گذر

خبرخوش برای بازنشستگان بی‌خانه

پرداخت ۴۰ هزار وام ۵۰ میلیونی مسکن با سود ۴ تا ۹ درصد

● هیئت وزیران آیین‌نامه اجرائی بند (ز) تبصره (۱۶) قانون بودجه، موضوع پرداخت تسهیلات مسکن به بازنشستگان را تصویب کرد. به گزارش خبرنگار اقتصادی خبرگزاری تسنیم، براساس آیین‌نامه اجرائی بند (ز) تبصره (۱۶) قانون بودجه، به‌منظور تسهیل در تأمین مسکن بازنشستگان صندوق‌های کشوری، لشکری و تأمین اجتماعی از محل منابع حاصل از بازپرداخت اقساط مسکن مهر ۴۰ هزار فقره تسهیلات خرید یا ساخت مسکن با رعایت الگوی مصرف مسکن پرداخت می‌شود. سقف فردی تسهیلات پرداختی در کلان‌شهرها ۵۰۰ میلیون ریال و سایر شهرها و روستاها ۴۰۰ میلیون ریال تعیین می‌شود. نرخ تسهیلات مذکور در شهر تهران ۹ درصد، مراکز استان‌ها هفت درصد و سایر مناطق شهری و روستایی چهار درصد تعیین می‌شود. گفتنی است، بازنشستگان کشوری، لشکری و تأمین اجتماعی برای دریافت تسهیلات مذکور باید در ۱۰ سال گذشته خود و همسرشان فاقد واحد مسکونی بوده و از تسهیلات خرید یا ساخت مسکن استفاده نکرده باشند. سپری‌شدن حداقل پنج سال از تاریخ بازنشستگی و دریافت مستمری کمتر از ۳۰ میلیون ریال در ماه، از دیگر شرایط اخذ این تسهیلات است. لازم به ذکر است، افراد با سابقه بازنشستگی بالاتر در اولویت پرداخت تسهیلات قرار دارند. ضمنا تسهیلات مزبور صرفا برای واحدهای کمتر از ۱۵ سال ساخت قابل پرداخت بوده و مدت بازپرداخت اقساط آن ۱۰ سال تعیین می‌شود.

ادغام مؤسسه کوثر در بانک سپه تا پایان خرداد

● هم‌زمان با ادغام بانک مهر اقتصاد و حکمت ایرانیان در بانک سپه، رئیس کل بانک مرکزی از نهایی‌شدن ادغام مؤسسه کوثر در این بانک تا پایان خرداد خبر داد. به گزارش تسنیم، با برگزاری مجمع نهایی ادغام بانک مهر اقتصاد و بانک حکمت ایرانیان در بانک سپه، این دو بانک وابسته به نیروهای مسلح از دیروز شخصیت حقوقی مستقل نداشته و بخشی از مجموعه بانک سپه تلقی می‌شوند. عبدالناصر همتی، رئیس کل بانک مرکزی، در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی تسنیم ضمن تأیید این مطلب از نهایی‌شدن ادغام مؤسسه کوثر در بانک سپه تا پایان خرداد ماه نیز به عنوان اقدام بعدی یاد و ابراز امیدواری کرد دو بانک دیگر باقی‌مانده وابسته به نیروهای مسلح هم کار ادغامشان هرچه سریع‌تر نهایی شود.

ثبت سفارش آنلاین سهام عدالت در کارگزاری‌ها

● دبیرکل کانون کارگزاران بورس گفت: دارندگان سهام عدالت می‌توانند سفارش فروش ۳۰ درصد از سبد سهام خود را با مراجعه به سایت کارگزاری یا حضوری اعلام کنند. به گزارش صداوسیما، روح‌الله میرصانعی گفت: دارندگان سهام عدالت می‌توانند با مراجعه به ۱۰۸ سایت کارگزاری داربی سهام عدالت خود را مشاهده کنند. او ادامه داد: سهام‌داران می‌توانند با کد ملی و شماره رهگیری وارد سامانه سهام عدالت شوند و نسبت به دادوستد سهام خود تصمیم بگیرند. میرصانعی بیان کرد: در گام اول دارندگان این سهام می‌توانند ۳۰ درصد از سبد سهام خود را به‌فروش برسانند و با مراجعه به کارگزاری، سفارشات خود را ارسال کنند و کارگزار فردای روز سفارش، اقدام به فروش کند، البته سهام عدالت به قیمت بازار همان روز به‌فروش می‌رسد. او ادامه داد: تنها مشتریانی می‌توانند ثبت سفارش الکترونیکی انجام دهند که شماره شبا و تلفن خود را در سامانه خصوصی‌سازی ثبت کرده‌اند و ازطریق سایت کارگزاری با تحلیلگران بازار در خصوص سهام خود مشورت کنند. میرصانعی با اشاره به اینکه دارندگان سهام عدالت از حرفه‌ای‌های بازار مشورت بگیرند، بیان کرد: افرادی که شماره خود را در سامانه ثبت نکرده‌اند باید با مراجعه حضوری به کارگزاری‌ها ثبت سفارش کنند.

واردات روغن کشور در انحصار ۴ یا ۵ نفر است

● مجری طرح دانه‌های روغنی وزارت جهاد کشاورزی گفت: انحصار واردات روغن در دستان پنج نفر در کشور است که در ۴۰ سال گذشته اجازه افزایش ضریب اتکایی روغن را در کشور نداده‌اند. به گزارش فارس، مجری طرح دانه‌های روغنی وزارت جهاد کشاورزی معتقد است که انحصار واردات دانه‌های روغنی در کشور در دستان چهار یا پنج نفر است که در ۴۰ سال گذشته اجازه افزایش ضریب خوداتکایی روغن را در کشور نداده‌اند. ایران بیش از ۹۰ درصد برای تأمین روغن مورد نیاز داخلی وابسته به واردات است، به‌طوری‌که سرپرست سابق وزارت جهاد کشاورزی در دوران مسئولیتش در گفت‌وگو با خبرنگار فارس، «وابستگی بیش از ۹۰ درصدی به واردات روغن را یک ننگ بزرگ برای وزارت جهاد کشاورزی» خواند. مجری طرح دانه‌های روغنی در مقابل اصرار خبرنگار از اشاره به اسم آنها امتناع کرد.

«شرق» مزیت‌های تجاری ترانزیت از کریدور شمال-جنوب را بررسی می‌کند

سود یک توافق، در منگنه

شکوفه حبیب‌زاده: موافقت‌نامه راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب در شهریور ۱۳۷۹ در سن‌پترزبورگ به امضای وزرای حمل‌ونقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید. این راه‌گذر، مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپاست که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر تمام می‌شود. این راه‌گذر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا را برقرار می‌کند. در این راه‌گذر، توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی مدنظر قرار می‌گیرد. یکی از مهم‌ترین بخش‌هایی که در این مسیر دارای اهمیت است، اتصال ریلی است که از همان سال‌ها مورد توجه قرار گرفت. محور ریلی رشت-انزلی-آستارا به طول حدودا ۳۰۰ کیلومتر یکی از پروژه‌های ریلی مهم کشور محسوب می‌شود. زیرا تکمیل این پروژه می‌تواند محور ترانزیتی ایران را تکمیل کند. مهم‌ترین حلقه مفقوده در این کریدور از بندرعباس به بندر آستارا، ۱۷۰ کیلومتر خط ریلی رشت تا آستاراست که البته پیشنهاد اتصال رشت به بندر انزلی تا تکمیل آن خط ریلی نیز مطرح شده است. این راه‌گذر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا را برقرار می‌کند. معاون وزیر راه و شهرسازی حالا خبر داده در حال زیرسازی خط آهن رشت-بندر کاسپین هستند و در صورت تأمین اعتبار ۴۰۰میلیاردتومانی، این خط ریلی ۳۷کیلومتری در سال ۱۴۰۰ تکمیل خواهد شد. با این حال جزئیاتی در مورد خط آهن رشت - آستارا که اتصال اصلی محسوب می‌شود، ارائه نشده است. تلاش برای اتصال موقت این کریدور در ایران ادامه دارد. مزیت‌های اقتصادی این مسیر در سطحی است که به‌عنوان نمونه می‌توان به ارتباط تجاری زمینی و ریلی ایران و چین اشاره کرد. در حال حاضر، ایران از دو نقطه (سرخس و اینچه‌برون) به چین راه دارد. اکنون برای ترانزیت ریلی و زمینی باید کانال سوئز را دور بزنیم که اگر کریدور شمال-جنوب تکمیل شود، با کاهش ۱۷روزه مسیر روبه‌رو خواهیم بود که هزینه‌های حمل را هزار دلار در هر کانتینر برای صاحب کالا، ارزان‌تر تمام می‌کند. با این حال، انتقادهای جدی به اقدامات ایران در مسیر کریدورها صورت می‌گیرد. نخست آنکه، آیا «بار» برای عبور از این مسیر وجود دارد که اکنون اقدام به ایجاد این کریدور کرده‌ایم؟ آیا اقتصادسنجی مزیت تجاری این مسیر برای بازرگانان داخلی و بین‌المللی انجام شده است که دریابیم می‌توانیم چه تعداد تاجر را مجاب کنیم از این مسیر بار خود را جابه‌جا کنند؟ علاوه بر آن، هزینه بالای سوخت (در ایران هزینه سوخت برای ترانزیت به نرخ بین‌المللی محاسبه می‌شود) برای انتقال بار از کشتی به واگن‌های قطار از طریق کامیون، سخت‌گیری بر کامیون‌داران، هزینه‌های بالای گمرکی و قوانین تودرتو و... آیا اجازه خواهد داد که تجار ایران را برای ترانزیت بار خود انتخاب کنند یا همانند کریدور شرق - غرب که تقریبا آن را با خطاهای فاحش سیاست‌گذاری از دست داده‌ایم و تجار ایران را در مسیر دور زده‌اند، در این مسیر هم کنار گذاشته خواهیم شد؟ یکی از کارشناسان در گفت‌وگو با «شرق» تأکید می‌کند «هیچ بازرگانی راه خود را کج نمی‌کند، زیرا برای فعالیت تجاری خود نیاز به ثبات دارد». بنابراین در وهله نخست باید به‌دنبال حل تفکر اقتصادی غالب در ایران بود که هزینه‌های تجارت را برای تجار و بازرگانان زیاد می‌کند و در کنار آن، باید برای تکمیل کریدورهای بین‌المللی که ایران مزایای پرشماری در آن دارد، اقدام کرد.

تکمیل راه‌آهن رشت-انزلی تا ۱۴۰۰

خیرالله خادمی درباره راه‌آهن رشت- بندر کاسپین-انزلی و پیشرفت این پروژه ریلی به رسانه‌ها گفته: راه‌آهن رشت-انزلی در ادامه راه‌آهن قزوین به رشت، برای اتصال رشت به بندر و دریای خزر در حال احداث است. او با بیان اینکه این خط ریلی ۴۰ کیلومتر طول دارد، ادامه داد: اگر بتوانیم این خط ریلی را اجرا کنیم، می‌توانیم بگوییم اتصال ریلی از خلیج فارس و دریای عمان به‌صورت شبکه منسجم تا دریای خزر برای دومین‌بار برقرار خواهد شد و به این ترتیب مسیر مناسبی برای مبادلات کالا بین دریای شمال و دریای آزاد جنوب، فراهم خواهد شد. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای

حمل‌ونقل کشور افزود: برای اتصال رشت به انزلی باید حدود ۴۰ کیلومتر مسیر ریلی احداث کنیم، البته برای رسیدن به انزلی موانع زیست‌محیطی وجود دارد که باید حل‌وفصل شود و برای اینکه دسترسی را زودتر برقرار کنیم، فعلا در مرحله اول، اتصال به بندر کاسپین که منطقه آزاد انزلی است، به سرعت در حال پیگیری است و پس از آن خط به سمت انزلی ادامه می‌یابد. او بیان کرد: برای رسیدن به انزلی، برخی مشکلات زیست‌محیطی داریم که باید با سازمان محیط زیست هماهنگ و مشکلات را رفع کنیم و سپس به انزلی برسیم، اما برای آنکه به دریا برسیم، اتصال به بندر کاسپین را که در طول مسیر مشکلات زیست‌محیطی ندارد، در اولویت قرار داده‌ایم، این خط ریلی با ۳۷ کیلومتر خط آهن حد فاصل رشت تا بندر کاسپین برقرار خواهد شد. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور با بیان اینکه عبور از اراضی کشاورزی منطقه بسیار سخت و نیازمند تملک اراضی است، گفت: اغلب این اراضی که بابت خط ریلی استفاده می‌شود، یا اراضی کشاورزی و شالیزار هستند یا حوضچه‌های ماهی. به گفته خادمی تأمین مالی این خط آهن نیازمند ۴۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای تکمیل زیرساخت و روسازی است که در صورت تأمین مالی این رقم، پروژه حداکثر تا یک سال آینده تکمیل خواهد شد و در صورت عدم تأمین مالی، پروژه با مشکل مواجه خواهد شد.

بازرگان، راه خود را بدون دلیل کج نمی‌کند

بهرام امیراحمدیان، کارشناس حوزه آسیای میانه و قفقاز در گفت‌وگو با «شرق» دراین‌باره می‌گوید: کریدور شمال- جنوب از سال ۲۰۰۰ مورد توجه قرار گرفته، اما در این ۲۰ سال، اقدام جدی روی آن صورت نگرفته است. در اینجا باید به یک نکته مهم توجه کرد. در اقتصاد حمل‌ونقل، توجه داشته باشید وقتی کانتینر یک سر بار می‌برد، اگر در مسیر بازگشت خالی برگردد، هزینه حمل آن دوبرابر خواهد شد و به‌صرفه نیست. بنابراین باید به‌دنبال راهکاری باشیم که مسیر در دو سر بار داشته باشد. آیا محاسبات اقتصادسنجی انجام شده است که مشخص کند کانتینر در مسیر بازگشت چگونه مورد استفاده قرار می‌گیرد؟ یک کانتینر برای هر بار زدن، بیش از دو هزار دلار در مسیر هزینه می‌پردازد. باید بررسی شود بار چه باشد که هزینه روی آن سرشکن شود تا برای بازرگان بیرزد. آیا بار هست که کریدور ایجاد می‌کنید یا راه درست می‌کنید که بار بیاید؟ هیچ بازرگانی راه خود را کج نمی‌کند، زیرا به ثبات نیاز دارد. این کارشناس در واکنش به تکمیل راه‌آهن برای ترانزیت کالا البته نقدی وارد می‌داند: بخش عمده تجارت بین‌الملل به‌ویژه کالاهای پرحجم، سنگین و با قیمت ارزان، از طریق آب انجام می‌شود که این نوع کالاها را نمی‌توان از طریق کامیون یا راه‌آهن حمل کرد، زیرا برای صاحب کالا گران تمام می‌شود. در هر حال، کشتی به اندازه هزار تا دو هزار کامیون می‌تواند بار حمل کند. او در ادامه می‌گوید: ایران تلاش کرد با تکمیل این کریدور اقدامات لازم را انجام دهد. در همین راستا راه‌آهن شرق دریای خزر در سال ۱۳۹۳ در منطقه اینچه‌برون به بهره‌برداری می‌رسد، اما آنجا مشکل پایانه‌ای داشته و کارایی چندانی ندارد. به همین دلیل ایران به این فکر افتاد که راه‌آهن سراسری ایران را به شمال متصل کند. او به تجربه شخصی خود در این زمینه اشاره کرده و می‌افزاید: در سال ۱۳۷۴ در کنفرانسی پیشنهاد کردم که از شهرستان میانه، راه‌آهن را به اردبیل و آستارا ببریم که مورد موافقت هاشمی‌رفسنجانی در سال ۱۳۷۵ قرار گرفت. نقشه‌برداری آن آغاز اما درنهایت متوقف شد و حالا بنا شده اتصال رشت- آستارا در دستور کار قرار گیرد.

موانع تکمیل کریدور شمال-جنوب

امیراحمدیان به مشکلاتی که برای این خط آهن وجود دارد، اشاره کرده و تصریح می‌کند: از مشکلات راه‌آهن در این مسیر، آن است که این مسیر ریلی یک‌طرفه است و نه دوطرفه و امکان توسعه آن برای دوخطه‌شدن نیز بسیار کم است و به سرمایه زیادی نیاز دارد. علاوه بر آنکه در مناطقی که می‌گذرد هم با موانع فیزیکی و هم موانع حقوقی روبه‌روست. او با اشاره به اتصال راه‌آهن سراسری به بندر آستارا، می‌گوید: جمهوری آذربایجان، راه‌آهنی عریض را به درون ایران آورده و پایانه درست کرده است. این کشور گفته بود ۵۰۰ میلیون یورو به ایران وام می‌دهد تا این راه‌آهن را بگذاریم، اما به دلایلی که یکی از آنها تحریم است، نتوانستیم این منابع را جذب کنیم.

کریدور شمال-جنوب رقیب جدی ندارد

سیدمیثم لاجوردی، مدیرگروه حمل‌ونقل مرکز مطالعات اقتصادی دانشگاه علم و صنعت نیز در گفت‌وگو با «شرق» با بیان اینکه درآمد مستقیم و غیرمستقیم حاصل از هر تن ترانزیت برای کشور حدود ۳۰۰ دلار است، می‌گوید: مهم‌ترین حلقه مفقوده در کریدور شمال-جنوب، محور ریلی رشت-انزلی-آستاراست که بهره‌برداری از این خط ریلی منافع زیادی برای کشور خواهد داشت. این کارشناس حوزه حمل‌ونقل ریلی می‌افزاید: دو کریدور ترانزیتی شمال-جنوب و شرق-غرب از ایران عبور می‌کند که به دلیل جغرافیایی که ایران دارد، کریدور شمال به جنوب برای ایران از اهمیت بیشتری برخوردار است، زیرا این کریدور، رقیبی ندارد. لاجورد درخصوص شاخه مهم کریدور شمال به جنوب ادامه می‌دهد: محور ریلی رشت-انزلی-آستارا، خط ریلی مهمی است که می‌تواند محور ترانزیت کشور را تکمیل کند. همچنین این مسیر نیز به غیر از مسیر دریایی که از کانال سوئز عبور کرده و کشورهای جنوب و شرق آسیا را به اروپا متصل می‌کند، رقیب دیگری ندارد. این خط ریلی در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. این خصوصیات می‌تواند مزیت رقابتی را برای این کریدور در مقایسه با کریدورهای دیگر به وجود آورد.

این کارشناس حمل‌ونقل با بیان اینکه بار ترانزیتی درآمد زیادی برای کشور دارد، تصریح می‌کند: جذب بارهای ترانزیتی چهار برابر بار داخلی برای کشور ارزآوری دارد.

۱۳ دستگاه درگیر در ترانزیت کالا

او با بیان اینکه اکنون «بار» و «کریدور» هر دو در این مسیر وجود دارد، تأکید می‌کند: علت آنکه این بار روی کریدور نمی‌آید، به عوامل دیگری بازمی‌گردد. در حمل‌ونقل ترانزیتی کشور ۱۳ دستگاه درگیر هستند و هر کدام سازوکار خاصی برای خود در نظر گرفته‌اند که تبعات آن روی ترانزیت کالا در کشور خود را نشان می‌دهد. لاجورد در ادامه درباره مغفول‌ماندن حمل‌ونقل ریلی در مقابل حمل‌ونقل جاده‌ای در ترانزیت کالا نیز می‌گوید: مزیت بار ترانزیتی روی حمل‌ونقل ریلی به‌خاطر بعد مسافت و هزینه حمل کمتر است، اما به‌دلیل تسهیلات و سوبسیدهایی که به جاده تعلق گرفته، بار روی ریل رقابت‌پذیر نیست، درحالی‌که زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی در کریدورهای شمال- جنوب و شرق- غرب مهیاست. این کارشناس حمل‌ونقل می‌افزاید: به دلیل آنکه قطارهای باری کشور، برنامه‌ای نیست و بهره‌وری حمل‌ونقل ریلی کشور به سبب مدیریت کنترل سیر ترافیک پایین است و همچنین به دلیل پایین‌بودن سیستم سیگنالینگ و سنتی بودن آن و...، عملا بار روی ریل قرار نمی‌گیرد، درحالی‌که هم بار وجود دارد و هم تقاضا برای آن در کشورهای همسایه موجود است. در کشورهای همسایه ایران بیش از ۴۰۰ میلیون نفر جمعیت وجود دارد که ظرفیت ترانزیت بار در کشور را نشان می‌دهد. بسیاری از این بارها حتی از داخل ایران تأمین می‌شود و می‌تواند صادر شود، اما به دلیل فراهم‌نبودن مدیریت صحیح حمل‌ونقل ریلی و با وجود فراهم‌بودن این زیرساخت‌ها، بار منتقل نمی‌شود.

انگ بدهکار

ادامه از صفحه ۴

اگر با تخلف اخیر بانک‌ها برخورد نشود عملا تمامی افرادی که در ماه‌های آتی، قصد گرفتن وام از نظام بانکی دارند یا می‌خواهند ضامن وام افراد دیگر در نظام بانکی شوند، مجبور خواهند شد تا مبلغ اقساط وام قرض‌الحسنه خود در ماه‌های اسفند ۹۸ تا اردیبهشت ۹۹ را پرداخت کنند و در نتیجه، فشار اقتصادی وارد به آنها تشدید خواهد شد؛ اقدامی که کاملا برخلاف هدف بانک مرکزی از تصویب این مصوبه در شورای پول و اعتبار بود.

تخلف از سوی شعب است نه بانک‌ها

محمدرضا حسین‌زاده، رئیس شورای هماهنگی بانک‌های دولتی، در پاسخ به اعتراض نسبت به بدعهدی بانک‌ها درحمایت از مردم در شرایط بحران کرونا به «شرق» می‌گوید: نباید در خبر اعلام شود که برخی بانک‌ها این کار را انجام می‌دهند، چون این تخلف فقط در برخی مواقع محدود ازسوی برخی شعب وجود دارد. ممکن است رئیس شعبه‌ای خلاف دستورالعمل و سلیقه‌ای عمل کرده باشد. قرار بود اقساط این سه ماه به تعویق بیفتد، نه جریمه‌ای شاملشان می‌شود نه تأثیر منفی روی پرونده بانکی افراد دارد که نتوانند از جای دیگری وام دریافت کنند. البته این موضوع فقط شامل تسهیلات قرض‌الحسنه صنوف مشخص‌شده می‌شود. اگر بانک شعبه را بداند حتما برخورد می‌کند. مردم در صورت مواجهه با این تخلف اسامی متخلفان را به بازرسی بانک اعلام کنند تا برخورد شود. او در پاسخ به اینکه چرا بعد از این همه تأکید هنوز هم برخی شعب از همکاری سر بازمی‌زنند، می‌گوید: نظارت بر آنان صورت می‌گیرد اما بیش از ۲۲هزار شعبه بانک در کشور هست که ممکن است در ۱۰شعبه هم فرضا این اتفاق بیفتد نباید این درصد کوچک را پای همه شبکه بانکی بنویسند. مثلا ممکن است فردی تازه رئیس شعبه شده باشد و متوجه دستورالعمل نباشد؛ تخلف ازسوی شعب است نه بانک‌ها.

مردم به بازرسی بانک‌ها مراجعه کنند

محمدرضا جمشیدی، دبیرکل کانون بانک‌ها و مؤسسات اعتباری خصوصی، درباره ترفند جدید برخی واحدها برای زنده‌کردن اقساط معوق عنوان می‌کند: بخش‌نامه بانک مرکزی برای تمام بانک‌ها لازم‌الاجراست کما اینکه در اغلب بانک‌ها هم اجرا می‌شود. مواردی از بانک‌ها را که شکایاتی از آن مطرح شد، پیگیری کردیم و متوجه شدیم که سامانه آمادگی حذف اقساط را ندارد یا به‌طورخودکار اقساط را کسر می‌کند؛ سامانه‌ها مشکل‌ساز شده بودند. باید هیچ مسئله‌ای برای کسی که اقساطش را در این سه ماه پرداخت نمی‌کند، ایجاد نشود. اگر باز هم بانکی هست که خلاف رویه بانک مرکزی عمل می‌کند باید مردم به بازرسی همان بانک مراجعه کنند تا اصلاح شود. نیازی به حضور فیزیکی در بانک‌ها هم نیست؛ می‌توان تلفنی یا با ایمیل مطرح کنند. درصورتی‌که ایراد برطرف نشد می‌توانند موضوع را بر مدیریت نظارت بر بانک‌ها اعلام کنند. اگر به تذکر بانک مرکزی توجه نکنند حتما بانک مرکزی برخورد قاطع می‌کند و حتی مدیران را به دادگاه می‌کشاند حتی ممکن است در اعضای هیئت‌مدیره بانک‌ها هم تعدیلاتی ایجاد کند. مسئولیت اداره بانک‌ها با بخش نظارتی بانک مرکزی است. او درباره نقش کانون در مبارزه با چنین تخلفاتی توضیح می‌دهد: کانون ایرادات را متذکر می‌شود اما قدرت اعمال نظر ندارد. تصمیماتی که در کانون گرفته می‌شود با اکثریت آراست اما برخی ممکن است در کانون نظر موافق دهند، اما وقتی به شعبه آنها مراجعه می‌کنید می‌بینید کار دیگری انجام می‌دهد.

توقعات از بانک‌ها زیاد شده است

حمید تهرانفر، معاون نظارتی سابق بانک مرکزی و مدیرعامل فعلی بانک کارآفرین، به این سؤال که نظارت بانک مرکزی بر شبکه بانکی چگونه است که با وجود چندین ماه تذکر مکرر هنوز هم شاهد تخلف هستیم، پاسخ می‌دهد: توقعات از بانک‌ها بسیار زیاد شده است. نهادهای متعدد تصمیم‌گیری یا حتی نهادهایی که تصمیم‌گیر هم نیستند، هر کدام برای بانک‌ها دستوری ایجاد می‌کنند اکنون بانک‌ها با تعداد زیادی ناظر مواجه هستند؛ بانک مرکزی، دیوان محاسبات، سازمان بازرسی کل کشور، برخی از ارگان‌های امنیتی، وزارت اقتصاد و از همه مصرتر مجلس. این نهادها در تمام فعالیت‌های بانکی ورود کردند و ذهن مدیران بانکی را متلاشی کرده‌اند. مدیران دائما مجبور به اصلاح سیستم به انحای مختلف هستند و هر بار اصلاح هم ساده نیست؛ برخی موارد زمان‌بر است، برخی دیگر ممکن است از دست در برود... این مورد مشکلی بزرگی نیست. آن‌قدر مسائل بزرگ در بانک‌ها وجود دارد که این اصلا میان آنها دیده نمی‌شود. او می‌افزاید: قرار همان است که بانک مرکزی گفته و پیگیری هم کرده، مدیران بانکی هم تضمین کرده‌اند که آن را انجام دهند منتها برخی مواقع سیستم مشکل‌ساز است. سیستم بانک‌ها تعریف شده است تا اگر اقساط پرداخت نشد خودکار از حالت معمول به حالت سررسید گذشته برود. سیستم بی‌آنکه در اختیار رئیس شعبه باشد خودبه‌خود تبعات را منظور می‌کند. البته بانک‌ها مدعی شده‌اند که سیستم‌هایشان را در این بحث اصلاح کرده‌اند. اصلاح سیستم در فرصت کمی که داشتند ساده نبود و ممکن است در برخی بانک‌ها چنین اتفاقاتی بیفتد و سیستم باوجود اینکه فکر می‌کردند اصلاح شده، اصلاح نشده باشد. قرار بود سیستم به شکلی اصلاح شود که به‌طور خودکار این اقساط را بدهی درنظر نگیرد، ممکن برخی بانک‌ها سیستم‌شان را اصلاح نکرده باشند. تهرانفر با اشاره به امکان سودجویی در شرایط فعلی، ادامه می‌دهد: البته باید درنظر داشت که در این شلوغی ممکن است برخی افرادی که واقعا از پیش بدهکار و بدحساب بوده و هستند از این فرصت‌ها به نفع خودشان استفاده کنند. من بعید می‌دانم که در این مورد خاص بعد از این همه تأکید باز هم مشکل وجود داشته باشد آن هم در شرایطی که حتی مصوب شده تسهیلات زیر صدمیلیونی که از زمان سررسید آن گذشته تا پایان خرداد بدهی محسوب نشوند و پرداختشان به بعد از خرداد موکول شده است.

خبر

تکرار نقص فنی فوکر آسمان در ۲ روز

● فوکر ۱۰۰ شرکت هواپیمایی آسمان که روز ۱۰ خرداد در پرواز تهران- کرمانشاه به علت ازدست‌دادن موتور به مهرآباد برگشته بود، در پرواز شامگاه یکشنبه گذشته اهواز- تهران مجددا دچار نقص فنی شد. به گزارش فارس، فوکر ۱۰۰ شرکت هواپیمایی آسمان در مسیر تهران- کرمانشاه در ساعات پایانی روز ۱۰ خرداد پس از پرواز از مهرآباد، در مسیر دچار مشکل فنی شد و به مهرآباد برگشت. این هواپیما با رجیستر EP-ATF به دلیل ازدست‌دادن یکی از موتورها (طبق بررسی‌های اولیه) به مهرآباد برگشت و در فرودگاه مهرآباد فرود اضطراری کرد. روابط عمومی شرکت آسمان نیز روز بعد دراین‌باره اعلام کرد: هواپیمای فوکر ۱۰۰ شرکت هواپیمایی آسمان در مسیر تهران کرمانشاه به علت ایراد فنی دچار مشکل شد که خلبان در راستای رعایت استانداردها تصمیم می‌گیرد به فرودگاه مهرآباد برگردد. طبق اعلام روابط عمومی آسمان، این هواپیما پس از برخاستن از باند فرودگاه مهرآباد و در ادامه مسیر پروازی با رؤیت «اشکال در کارکرد بهینه موتور»، توسط خلبان و با تشخیص او و به جهت رعایت استانداردهای ایمنی، در سلامت و ایمنی کامل به مبدأ بازگشت. ظاهرا در این پرواز، وضعیت روحی و جسمی دو نفر از مسافران به دلیل هراس بروز نقص فنی در هواپیما، نامساعد شده بود.

بنا بر این گزارش، این هواپیما دوباره به خط پروازی برگشت و مجددا در شامگاه ۱۱ خرداد در مسیر اهواز- تهران دچار نقص فنی شد که خلبان مجددا تصمیم می‌گیرد به فرودگاه اهواز برگردد. به گزارش فارس، درحال‌حاضر متوسط سن ناوگان هوایی کشور حدود ۲۰ سال است و به‌نوعی ناوگان فرسوده محسوب می‌شود. البته در حوزه حمل‌ونقل هوایی مسافری نباید تحریم‌های پیچیده را که از اول انقلاب دامن‌گیر این صنعت شده است، فراموش کرد اما به هر حال باید در حوزه نظارت پرواز، سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان حاکمیت حمل‌ونقل هوایی بر رعایت حداقل کف استانداردها، نظارت دقیق داشته باشد. به هر حال حدود یک سوم ناوگان هوایی کشور به‌دلیل فرسودگی، نبود قطعه و تعمیرات دوره‌ای زمین‌گیر است و همین امر برای تأکید بر ضرورت نظارت دقیق‌تر بر ناوگان کافی است.

رشد ۱۶ هزار و ۵۷۵ واحدی شاخص بورس تهران

● شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران در پایان معاملات دوشنبه با رشد ۱۶ هزار و ۵۷۵ واحد روبه‌رو شد. به گزارش فارس، شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران در پایان معاملات دیروز دوشنبه ۱۲ خرداد ۹۹ با افزایش ۱۶ هزار و ۵۷۵ واحد به رقم ۹۸۶ هزار و ۹۸۸ واحد رسید. شاخص کل با معیار هم‌وزن دیروز با افزایش ۲۶۲۲ واحد به رقم ۳۲۰ هزار و ۹۰۹ واحد رسید. ارزش بازار در بورس اوراق بهادار تهران بیش از ۳۷۰۰ تریلیون تومان شد.

جلسه تعیین حق مسکن کارگران بازهم لغو شد

● جلسه شورای عالی کار که قرار بود با موضوع تعیین حق مسکن کارگران برگزار شود، برای دومین‌بار لغو شد. به گزارش مهر، جلسه شورای عالی کار با موضوع تعیین حق مسکن کارگران بار دیگر لغو شد. قرار است این جلسه روز شنبه ۱۷ خرداد ساعت ۱۶ با همان دستور جلسه تعیین حق مسکن کارگران تشکیل شود. گفتنی است رقم حق مسکن کارگران در سال ۹۸، ماهانه ۱۰۰ هزار تومان بود که پیشنهاد شده این رقم برای سال جاری به ۴۰۰ هزار تومان افزایش یابد. بر اساس قانون کار، اجرای مصوبه شورای عالی کار درباره حق مسکن کارگران از سوی کارفرماها، در صورت تصویب در هیئت دولت، الزامی است.

شرکت ملی نفت ایران
شرکت نفت فلات قاره ایران

آگهی مناقصه عمومی دو مرحله ای شماره ۹۹/۱۱۱۴/م ع ل

تعمیر اساسی پمپ اصلی تزریق آب P220-C و P220-B مجتمع دریایی سلمان مجوز شماره ۱۳۹۹/۱۰۵۹

شرکت نفت فلات قاره ایران – منطقه لاوان در نظر دارد اجرای پروژه فوق الذکر را طبق شرح کار تدوین شده از طریق مناقصه عمومی دو مرحله ای و به مدت ۱۲ماه به پیمانکار واجد شرایط به شرح ذیل واگذار نماید:

الف: شرح عملیات اجرایی: **تعمیر اساسی پمپ اصلی تزریق آب P220-C و P220-B مجتمع دریایی سلمان**

ب: محل اجرای کار: استان هرمزگان، جزیره لاوان

ج: مدت انجام کار: ۱۲ماه

د: شرایط متقاضی:

۱ – توانایی ارائه ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار به مبلغ ۵۵۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال (پانصد و پنجاه میلیون ریال)

۲ – توانایی ارائه ضمانتنامه اجرای تعهدات به میزان ۵٪ مبلغ کل قرارداد منعقده، در صورت برنده شدن و نیز کسر ۱۰٪ از هر یک از پرداخت های قراردادی جهت تضمین حسن انجام کار

۳ –داشتن امکانات ،توانایی و تخصص در موضوع مناقصه .

ه: سایر شرایط:

۱ – به تقاضاهای مشروط و مبهم و ناقص و یا مغایر با شرایط مندرج در این آگهی و تقاضاهایی که بعد از مهلت مقرر دریافت گردد ،ترتیب اثر داده نخواهد شد.

۲ –پیشنهادات مالی باید حداقل سه ماه پس از وصول پیشنهادات به کمیسیون مناقصات شرکت نفت فلات قاره ایران دارای اعتبار باشند.

۳ – شرکت نفت فلات قاره ایران در رد یا قبول هر یک یا تمام پیشنهادات بدون آنکه محتاج به ذکر دلیل باشد مختار خواهد بود.

تبصره: هزینه خرید اسناد مناقصه ۸۵۰.۰۰۰ ریال می باشد که متقاضیان میبایست مبلغ مذکور را به حساب جاری سیبا شماره ۰۱۰۵۹۹۴۶۵۴۰۰۰ بانک ملی ایران بنام شرکت نفت فلات قاره ایران منطقه لاوان واریز و فیش واریزی را به همراه درخواست کتبی خود ارسال نمایند.

لذا متقاضیان واجد صلاحیتی که دارای شرایط به شرح فوق بوده و آمادگی جهت انجام خدمات فوق را دارا می باشند ،می توانند حداکثر تا ده روز پس از انتشار آگهی دوم، ضمن ارائه درخواست کتبی و ارسال فیش خرید اسناد مناقصه همراه با مدارک مشروحه ذیل جهت دریافت اسناد مناقصه به شرکت نفت فلات قاره – منطقه لاوان به نشانی استان هرمزگان، جزیره لاوان ، کمپ رشادت ساختمان اداره مرکزی جدید شرکت نفت فلات قاره منطقه لاوان، طبقه فوقانی، واحد امور حقوقی و قراردادها مراجعه نمایند و یا نسبت به ارسال مدارک از طریق پست به آدرس: تهران خیابان ولی عصر ، بالاتر از مسجد بلال ،نرسیده به تقاطع شهید مدرس، خیابان تورج ،شماره ۱۲ ،شرکت نفت فلات قاره ایران، طبقه همکف، واحد پست جهت ارسال به منطقه لاوان اقدام نمایند که متعاقبا اسناد مناقصه پس از هماهنگی توسط امور حقوقی و قراردادها منطقه لاوان به شرکت های متقاضی تحویل می گردد.

۱ – اساسنامه شرکت
۲ –آگهی های ثبت ،تاسیس و تغییرات روز