تومان افزایش یافته است. گوشت گوسفندی افزایش قیمت کمتری داشته است. قصابان عامل این گرانی اخیر را نزدیکی عید قربان می‌دانند و می‌گویند دامداران دام‌های خود را برای عید قربان نگه داشته‌اند و عرضه دام در بازار خیلی کاهش یافته است. وی در ادامه بیان کرد: یک زمان ما هر روز ۶ لاشه می‌آوردیم و هر ۶ لاشه را همان روز می‌فروختیم اما الان فروش ما از نصف هم کمتر شده است البته این را هم بگویم که ما ۶۵ سال است در این شغل و این منطقه هستیم و چون خیلی از مردم ما را می‌شناسند و مشتری ما هستند هنوز فروشمان نسبت به مغازه‌های دیگر بهتر است وگرنه خیلی‌ها را می‌شناسیم که در یک روز یک لاشه هم نمی‌فروشند.

رئیس اتحادیه گوشت گوسفندی در مورد دلایل گرانی اخیر گوشت گوسفندی گفت: علت اصلی گرانی گوشت گوسفندی، عرضه کم است. علی‌اصغر ملکی ادامه داد: با توجه به اینکه بارش و رویش خوبی در مناطق غرب کشور داریم و علوفه در صحرا به صورت رایگان در دسترس است و از طرف دیگر، مناسبت‌هایی مانند عید قربان و آمدن حجاج از مکه و عاشورا و تاسوعا در پیش است، دامداران دام خود را نگه داشته‌اند تا هم به وزن ایده‌آل‌تر برسد و برایشان این انگیزه به وجود آمده است که دام خود را در این مناسبت‌ها عرضه کنند که منافع بهتری برایشان دارد همچنین، دام در حال قاچاق است و این قاچاق هم در کمبود دام و گرانی موثر است. رئیس اتحادیه گوشت گوسفندی در مورد اینکه احتمال گرانی بیشتر گوشت گوسفندی وجود دارد یا خیر؟ گفت: با توجه به اینکه هوا رو به گرم‌تر شدن می‌رود، دامداران نمی‌توانند دام خود را بیش از حد نگه دارند اما اگر در این میان جلوی قاچاق دام گرفته نشود و صادرات هم صورت بگیرد بر وخامت اوضاع بازار گوشت افزوده خواهد شد و بازار را دچار تنش بیشتر می‌کند. به گزارش همشهری آنلاین، ملکی در واکنش به اینکه مصرف گوشت قرمز چقدر کاهش داشته است؟ بیان کرد: تقاضا برای خرید گوشت حداقل ۳۰ تا ۳۵ درصد کاهش یافته است چون توان مردم برای خرید گوشت قرمز ضعیف است.

بررسی «آرمان ملی» در خصوص علل افزایش قیمت‌ها؛

سرنوشت بلیت هواپیما به کجا رسید؟

آرمان ملی- المیرا بابایی: قیمت بلیت هواپیما در هفته‌های اخیر با افزایش چشمگیری مواجه شده که در این میان بلیت برخی مسیرها نایاب شده و مردم را به دردسر انداخته است. از سوی دیگر سرگردانی مسافران در فرودگاه و کنسل کردن پروازها از سوی ایرلاین‌ها معضل دیگری است که مسافران با آن روبه‌رو هستند، در این میان اما اظهارات رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی مبنی بر اینکه که اگر بلیت هواپیما گران نشود، عده‌ای اتوبوس‌سوار، هواپیماسوار می‌شوند بسیاری را آزرده خاطر ساخت، اما تنها راهکار مقابله سازمان هواپیمایی در برخورد با گرانی‌ها پاک کردن صورت مساله و تعلیق مجوز برخی آژانس‌های هواپیمایی از جمله تعلیق علی‌بابا بود، در حالی که گرانی بلیت هواپیما به زنجیره‌ای از مشکلات باز می‌گردد که شیوه تنظیم‌گری سازمان هواپیمایی یکی از حلقه‌های آن است.

اطلاعیه سازمان هواپیمایی درباره کنترل بازار فروش بلیت هواپیما

سازمان هواپیمایی کشوری درباره اقدامات صورت گرفته در راستای حمایت از حقوق مسافر و کنترل بازار فروش بلیت هواپیما در طول ماه‌های اخیر اطلاعیه صادر کرد.

در اطلاعیه سازمان هواپیمایی کشوری آمده است: در راستای حمایت از حقوق مسافر و رعایت دستورالعمل‌ها و قوانین صنعت هوانوردی و همچنین تأکید و دستور وزیر محترم راه و شهرسازی مبنی‌بر ممنوعیت فروش چارتری بلیت در مسیرهای هوایی پرترافیک از مبداء و به مقصد تهران - مشهد- تبریز - اصفهان- شیراز- اهواز- بندرعباس) و نیز تخلف گران‌فروشی برخی از شرکت‌های هواپیمایی، اقداماتی از جمله لغو مجوز ۱۰ شرکت هواپیمایی در برخی از مسیرها به عمل آورد.

همچنین در چارچوب وظایف و مسئولیت‌های محوله در قالب قانون سازمان هواپیمایی کشوری و سایر قوانین و مقررات موضوعه، نظارت‌های لازم در خصوص الزام رعایت مقررات و بخشنامه‌های نرخی و سایر الزامات موضوعه صورت گرفته است.

در حوزه برخورد با تخلفات مربوط به دفاتر و سایت‌های فروش بلیت هوایی، پروانه فعالیت دفاتر دارای مجوز فروش الکترونیکی از این سازمان در چندین مورد تعلیق و در صورتی که دارای مجوز از این سازمان نبوده به مراجع صلاحیت‌دار به منظور برخورد با این دفاتر و سایت‌ها (دادسرای فرهنگ و رسانه، دادسرای عمومی و انقلاب ویژه فرودگاه‌های تهران و پلیس فتا) جهت انسداد سایت‌ها معرفی شده‌اند.

در خصوص شرکت‌های هواپیمایی نیز در دو حوزه تخلفات نرخی و پروازهای چارتری اقدامات به‌شرح ذیل انجام شده است:

■■ در حوزه تخلفات نرخی؛ رصد مستمر و روزانه تمامی کانال‌ها و سیستم‌های توزیع و فروش در جهت انطباق با نرخ‌های نمایش داده‌شده و فروش‌رفته با نرخ‌نامه ابلاغی این سازمان انجام می‌گیرد و موارد تخلف به سازمان تعزیرات حکومتی جهت برخورد تعزیراتی معرفی می‌شوند که تاکنون چند پرونده در سازمان مزبور تشکیل شده و در دست پیگیری است.

■■ در حوزه پروازهای چارتری؛ این سازمان با ابلاغ بخشنامه به شرکت‌های هواپیمایی، برقراری پرواز چارتری در شش مسیر از مبداء و به مقصد تهران (مشهد، تبریز، اصفهان، شیراز، اهواز، بندرعباس) را غیرمجاز اعلام و به شرکت‌های هواپیمایی ۱۴ روز مهلت برای حذف پروازهای چارتری در مسیرهای فوق‌الذکر تعیین کرد. با اتمام مهلت تعیین‌شده، مجوزهای پروازی آن‌دسته از شرکت‌های هواپیمایی که نسبت به رعایت بخشنامه ابلاغی اقدام نکردند، در برخی از مسیرها ابطال شد که همواره به عنوان آخرین اقدام، در دستور کار این سازمان قرار می‌گیرد. این اقدام در ادامه تذکرات کتبی قبلی، معرفی به دستگاه‌های نظارتی و تعزیزاتی وضع شده برای شرکت‌ها در حوزه غیرعملیاتی و بنا به دستور صریح مقام عالی وزارت صورت گرفت.

مسعود مهاجر، کارشناس حمل و نقل در پاسخ به این پرسش که آیا برخوردهای اینچنینی و تعلیق پلتفرم‌ها به دلیل رعایت نکردن قیمت مصوب، مشکل گرانی بلیت هواپیما را حل می‌کند، گفت: این گونه برخوردها در هیچ کشوری که صنعت هوانوردی پیشرفته و پویایی دارد دیده نمی‌شود و سازمان هواپیمایی با این شیوه برخورد نمی‌تواند گرانی بلیت را کنترل کند و فقط صورت مساله را پاک می‌کند. سوال این است که وقتی پلتفرم‌ها تعلیق شوند چه اتفاقی می‌افتد؟ آیا بلیت به قیمت مصوب به دست مسافر می‌رسد؟ قطعا تا زمانی که عرضه و تقاضا بالانس نباشد و ایرلاین‌های ما با تعداد بالای هواپیماهای فرسوده و زمین گیر مواجه باشند و تا زمانی که پروازها با تاخیرهای زیاد و کنسلی‌های غیرمترقبه به دلیل فرسودگی ناوگان و کمبود قطعه مواجه باشد، نمی‌توان در یک فضای ذهنی قیمت‌ها را تصویب کرد و انتظار رعایت قیمت از سوی ایرلاین‌ها را داشت.

وقتی پلتفرم رسمی تعلیق شود، فضا برای واسطه گری‌ها و دلالی‌های غیررسمی باز می‌شود بلیت به صورت غیر رسمی و با روش‌های عجیب به چند برابر قیمت توسط دلالان به مسافران عرضه می‌شود و مسافران هم ناچار به خرید خواهند بود.

سازمان هواپیمایی باید تنظیم‌گری را در حوزه هوانوردی به صورتی انجام دهد که بازار شفاف‌تر شود، نه اینکه پلتفرم‌های رسمی از گردونه خارج شوند و فضا برای دلالی بازتر شود.

این کارشناس حمل و نقل با اشاره به مدیریت ناکارآمد سازمان هواپیمایی در حوزه تنظیم‌گری افزود: تعیین سقف برای قیمت بلیت از سوی سازمان هواپیمایی یکی از موارد بارز این ناکارآمدی است که معنی آن این است که ایرلاین‌ها وادار شوند بدون توجیه اقتصادی پروازهای خود را برنامه ریزی کنند در صورتی که اگر درآمدهای ایرلاین‌ها پوشش دهنده هزینه‌های جاری و توسعه‌ای و مولد سود منطقی نباشد، با چه توجیهی به کار خود ادامه دهد؟ او در پایان خاطرنشان کرد: صنعت هوانوردی برای بازگشت به روال عادی نیازمند رفع تحریم و نوسازی و بهبود اقتصاد کشور است و اینکه تصور کنیم می‌توان با برخورد با پلتفرم‌های فروش بلیت، در این صنعت تنظیم‌گری کرد، تصور واقع بینانه‌ای نیست.

وزیر راه توپ را در زمین دیگری می‌اندازد

وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه گرانفروشی بلیت هواپیما طبق قیمت‌های مصوب نیست، گفت که سازمان هواپیمایی کشوری به‌دنبال طراحی یک پلتفرم متمرکز برای عرضه بلیت است.

مهرداد بذرپاش در پاسخ به اینکه آیا بلیت هواپیما کم و گران شده است، گفت: بلیت هواپیما کم نشده و قدری بیشتر هم شده است، اما از مسئولان سازمان هواپیمایی خواسته‌ام که حتما باید فکری جدی درباره این موضوع اندیشیده شود؛ زیرا بلیت در شبکه‌های غیررسمی توزیع می‌شود و عده‌ای از سوداگران بلیت را گران‌تر به مردم می‌فروشند. کسانی که با آبروی صنعت بازی می‌کنند و به این صنعت اجحاف می‌کنند هم به دستگاه قضائی معرفی شوند.

او خاطرنشان کرد: تعدادی از ایرلاین‌ها از جمله ایرلاین‌های بزرگ سقف بلیت را رعایت می‌کنند و در سایت رسمی خود بلیت را عرضه می‌کنند، ایرلاین‌های دیگر بلیت را به عوامل فروش می‌دهند که آنها هم در شبکه‌های مختلف چندلایه بلیت را عرضه می‌کنند که گرانفروشی اتفاق افتاده است. از این رو من از مسئولان سازمان هواپیمایی خواستم یک پلتفرم متمرکز ایجاد شود که بلیت‌ها را عرضه کند که سازمان هم به‌دنبال طراحی این پلتفرم است که هرچه سریع‌تر این کار انجام شود.

وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به اینکه آیا برنامه‌ای برای گران شدن بلیت هواپیما وجود ندارد، گفت: همه بلیت‌ها گران نشده، چند فقره که در سایت‌ها مشاهده می‌کنیم گران فروخته می‌شود، قیمت‌های مصوب نیست. اگر خود شرکت هواپیمایی به گران‌فروشی اقدام کند، مستقیما به تعزیرات معرفی می‌شود که شده است؛ اگر عوامل فروش و لایه‌های بعدی به بهانه‌های مختلف گرانفروشی کنند هم لغو مجوزشان در دستور کار قرار می‌گیرد و هم به مراجع رسمی قضائی معرفی می‌شوند. در ماه‌های گذشته موضوع افزایش قیمت بلیت هواپیما که خواسته شرکت‌های هواپیمایی است، به نتیجه نرسیده و همین موضوع شائبه کمبود بلیت و گران‌فروشی توسط ایرلاین‌ها را مطرح کرده که از سوی مسئولان صنعت هوایی تکذیب شده است. با وجود این در آخرین اظهار نظرات، سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد ظرف چند روز آینده مصوبه‌ای برای پاسخگویی به مطالبات ایرلاین‌ها تصویب می‌شود.

جوابیه

از بهمن ۱۴۰۰ تا نیمه اردیبهشت ماه؛

پرداخت ٦٦ هزار و ۸ میلیارد تومان تسهیلات خرد بدون ضامن از سوی بانک‌های تحت مدیریت وزارت اقتصاد

آرمان ملی: روزنامه آرمان ملی در تاریخ ۱۴۰۲/۲/۲۱ گزارشی با عنوان وام‌های بانکی برای نورچشمی‌ها درخصوص رانت‌های بانکی منتشر کرده بود با این استناد که دریافت هرگونه وام بانکی در مبالغ بالا نوعی رانت محسوب می‌شود و بانک‌ها قانون نانوشته خود را دارند، به طوری که برخی از نمایندگان مجلس بر این باورند که تغییر سیاست‌های بانکی با نظارت وزارت اقتصاد و بانک مرکزی در نحوه واگذاری تسهیلات به بنگاه‌ها و واحدهای اقتصادی خرد و کلان که خارج از رابطه است می‌تواند زمینه‌ساز تحقق شعار امسال و توسعه اقتصادی شود که دراین خصوص دفتر امور بانکی و بیمه‌ای وزارت اقتصاد و دارایی جوابیه‌ای که در ادامه می‌خوانید را ارائه کرده است: از بهمن ماه سال ۱۴۰۰ بر اساس توافق وزارت امور اقتصادی و دارایی با بانک‌های دولتی و خصوصی شده برای پرداخت تسهیلات خرد بر مبنای اعتبارسنجی و یا حداقل وثایق تا تاریخ ۱۴۰۲/۲/۱۵، بانک‌های تحت مدیریت این وزارتخانه تعداد یک میلیون و ۸۲۰ هزار و ۸۱۵ وام، مجموعا به مبلغ ۶۶ هزار و ۸ میلیارد تومان پرداخت کرده‌اند.

■■ براساس ماده (۱) آیین نامه اعطای تسهیلات بانکی مصوب سال ۱۳۶۲ هیات محترم وزیران «اعطای تسهیلات توسط بانک‌ها باید به ترتیبی صورت پذیرد که براساس پیش‌بینی‌های مربوطه اصل منابع تامین شده برای این تسهیلات و همچنین سود مورد انتظار در صورت تحقق، در مدت معین قابل برگشت باشد» براساس ماده (۶) آیین نامه موصوف نیز «اعطای تسهیلات عنداللزوم به تشخیص بانک، منوط به اخذ تامین کافی برای حفظ منابع بانک و حسن اجرای قراردادهای مربوطه است.» همان‌گونه که از مفاد دو ماده یاد شده استنباط می‌شود چنانچه در قانون یا مقررات حکم خاصی در ارتباط با نحوه اخذ وثایق و تضامین پیش‌بینی نشده باشد بانک با استناد به احکام یادشده باید متناسب با اهلیت و اعتبارسنجی متقاضیان نسبت به دریافت وثیقه یا تضمین اقدام کند. بدیهی است با توجه به سابقه اعتباری مشتریان و اعتبارسنجی صورت پذیرفته نحوه برخورد شعب بانک‌ها با دریافت کنندگان تسهیلات متفاوت خواهد بود و هر مشتری بسته به میزان تسهیلات دریافتی باید نسبت به تودیع تضمین خاص اقدام کند. البته چنانچه در قانون حکم خاصی برای دریافت وثیقه پیش‌بینی شده باشد (مانند تسهیلات ازدواج) بانک‌ها ملزم به رعایت قانون خواهند بود. ذکر این نکته ضروری است که با توسعه نظام اعتبارسنجی در کشور امکان حذف وثایق و تضامین برای دریافت تسهیلات وجود خواهد داشت، لیکن از آنجا که مبحث اعطای تسهیلات برمبنای اعتبارسنجی در کشور نوپا است تحقق این امر نیازمند گسترش زیرساخت‌ها و فرهنگ‌سازی لازم است که با گذشت زمان اجرایی خواهد شد. بدیهی است تا آن زمان برای تسهیل پرداخت تسهیلات پذیرش انواع وثایق و تضامین توسط مقام ناظر پیش‌بینی شده تا مشتریان بتوانند از دریافت تسهیلات بهره‌مند گردند.

■■ در دولت سیزدهم اصلاح رفتار بانک‌ها به نفع مردم یکی از رویکردها و اولویت‌های دولت و وزارت امور اقتصادی و دارایی بوده است. از مهم‌ترین اقدامات قابل اشاره برای تحقق تغییر رویکرد اشاره شده، تسهیل پرداخت تسهیلات خرد است، در این راستا در دی‌ماه سال ۱۴۰۰ این وزارت با توافق بانک‌های دولتی و خصوصی شده طرح پرداخت تسهیلات خرد بر مبنای اعتبارسنجی و یا حداقل وثایق را در دو سطح تا ۵۰۰ میلیون ریال و ۵۰۰ میلیون ریال تا ۱۰۰۰ میلیون ریال در گام اول برای کارکنان، بازنشستگان و مستمری بگیران دستگاه‌های دولتی، عمومی، غیردولتی و شرکت‌های بزرگ عملیاتی کرد و طی نامه شماره ۱۸۰۴۹۲/۶۲ مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۲۹ موضوع را برای اجرا به بانک‌های یاد شده ابلاغ کرد. از ابتدای ابلاغ بخشنامه مزبور تا تاریخ ۱۴۰۲/۲/۱۵ عملکرد بانک‌های تحت مدیریت این وزارت به شرح جدول ذیل است.

■■ همچنین در راستای ابلاغ راهبردها و سیاست‌های بخش بانکی از تاریخ ابلاغ، مؤسسه اعتباری مکلف شده‌اند، در چارچوب ضوابط ابلاغی شورای پول و اعتبار، تسهیلات خرد تا سقف دو میلیارد ریال (۲.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال) را با شرایط امتیاز اعتباری، رتبه اعتباری داخلی و سقف اعتبار مشتری و صرفاً در قالب عقود قانون عملیات بانکی بدون ربا به مشتری پرداخت کنند. در اعطای تسهیلات مذکور به مشتریان دارای سابقه و امتیاز اعتباری، مؤسسه اعتباری با رعایت تکالیف قانونی و مقررات مرتبط، مکلف است متناسب با امتیاز اعتباری مشتری، میزان تسهیلات خرد اعطایی و درجه نقد شوندگی وثایق و تضامین ارائه‌شده، حداکثر دو مورد از وثایق/تضامین به شرح زیر را از تسهیلات گیرنده دریافت کند. ■ اوراق تجاری از قبیل چک یا سفته مشتری؛ ■ اوراق بدهی اعم از اوراق پذیرفته‌شده در بازار سرمایه و غیر آن؛ ■ سهام شرکت‌های پذیرفته‌شده در بورس از جمله سهام عدالت؛ ■ واحدهای سرمایه‌گذاری صندوق‌های سرمایه‌گذاری قابل معامله در بورس؛ ■ چک یا سفته توسط ضامن؛ ■ اموال عینی با ارزش عرفی از قبیل خودرو، مسکوکات یا مصنوعات طلا؛ ■ حساب یارانه اشخاص؛ ■ گواهی کسر از حقوق توسط مشتری یا ضامن؛ ■ ضمانت یک نفر کاسب دارای پروانه کسب که در زمان اعطای تسهیلات دارای فعالیت اقتصادی دایر باشد؛ ■ در مناطق روستایی ضمانت یک نفر ساکن روستا که اهلیت و صلاحیت وی توسط شورای اسلامی روستا مورد تأیید واقع گردد، ممهور به مهر شورای اسلامی روستا؛ ■ سیم کارت دائمی ثبت‌شده تحت مالکیت مشتری؛ ■ برای روستائیان، کشاورزان، دامداران سنتی و عشایر، پروانه چرای دام، پروانه چاه کشاورزی، سند مالکیت اراضی کشاورزی، ضمانت زنجیره‌ای؛ ■ ضمانت صادره توسط بنگاه محل اشتغال مشتری، متضمن تضمین دیون تسهیلات گیرنده؛ ■ قرارداد لازم الاجرا. ■ سایر وثایق به تشخیص موسسه اعتباری.

براساس ضوابط یاد شده، دریافت وثیقه نقدی از مشتری برای اعطای تسهیلات خرد، در قالب انواع سپرده، ممنوع گردیده است.

به‌رغم موارد یاد شده هرگونه تخلف احتمالی در پرداخت تسهیلات از طریق سامانه Bazresi.mefa.ir این وزارت و یا بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران قابل پیگیری است.

بنگاه‌ها

فاز جدید کالابرگ الکترونیک کلید خورد

بر اساس مصوبه دولت، منابع یارانه نقدی مشمول بند تبصره ۱۴ قانون بودجه از سازمان هدفمندی یارانه‌ها به حساب شرکت فارا از زیرمجموعه‌های وزارت رفاه واریز خواهد شد.

تصویب‌نامه مصوب جلسه مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۱۰ هیات وزیران درخصوص «تکلیف سازمان هدفمندی یارانه‌ها نسبت به واریز مبالغ یارانه کمک معیشتی مشمولان طرح به حساب بانکی شرکت خدمات فناوری رفاه ایرانیان» طی نامه شماره ۴۲۳۰۳ در تاریخ ۱۴۰۲/۰۳/۱۱ توسط معاون اول رئیس‌جمهور ابلاغ شد. به گزارش همشهری آنلاین، در این مصوبه آمده است:

هیات وزیران در جلسه ۱۴۰۲/۳/۱۰ به پیشنهاد سازمان برنامه و بودجه کشور وزارت امور اقتصادی و دارایی و وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و در اجرای بند (ی) تبصره (۱۴) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور تصویب کرد:

■ سازمان برنامه و بودجه کشور (سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها) مکلف است مبالغ یارانه کمک معیشتی مشمولان طرح را در موعد مقرر حسب پیشرفت به حساب بانکی معرفی شده شرکت مجری طرح شرکت خدمات فناوری رفاه ایرانیان (فارا) وابسته به وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی واریز کند.

■ وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی مکلف است فهرست مشمولان طرح را در موعد مقرر و به صورت مکتوب به سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها ارسال کند.

■ وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی مکلف است ماهانه نتایج حاصل از هزینه کرد مبالغ یارانه کمک معیشتی طرح را که توسط سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها برای خرید مشمولان از طریق کالا برگ الکترونیک به حساب مذکور واریز شده به همراه اطلاعات هویتی مشمولان طرح و جزئیات واریز و خرید آنان را به صورت مکتوب به سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها ارسال کند.

آخرین وضعیت از روند اتصال کارت‌های سوخت به کارت بانکی

طی سال‌های گذشته درباره اتصال کارت‌های سوخت به کارت بانکی صحبت اما به دلایل مختلفی اجرایی نشد، اما در تازه‌ترین اظهارات یک مقام مسئول مشخص شده که این موضوع در حال اجرای فرآیند آزمایشی است تا بتوان از کارت بانکی هم به جای کارت سوخت استفاده کرد.

دولت الکترونیکی می‌تواند به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بسترهای ارائه خدمات دولت به مردم، شفافیت فرآیندها و نظارت کارآمد فساد را به‌طور جدی ریشه‌کن و توسعه پایدار جامعه را تسهیل کند. این موضوع از اصلی‌ترین مباحثی بوده که وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات طی چند سال گذشته به پیگیری و اجرای آن توجه نشان داده است.

دولت الکترونیکی به معنای مکانیزاسیون اقدامات داخلی سازمان‌ها، اتوماسیون اداری، ایجاد وب‌سایت اطلاع‌رسانی، احداث مرکز داده و یا خرید تجهیزات گران‌قیمت سخت‌افزاری بدون توجیه اقتصادی نیست، بلکه تعامل‌پذیری دستگاه‌ها شامل اتصال و تبادل را معنا می‌دهد. این روند اتصال فرآیندهای بین دستگاهی و امکان نظارت دستگاه‌ها بر یکدیگر مورد نظر است.

در همین رابطه موضوع اتصال کارت سوخت به کارت بانکی چند سالی است که مطرح و درباره مزیت‌های آن گفته شده با اجرای این طرح، به‌جای این‌که مردم در صف بایستند تا در پلیس + ۱۰ ثبت‌نام کنند و بعد از یک هفته، پستچی کارت سوخت صادر شده را بیاورد و هزینه‌ای را پرداخت کنند، با مراجعه به پورتال ملی پخش و پالایش با فشردن سه گزینه، کارت بانکی به کارت سوخت متصل می‌شود.

این موضوع برای نخستین بار در سال ۱۳۹۷ مطرح شد حتی تا اردیبهشت سال ۱۳۹۸ تصمیم بر اتصال کارت سوخت و کارت بانکی وجود داشت؛ اما در نهایت اواخر تیر سال ۱۳۹۸ اعلام شد این کار زمانی قابلیت اجرایی دارد که سهمیه بندی اعمال شود و در آن زمان برنامه‌ای برای سهمیه بندی بنزین وجود نداشت بنابراین اتصال کارت بانکی به کارت سوخت اجرایی نشد. پس از این موضوع شائبه‌ای هم مطرح شد مبنی بر اینکه اشکالات فنی مانع از اجرای این کار شده است، اما وزیر سابق ارتباطات و فناوری اطلاعات درباره این مسأله گفت اشکالات فنی در اتصال سیستم کارت بانکی به کارت سوخت وجود ندارد. سناریوی اول در این زمینه دو نرخی بود که قابلیت کار کردن داشت، اما در سناریوی تک‌نرخی، به نظر می‌رسید استفاده از کارت بانکی با سیکل آن زمان شرکت پخش و پالایش، همخوانی نداشت. حال با گذشت چندین سال و وجود ابهام در اجرای این طرح، اواخر سال گذشته مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی از احتمال استفاده از کارت بانکی به جای کارت سوخت خبر داد و گفت: زیرساخت‌ها باید در سامانه هوشمند سوخت فراهم شود تا همزمان که افراد کارت بانکی خود را برای پرداخت بهای سوخت می‌کشند، بتوانند میزان اعتبار خود را مشاهده کنند که احتمالا سال آینده به صورت آزمایشی انجام می‌شود اما براساس آخرین گفته‌های این مقام مسئول اکنون در حال اجرای فرآیند آزمایشی هستند تا بتوانند از کارت بانکی هم به جای کارت سوخت استفاده کنند. این کار نیاز به دریافت اطلاعات مربوط به خودرو و الحاق آن به سامانه هوشمند سوخت دارد که کارهای نرم افزاری آن انجام شده است.

به گزارش ایسنا، جلیل سالاری، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی درباره جایگزین شدن کارت‌های بانکی با کارت‌های سوخت با هدف جلوگیری از واردات تراشه کارت سوخت بدون تغییر سهمیه بنزین گفته است که در حوزه تامین تراشه مورد نیاز برای تولید کارت‌های سوخت مشکلی ندارند، اما در زمان شروع به کار دولت سیزدهم، فقط ۹۰۳۵ کارت در مجموعه پالایش و پخش وجود داشت؛ در حالی که سالیانه حدود یک میلیون خودرو به چرخه حمل و نقل اضافه می‌شود و افرادی هم نیاز به المثنی دارند که با این اوصاف، باید همیشه ذخیره دو تا سه میلیونی از کارت‌های خام داشته باشند.