

خبر

ثبت نام طرح ملی مسکن آغاز شد

● ثبت نام طرح ملی مسکن پس از ۱۸ روز وقفه ساعتی قبل از سر گرفته شد و فقط با گذشت یک ساعت از آغاز ثبت نام، ظرفیت دو شهر همدان و یزد پُر شد.به گزارش مهر، دور جدید ثبت نام طرح ملی مسکن پس از دو هفته وقفه در پی قطعی سراسری اینترنت در کشور، از صبح دیروز (شنبه ۱۶ آذر) آغاز شد.معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی نیز در گفت وگویی که هفته گذشته با خبرنگار مهر داشت، زمان اجرای آن را شنبه ۱۶ آذر اعلام کرده بود.در این دور از نام نویسی ها، متقاضیان دریافت واحد مسکونی در استان های خوزستان، چهارمحال و بختیاری، یزد، کرمانشاه و همدان می توانند در برنامه اقدام ملی تولید و عرضه مسکن مشارکت کنند.از زمان ابتدای نام نویسی ها (۱۸ آبان) تاکنون هفت استان امکان ثبت نام داشته اند که این نخستین بار است که هم زمان شهروندان سه کلان شهر (اهواز، کرمانشاه و همدان) امکان ثبت نام پیدا کرده اند. بر اساس مصوبه شورای عالی شهرسازی، شهرهای بالای یک میلیون نفر جمعیت، کلان شهر نامیده می شوند که در سال جاری دو شهر کرمانشاه و همدان توانستند وارد «باشگاه مثبت یک میلیون نفری ها» شده و به کلان شهر تبدیل شوند. همچنین با توجه به اینکه محمود محمودزاده، معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی، نیز هفته گذشته در گفت وگو با خبرنگار مهر، از ثبت نام هم زمان طرح ملی مسکن در شهرهای جدید با سایر شهرها در سامانه ملی مسکن (tem.mrud.ir) خبر داده بود، اما فعلا از ثبت نام در دو شهر جدید «رامین» و «شهرین شهر» از شهرهای جدید استان خوزستان در این سامانه خبری نیست. گفتمی است شرایط داشتن تاهل یا سرپرستی خانوار، نداشتن مالکیت از ۸۲ به بعد و استفاده نکردن از خدمات دولتی و بارانهای مسکن و زمین مسکونی از مهم ترین شرایطی است که متقاضیان دریافت واحد مسکونی در طرح ملی مسکن باید حائز آن باشند. خاطرنشان می شود فقط با گذشت یک ساعت از آغاز ثبت نام،ها، ظرفیت سه شهر همدان، شهرکرد و یزد تکمیل شد و سامانه فعلا برای متقاضیان دریافت مسکن در این دو شهر مسدود شده است.

زمینه های مبادلات ۵میلیارد دلاری عمان وایران

● وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: حجم همکاری های برآورده شده دو کشور در زمینه های تجارت، سرمایه گذاری و ایجاد پروژه های سرمایه گذاری و گردشگری حدود پنج میلیارد دلار است.به گزارش فارس، رضا رحمانی در مراسم هجدهمین اجلاس کمیسیون مشترک همکاری های اقتصادی جمهوری اسلامی ایران و سلطنت عمان گفت: امیدوارم همه دستگاه های حاضر از فرصت این اجلاس برای شناسایی ظرفیت های همکاری و توسعه مبادلات دو کشور وحدت بهره برداری را به عمل آورده باشند.رحمانی اظهار کرد: در سال های اخیر روند همکاری های اقتصادی دو کشور رو به افزایش بوده است اما ما معتقدیم حجم فعلی مبادلات تجاری متناسب با ظرفیت ها و موقعیت دو کشور نیست.وزیر صنعت، معدن و تجارت بیان کرد: حجم همکاری های برآورده شده دو کشور در زمینه های تجارت، سرمایه گذاری و ایجاد پروژه های سرمایه گذاری و گردشگری حدود پنج میلیارد دلار است که از این میزان در سال گذشته کمی بیشتر از یک میلیارد دلار آن محقق شده است.وی افزود: بنابراین پیشنهاد می شود کمیته پیگیری اهداف و همچنین این اجلاس به ریاست سازمان توسعه تجارت ایران و نماینده عمان تشکیل و یک نقشه راه برای دستیابی به این هدف ایجاد شود.

رونمایی از سامانه شناسایی خانه های خالی تا پایان سال

● معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی از راه اندازی سامانه املاک و اسکان به منظور اخذ مالیات از خانه های خالی تا پایان امسال خبر داد.به گزارش وزارت راه و شهرسازی، «محمود محمودزاده» اضافه کرد: بیش از دو میلیون و ۶۰۰ واحد خالی با راه اندازی این سامانه می تواند وارد بازار عرضه مسکن شود که شاهد تاثیر آن بر بازار اجاره بها خواهیم بود.معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه تولید و استفاده از مسکن فرایندی میان مدت است، گفت: به منظور کنترل و ساماندهی بازار اجاره بها، برنامه های وزارت راه و شهرسازی شامل اخذ مالیات از خانه های خالی، تکمیل واحدهای مسکونی مهر، تولید و عرضه مسکن با اجرای طرح اقدام ملی و در نهایت راه اندازی نظام اجاره داری حرفه ای است.قبل تر مدیر کل دفتر سرمایه گذاری و اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی با وعده آغاز به کار سامانه ملی املاک و اسکان در شش ماهه دوم سال به ایرنا گفته بود: با راه اندازی این سامانه مالکان خانه های خالی تا قبل از پایان سال شناسایی می شوند.این سامانه باید طوری طراحی شود که در هر زمان، امکان شناسایی برخط مالکان و ساکنان یا کاربران واحدهای مسکونی، تجاری، خدماتی، اداری و پیگیری نقل و انتقال املاک و مستغلات به صورت رسمی، عادی، وکالتی و... در همه نقاط کشور فراهم شود.وزارت راه و شهرسازی نیز باید امکان دسترسی برخط به سامانه را برای سازمان امور مالیاتی کشور ایجاد کند.

شکوفه حبیب زاده: بارها و بارها از زبان مسئولان صنعت هواپیمایی یا مسئولان نظامی شنیده ایم که دغدغه استقلال کشور از خرید هواپیماهای خارجی را دارند؛ آن هم به روش ساخت پرنده های ایرانی که حتی قبل از انقلاب هم به طرقی دیگر سودای آن را در سر می پروراندند و شاید به همین دلیل هم بود که زیرساخت ها و تأسیسات تولید هواپما و هلیکوپتر در ایران از پیش از انقلاب فراهم شده بود. شرکت صنایع هواپیماسازی ایران در اصفهان نیز رؤیای قبل از انقلاب برای ساخت هلیکوپتر و تبدیل ایران به هاب منطقه را نیمه تمام گذاشت. علیرضا منطری، معاون سابق سازمان هواپیمایی کشوری، در گفت وگو با «شرق» درباره پیشینه این تلاش در ایران و سرمایه گذاری هایی که به صورت زیرساختی در این زمینه انجام شده است، می گوید. به گفته او، بیش از ۱۵۰ میلیون دلار تاکنون برای این صنعت سرمایه گذاری شده که با درنظر گرفتن ارزش افزوده آن و همچنین افزایش نرخ دلار، این رقم اکنون به حدود ۱،۵ تا دو میلیارد دلار می رسد.
بالین حال، پس از آنکه هسا (شرکت صنایع هواپیماسازی ایران) نتوانست به وعده های خود برای ساخت هواپیمای عمل کند و دولت نیز نتوانست از منابع عمومی خود برای فراهم کردن این بستر بهره بگیرد، روزبه روز شاهد ایجاد موانع بزرگتری سر راه ساخت هواپیمای داخل بودیم که البته سقوطهای ایران ۱۴۰۰ که خاطر ایرانیان را تلخ و ظن آنها را به پرنده های شرقی تیره تر کرد، مزید بر علت شد. با این همه موانع، بازهم این کارشناس خبر می دهد که «هسا» کماکان ایده ساخت هواپما را در سر می پروراند و هنوز هم کارخانه آن در اصفهان متروکه نشده است و از قطعات هواپیمای با اهداف دیگری استفاده می شود. با این همه، تبدیل ایران به هاب منطقه می تواند گزینه ای امیدوارکننده در مقابل تجربه های کارشناسی و تخصصی هایی باشد که در این سال ها انباشته شده است. منطری معتقد است: «قطعه سازی نیز از دیگر برنامه های تحت پیروی است که نباید از آن غافل ماند».

● هواپیماهای غیرنظامی در ایران از چه زمانی پا گرفت؟

همه هوانوردی غیرنظامی کشوری چهار رکن اساسی دارد: ناوبری، فرودگاه، حمل و نقل و هوانوردی عمومی. پایه اساسی که این چهار رکن را به حرکت درمی آورد، ناواگان هوایی یا هواپیماست که از قدیمی ترین پایه هاست. در کشور ما، هواپیماهای کوچک صنعت هوانوردی ما را شکل داد و طبیعی بود که اوایل بحث ساخت و تولید هواپما را نداشتیم و عموما این هواپیماها از خارج از کشور وارد می شد. بعضی به صورت پیروزی و برخی به صورت قطعه وارد شده و مونتاژ می شد. بعد از سال های دهه ۴۰ بود که هواپیماهای بزرگ و مسافری وارد ایران شد. اولین هواپیمایی که وارد ایران شد، از هواپیماسازی بوئینگ آمریکا بود. شاید تا مدت ها در خاورمیانه تنها کشوری بودیم که انواع بوئینگ ۷۴۷ را داشتیم. ارتباط ما با بوئینگ و آوردن مدل های مختلف هواپیماهای مثل ۷۲۷، ۷۲۲، ۷۲۷، باعث شده بود زمان طولانی ای زیرساخت های مربوط به بهره برداری از این هواپما در کشور ایجاد شود. یکی از نکات مهم هواپما، تعمیر و نگهداری آن است که می تواند وابسته یا غیروابسته باشد. برای این نوع هواپیما، زیرساخت ایجاد شده بود.

● این وابستگی به خرید هواپیماهای بوئینگ تا چه زمانی ادامه پیدا کرد؟
قبل از انقلاب در کشور این استراتژی مطرح شد که به یک جا وابسته نباشیم که فقط بوئینگ بیاوریم و به این دلیل به سمت انعقاد قرارداد با ایرباس حرکت کردیم. یکی، دو سال قبل از انقلاب و چند سال بعد از انقلاب نیز پای هواپیماهای ایرباس به ایران باز شد. در هر حال، زیرساختی که ما داشتیم مربوط به بوئینگ بود؛ هم در زمینه تأسیسات و تجهیزات و هم منابع انسانی کارآزموده که آموزش لازم را دیده بودند.

مدت کوتاهی بعد از انقلاب، تحریم ایجاد شد و اول بوئینگ بود که به ما هواپما نداد. به همین سبب نیز روی هواپیماهای ایرباس مانور دادیم. اگرچه تقریبا کارشناسان و نیروی انسانی در داخل خیلی راغب نبودند این تغییر سیستم اتفاق بیفتد. در هر حال، فشار تحریم باعث شد ایرباس وارد کشور شود. وقتی به اوایل دهه ۷۰ می رسیدیم، چون بازار حمل و نقل هوایی در ایران گسترش پیدا می کند و نیازمندی به هواپیمای افزایش می یابد و از طرف دیگر دولت در قالب شرکت هواپیمایی ایران ایر، توان سرمایه گذاری بالایی در زمینه حمل و نقل هوایی نداشت. در دهه ۷۰ شرکت های هواپیمایی نیمه خصوصی و خصوصی شکل می گیرند. با افزایش تعداد مسافران حمل و نقل هوایی، نیاز به هواپیمای برای تصمیم گیران محسوس می شود. یک طرف با تحریم روبه رو بودیم که منجر می شد در واردات هواپیماهای نو در معذورت باشیم؛ اینجا بود که باید تصمیم گیری می شد که قرار است چه کار کنیم.

● این مسائل سبب شد ایده تمرکز بر تولید هواپیما در داخل شکل بگیرد؟

همین طور است. اینجا بود که بحث تولید هواپیما در داخل در کنار واردات هواپیما مطرح شد. هواپیما وسیله استراتژیکی در دنیاست و به این سادگی نیست که کشورها این صنعت را داشته باشند. در حال حاضر هم در مجموع دو قطب بزرگ هواپیماهای مسافری بوئینگ و ایرباس هستند. در کنار اینها، برخی نیز شرکت های هواپیمایی دیگر مانند بمباردر و... نیز شکل گرفته است. به تازگی نیز چین و ژاپن در این زمینه کار می کنند؛ اما فعلا جاهایی که تولید انبوه داشته و بازار هواپیما را در دست بگیرند، فقط همان دو قطب هستند. در کنار اینها، شوروی سابق به واسطه سیستم سیاسی ای که داشت، دنبال ساخت و تولید هواپیما در کشور خود بود؛ اما با خصوصیات و مشخصاتی که خودشان می خواستند. همین مسئله نیز تفاوت های فاحشی بین ساخت و تولید هواپیماهای شرقی و غربی را به وجود آورد تا اینکه شوروی از هم پاشید و صنعت هواپیمایی آنها هم بین کشورهایی که از آن جدا شدند، توزیع شد؛ مثل اوکراین و قزاقستان. در آنجا هم نوع تفکر و سیاست ها تغییر کرد و فضا هم تا حدی برای اینکه شرکت های بهره بردار به سمت استفاده از هواپیماهای غربی بروند، باز شد.

● این اتفاق به خاطر کیفیت بود؟

بله. در هواپیماهای شرقی، نوع استفاده از تکنولوژی و فناوری جدید مربوط نبود و عموما هواپیماهای غیرنظامی را در قالب هواپیماهای نظامی می ساختند. هواپیماهای شرقی قدیمی نسبت به هواپیماهای غربی از سختی خاصی برخوردار هستند. در چنین شرایطی در دهه ۷۰، چون کشور تحریم است، نمی شود هواپیماهای غربی خرید، بنابراین به سمت خرید هواپیماهای شرقی می روند و اواخر دهه ۷۰ هواپیما تویپولوف در شرکت های ایرانی برای مسافریی استفاده می شود که به صورت دست دوم خریداری می شد. در بین کارشناسان هم

اقتصاد

معاون سابق سازمان هواپیمایی کشوری در گفت وگو با «شرق» از بسترهای موجود برای ساخت هواپیمای در ایران می گوید

۲میلیارد دلار بلا تکلیف در صنعت هواپیمایی



علی اکبر صالحی

این هواپیما طرفدار و مخالف داشت، اما شاید آن زمان چاره ای دیگر جز این نبود، چون باید پاسخ گوی بازار می بودند. در این دوره است که تصمیم گیران به این فکر می افتند که با تمام مشکلات، وارد صنعت ساخت و تولید هواپیمای شوند و مطالعات اولیه هم انجام می شود و به این ترتیب، دو سه نوع هواپیمای برای اینکه بتوانند زیرساخت هایش را داخل کشور بیاورند و تولید را شروع کنند، در نظر گرفته می شود. با توجه به بحث تحریم انواع غربی که امکان پذیر نبود در نهایت سراغ مذاکرات برای آنتونوف می روند و در نهایت برای آنتونوف ۱۴۰ قرارداد ساخت، تولید و طراحی با ایران منعقد می شود. در ایران هم یک سری امکانات و زیرساخت های ساختمانی و تأسیساتی از قبل از انقلاب وجود داشت که برای تولید هلیکوپتر و هواپیمای نظامی طراحی شده بود.

● یعنی ساخت و تولید قبل از انقلاب انجام می شد؟

صرفا زیرساخت های ساختمانی و تأسیساتی را داشتیم. اما قراردادهایی که وجود داشت ادامه پیدا نکرده و قراردادها لغو شده بود. وقتی قرارداد آنتونوف ۱۴۰ بسته می شود، همان تأسیسات ساختمانی ساخت هلیکوپتر را به این مسئله اختصاص می دهند و براساس قراردادی که منعقد می شود، تمام تأسیسات فنی و صنعتی ساخت و تولید آنتونوف ۱۴۰ که بعدا به نام ایران - ۱۴۰ نام گذاری شد، وارد می کنند. طبق آن قرارداد مقرر شده بود تعدادی هواپیمای به صورت مشترک بین ایران و اوکراین ساخته شود و بعد ایران انحصارا این کار را انجام دهد. اعتبارات اولیه از منابع عمومی دولت گذاشته شد و این زیرساخت ها شکل گرفت.

● چقدر هزینه شده بود؟

بیش از ۱۵۰ میلیون دلار. اگر الان قرار باشد قیمت گذاری شود، خیلی بالا خواهد بود چون هم ارزش افزوده پیدا کرده و هم قیمت دلار بالا رفته است.
● ارزیابی حال حاضر، حدودا چقدر است؟
شاید حدود ۱،۵ تا دو میلیارد دلار باشد. بعد از اینکه یک سری از زیرساخت ها آماده شد، دولت نمی توانست از منابع عمومی کمک بگیرد، زیرا دولت برنامه قرار بود هواپیماها را تولید کرده و بفروشد و از محل درآمد ها بتواند این صنعت را گسترش دهد. همین مسئله و مشکلاتی دیگر باعث شد از برنامه عقب بمانند. همان زمان در سال های ۷۶، ۷۷ قرار بود تا ۱۰ سال بعد، ۳۰ فروند هواپیمای تولید شود که این اتفاق نیفتاد.

● به خاطر سوانحی که رخ داد؟

خیر. آن زمان به خاطر کمبود منابع عمومی، توان این را نداشتیم که پول زیادی به این حوزه تزریق کنیم. بعد از اینکه زیرساخت های اولیه آماده شد و بخشی از بدنه دو سه هواپیمای آماده شد، با شرکت آسمان مذاکره کردیم و تفاهنامه بستند که در ۱۰ فروند از این هواپیما را به آسمان بفروشند، اما آسمان نتوانست پیش پرداخت ها را بپردازد. مشکل دیگر این بود که

بدنه کارشناسی در سیستم بهره برداری هوایی موافق این کار نبود. احساس می کردند هواپیمایی وارد سیستم می شود که ایمن نیست. مهم تر از آن بحث روانی بود؛ اینکه این هواپیما شرقی است نه غربی. توانایی انطباق استانداردها با چیزی که قرار بود در ایران تولید شود، به کندی پیش می رفت، چون هم باید استانداردهای طراحی، تولید و ساخت تدوین می شد و هم متناسب با این استانداردها هواپیما ساخته می شد و استانداردهای ساخت با استانداردهای سازمان هوایی که به عنوان مرجع تعیین می شد، باید با هم تطابق پیدا می کرد. این هم از مسائلی بود که کار تولید را کند می کرد، اما در هر حال این شرکت در مدت ۱۰ سال توانست به تعهداتش عمل کند و ۳۰ فروند هواپیمای تولید کند. نتیجه این شد که نتوانستند بخش های زیادی از حدود ۹ فروند هواپیما را بسازند که در دهه ۸۰، سه، چهار فروند اولیه به لحاظ فنی و عملیاتی برای تست شدن آماده شد. مراحل تولید تکلیفی دولتی هم نتوانست به این ایده جامه عمل بپوشاند و نتیجه این شد که تفاهنامه ای را دوباره با ایران ایرتور که آن زمان زیرمجموعه ایران ایر بود، منعقد کردند که بتوانند ۱۰ فروند هواپیمای خود را با این شرکت هواپیمایی بفروشند و پیش پرداختی هم از این شرکت دولتی گرفتند که این مبلغ به سیستم هواپیمایی هسا برای ساختن هواپیما تزریق و منجر به ورود شش فروند هواپیما در بازار شد. وقتی به اینجا رسیدند تصمیم گرفتند با شرکت سفیران که خصوصی بود، قرارداد ببندند و به صورت قسطی هواپیما را در اختیارشان بگذارند. دو فروند هواپیما را از اختیار شرکت سفیران قرار دادند و شرکت سفیران شروع به بهره برداری از هواپیماها کرد. طبیعی بود که به لحاظ رفع اشکالات پیشرفت داشتند، ولی اولین حادثه ای که برای این هواپیما در ارak اتفاق افتاد، اوضاع را به شدت تحت تاثیر قرار داد.

● این هواپیما قبل از حادثه چقدر پرواز داشت؟
حدود ۳۰۰ ساعت پرواز کرده بود. این اولین سانحه برای سفیران بود و زمینه ساعدی ایجاد نکرد، به ویژه اینکه بخش زیادی از کارشناسان به هواپیماهای شرقی نگاه منفی داشتند و دنبال این بودند که اشکالی بگیرند که این هواپیما در بازار به فروش نرسد. بعد از آن هواپیما آنتونوف ۱۴۰ که تولید اوکراین بود، به ایران آمد. البته مشکل عملیاتی داشت و در اصفهان در برخورد با کوه سقوط کرد. این امر هم باعث دیدگاه منفی به هواپیماهای شرقی شد؛ تا اینکه هواپیماهای ایران ۱۴۰ در فرودگاه خود هسا در زمان تست، سقوط کرد. این اتفاقات در اوایل کار بود که تاثیر خوبی در ذهنیت جامعه و کارشناسان نداشت و امکان رشد را از این شرکت گرفت. به نظر شرکت هسا یا سازنده ایران - ۱۴۰ در زمینه های فنی با توجه به هزینه هایی که انجام گرفت، زیرساخت های خوبی ایجاد کرد؛ اما در زمینه های انطباق برخی از بخش های هواپیما با استانداردهای روز ضعیف بود و مدیریت آن درباره بخشی که باید برای بازاربایی کار کند، خوب عمل نمی کرد.

● درباره پرنده های شرقی، همیشه بحث مجوز مطرح بود که آنها ی که بپرند و سقوط کنند، مجوز پرواز نداشتند. این درست است؟
برای پرواز هواپیماها در داخل هر کشور، نیازی به مجوزهای فراتر از سازمان هواپیمایی کشوری وجود ندارد. فقط هواپیماهای نظامی، مجوز سازمان هواپیمایی کشوری هم نیاز ندارند و نیاز نیست استانداردهای شان الزاما استانداردهای هواپیمایی های غیرنظامی باشد.

ادامه در صفحه ۱۰

گذر

چگونه رمز دوم یک بار مصرف را فعال کنیم؟



● رمزهای دوم ثابت قرار است از اول دی ماه غیرفعال شده و رمزهای پویا جایگزین آنها شوند؛ برای فعال سازی دریافت این رمزها ابزارها و شیوه های مختلف مانند اپلیکیشن و پیامک ارائه شده است.به گزارش ایرنا کلاهبرداران اینترنتی می توانند با سوءاستفاده از غفلت دارندگان کارت های بانکی، اطلاعات این کارت ها را (مانند تاریخ انقضا، کد اعتبارسنجی (CVV۲) و رمز دوم) را از طریق درگاه های پرداخت یا سایت های جعلی به سرقت ببرند.برای مقابله با این سرقت ها، قرار است رمز دوم یک بار مصرف با پویا با هدف افزایش امنیت تراکنش های بانکی و کاهش کلاهبرداری های آنلاین از جمله فیشینگ از ابتدای دی ماه اجرایی شده و رمزهای دوم ایستا (ثابت) غیرفعال شود.

● رمز دوم ثابت و رمز دوم پویا چه تفاوتی با یکدیگر دارند؟

رمزهای دوم ایستا یا ثابت تا زمانی که توسط صاحب کارت بانکی تغییر نکنند در همه تراکنش ها قابل استفاده هستند. اما رمزهای پویا فقط برای یک تراکنش مورد استفاده قرار می گیرند.

همچنین رمزهای پویا، طول عمر محدودی (حداکثر ۶۰ ثانیه) داشته و یک بار مصرف هستند و برای هر تراکنش یا خرید و پرداخت اینترنتی جدید باید درخواست یک رمز پویای جدید کرد.

● آیا همه صاحبان کارت های بانکی باید رمز دوم پویا را فعال سازند؟

تنها مشتریانی باید نسبت به فعال سازی رمز دوم پویای کارت های خود اقدام کنند که از کارت بانکی خود برای انجام خریدهای اینترنتی یا پرداخت های نیازمند رمز دوم استفاده می کنند.

بنابراین مشتریانی که کارت خود را فقط برای انجام خریدهای فروشگاه ای یا استفاده از خدمات خودپردازها به کار می گیرند، نیازی به فعال سازی رمز دوم پویا ندارند.

● آیا امکان استفاده هم زمان از طریق پیامک یا اپلیکیشن وجود دارد؟

دریافت رمز دوم یک بارمصرف به صورت هم زمان از طریق اپلیکیشن و پیامک میسر نیست، اگر رمز دوم پویا از طریق اپلیکیشن فعال شده باشد، با فعال سازی سرویس پیامکی، رمز دوم یک بارمصرف اپلیکیشن غیرفعال خواهد شد.

● رمز دوم یک بارمصرف چقدر هزینه دارد؟

سرویس رمز دوم یک بارمصرف کاملا رایگان است و هیچ هزینه ای برای مشتریان به دنبال ندارد.

● اپلیکیشن رمز پویا را از کجا باید دانلود کرد؟
متقاضیان به منظور دریافت رمز دوم یک بارمصرف از طریق اپلیکیشن ابتدا باید به سایت بانک عامل خود مراجعه و نرم افزار رمزساز را دریافت و نصب کنند. صاحبان کارت های بانکی باید مراقب سایتهای فیشینگ باشند، زیرا کلاهبرداران اینترنتی اقدام به طراحی سایتهایی با شکل و قالب سایت های بانکی اصلی کرده اند که از طریق خودپرداز یا اینترنت بانک، شماره تلفن همراه خود را معرفی و در اختیارداشتن آن را تایید کرده، پیامک فعال سازی رمز دوم پویا یا رمز دوم پویا از طریق پیامک از سوی بانک به شماره تلفن همراه اعلام شده توسط مشتری در شعبه ارسال خواهد شد.

بر این اساس در صورتی که متقاضی قصد دارد رمز دوم یک بارمصرف را در شماره موبایل دیگری دریافت کند، باید پس از فعال سازی به شعبه، مراجعه و درخواست خود را اعلام کند تا رمز دوم پویا به سیم کارت دیگر وی ارسال شود.

با توجه به اینکه رمز دوم پویا به شماره تلفن مشتریان پیامک خواهد شد، بنابراین ارائه رضایت صریح وی به دریافت پیامک حاوی رمز دوم پویا از طریق شماره تلفن همراه ثبت شده نزد بانک، ضروری است.

برخی بانک ها علاوه بر پیامک، امکان دریافت رمزهای پویا به وسیله کدهای دستوری (ussd) - ستاره مربع) را نیز فراهم کرده اند.