خبر

سهام عدالت ۵۳۲ هزار تومانی ۱۶ میلیون و ۲۱۳ هزار تومان شد

● سامانه استعلام لحظه‌ای ارزش سهام عدالت به‌روز شد و ارزش سهام عدالت با ارزش اولیه ۵۳۲هزارتومانی، به ۱۶میلیون و ۲۱۳ هزار تومان رسید. به گزارش تسنیم، در پی صدور دستور آزادسازی سهام عدالت، سپرده‌گذاری مرکزی اوراق بهادار و تسویه وجوه با راه‌اندازی سامانه استعلام و آزادسازی سهام عدالت، اقدام به ارائه جزئیات دارایی واقعی سهام عدالت مشمولان به تفکیک شرکت‌های بورسی و ارائه تعداد و ارزش هر سهم آنها کرد. این سامانه بار دیگر در پایان معاملات روز گذشته به‌روزرسانی شده است و مشمولان می‌توانند با مراجعه به این سامانه، از آخرین ارزش سهام عدالت خود که براساس قیمت‌های پایانی روز گذشته تهیه شده است، آگاهی یابند. لازم به ذکر است تنها کسانی که روش مالکیت مستقیم سهام عدالت را انتخاب کرده‌اند، می‌توانند جزئیات سهام خود را در سامانه استعلام مشاهده کنند. براساس این گزارش، کسانی که ارزش اولیه سهام عدالت آنها ۵۳۲ هزار تومان بود، در پایان معاملات روز دوشنبه ۱۶ تیر، ارزش سهام عدالتشان به ۱۶میلیون و ۲۱۳هزارو ۳۷ تومان رسیده است. این رقم در روز کاری ۱۵ تیر، ۱۵میلیون و۵۴۳هزارو ۱۲۱ تومان گزارش شده بود که بر این اساس، سود ۶۷۰هزارتومانی در یک روز کاری عاید مشمولان سهام عدالت با ارزش اولیه ۵۳۲هزارتومانی شده است.

مجازات سنگین در انتظار صادرکنندگان متخلف

● معاون قضائی دادستان تهران با بیان اینکه مرجع تزریق نظام ارزی کشور از طریق صادرات بوده است، گفت: برای متخلفان برگشت ارز حاصل از صادرات، مجازات‌های بسیار سنگینی در قوانین پیش‌بینی شده است. به گزارش تسنیم، محمدرضا صاحبی‌پسندیده با اشاره به اینکه حفظ موازنه ارزی کشور در قوانین پولی و بانکی کشور مقرر شده است، افزود: این وظیفه بر عهده بانک مرکزی و دیگر دستگاه‌های مسئول گذاشته شده است. او ادامه داد: با توجه به جنگ اقتصادی دشمنان قسم‌خورده نظام جمهوری اسلامی در چند سال اخیر، عده‌ای فرصت‌طلب و سودجو که فقط به منفعت خود فکر می‌کنند، در حوزه ارز مرتکب تخلفاتی شده‌اند؛ ازجمله برخی صادرکنندگان، ارز حاصل از صادرات را با وجود تأکیدات مقرر قانون و بانک مرکزی، به کشور وارد نکردند و تخلف بعدی به واردکنندگانی مربوط است که ارز دولتی گرفته‌اند اما کالایی وارد کشور نکرده یا کالاهای مغایر را وارد کرده‌اند یا کالاهای واردشده را با قیمت مصوب دولتی نفروخته‌اند. معاون قضائی دادستان تهران گفت: قوه قضائیه با توجه به تسلط بسیار گسترده‌ای که در این زمینه پیدا کرده و شناسایی‌هایی که انجام داده است، برخوردهایی را انجام و پرونده‌هایی را تشکیل داده و حکم قطعی صادر کرده است. صاحبی‌پسندیده افزود: قوه قضائیه، ذی‌نفعان واقعی دلالان صوری را شناسایی کرده است و برخورد با این افراد تا زمان سروسامان‌گرفتن نظام ارزی ادامه خواهد یافت. او اضافه کرد: رئیس کل بانک مرکزی به صادرکنندگان دو هفته فرصت داده است تا ارز حاصل از صادرات را به کشور برگردانند. قوه قضائیه پس از پایان این فرصت، با متخلفان این حوزه برخورد خواهد کرد.صاحبی‌پسندیده تأکید کرد: قوه قضائیه نه‌فقط با متخلفان ظاهری، بلکه با ذی‌نفعان پشت پرده نیز برخورد خواهد کرد. او ضعیف‌بودن زیرساخت‌های نظارتی بر صادرات را از مشکلات برشمرد و اضافه کرد: در برخی موارد، کارت‌های بازرگانی بدون اعتبارسنجی به صادرکنندگان بدون سابقه داده می‌شود.

ممنوعیت واردات گوشی موبایل بالاتر از ۳۰۰ یورو لغو شد

● با تصمیم نهایی کمیته متشکل از وزارت صمت، بانک مرکزی و وزارت ارتباطات، هیچ تغییری در واردات گوشی موبایل بالاتر از ۳۰۰ یورو به وجود نخواهد آمد. به گزارش تسنیم، با تصمیم نهایی کمیته متشکل از وزارت صمت، بانک مرکزی و وزارت ارتباطات، «هیچ تغییری در واردات گوشی موبایل بالاتر از ۳۰۰ یورو به وجود نخواهد آمد و روال واردات این گوشی‌ها حتی به صورت مسافری هم بدون هیچ تغییری ادامه خواهد داشت». گفتنی است هم‌زمان با افزایش انتقادها به ممنوعیت واردات تلفن همراه با ارزش بالای ۳۰۰ یورو، روز گذشته محمدجواد جهرمی، وزیر ارتباطات، در پیامی اعلام کرد: «ممنوعیت واردات تلفن همراه بالای ۳۰۰ یورو دارای سه ایراد جدی است. با رئیس کل بانک مرکزی و همچنین سرپرست وزارت صمت، صحبت و استدلال‌ها را مطرح کردم. با تأکید بر ضرورت رعایت اولویت‌های منابع ارزی کشور، بنا شد در این تصمیم بازنگری شود». انجمن واردکنندگان موبایل و تبلت و لوازم جانبی اتاق بازرگانی ایران در روزهای اخیر با انتشار اطلاعیه‌ای، واردات گوشی بالای ۳۰۰ یورو را ممنوع اعلام کرد.

گزارش‌ها از تداوم فعالیت کشتی‌های چینی در آب‌های جنوب کشور خبر می‌دهد

رخنه شبانه چینی‌ها به ذخایر خلیج فارس

لیلا مرگن: صید شبانه کشتی‌های چینی در خلیج فارس دل‌نگرانی این روزهای صیادان جنوب است. آن‌طور که خلیل‌الله درخشان، عضو شورای مرکزی خانه کشاورزT به «شرق» می‌گوید: ازآنجاکه این کشتی‌ها اکوفایندر (ماهی‌یاب) دارند، شبانه گله‌های ماهی را شناسایی کرده و این گله‌ها را شکار می‌کنند. او ادامه می‌دهد: ارزش محموله‌ای که در یک شب شکار می‌شود، گاهD به اندازه قیمت خود کشتی‌هاست. درحال‌حاضر از ۹۱ کشتی چینی که فعالیت صید و صیادی در ایران را به نزدیک دو دهه عقب‌تر بازگردانده‌اند، هنوز ۱۷ کشتی باقی مانده است که همچنان ذخایر آب‌های جنوب را قلع‌وقمع کند. صید ترال، هست و نیست کف دریا را جارو می‌کند. شیوه صیادی این کشتی‌ها در دهه ۷۰ در ایران رایج بود و سازمان شیلات با صرف پول و خرید کشتی‌های صید ترال آنها را از دریا جمع کرد اما در کمال تعجب، در دولت یازدهم به بهانه استفاده از ذخایر میکتوفیده مشترک بین ایران و عمان دوباره این شیوه بازیابی می‌شود. درباره ماهیت صاحبان کشتی‌های چینی حرف‌وحدیث زیاد است اما کسی نمی‌داند کشتی‌های باقی‌مانده متعلق به کیست. به‌همین‌دلیل معین‌الدین سعیدی، نماینده چابهار، نیکشهر، قصرقند و دشتیاری مجلس، در گفت‌وگو با «شرق» خواستار شفاف‌سازی شیلات در این زمینه می‌شود. شگفت آنکه ناظر این کشتی‌ها هم به گفته سخنگوی کمیسیون کشاورزی مجلس از صاحب کشتی حقوق دریافت می‌کند. به‌این‌ترتیب آیا می‌توان نسبت به اعمال دقیق قانون در این کشتی‌ها امیدوار بود؟داستان کشتی‌های چینی و فعالیت آنها در آب‌های جنوب ایران پایانی ندارد. شیلات اصرار دارد که از ذخایر آب‌های جنوب استفاده کند و این اصرار کار دست صیادان محلی داده است. با گذشت دو سال از انتشار نخستین خبرها درباره فعالیت‌های مخرب کشتی‌های چینی هنوز هم صیادان جنوب نگران فعالیت مخفیانه و غیرقانونی این کشتی‌ها و صید بدوی و مخرب آنها هستند. خلیل‌الله درخشان، عضو شورای مرکزی خانه کشاورز در گفت‌وگو با «شرق» از صید شبانه کشتی‌های چینی خبر می‌دهد. او می‌گوید: طبق قانون کشتی‌های چینی باید در عمق ۲۰۰ متری از ساحل از منبع میکتوفیده مشترک بین استان‌های سیستان‌وبلوچستان و هرمزگان با کشور عمان صید کنند. شیلات به بهانه اینکه این منبع ذخیره، مشترک است و برای تولید پودر ماهی به آن نیاز داریم، برای کشتی‌های چینی مجوز صادر کرده است اما این کشتی‌ها قوانین را درست اجرا نمی‌کنند. عضو شورای مرکزی خانه کشاورز یادآور می‌شود: ۸۰ درصد صید کشتی‌های چینی باید میکتوفیده و میگوی شیشه‌ای باشد و ۲۰ درصد صید ضمنی شامل ماهی‌های خوراکی در تور این شناورها قابل پذیرش است. درحالی‌که نسبت صید کشتی‌های چینی دقیقا برعکس است. به گفته او این روزها یعنی تیر و مرداد، فصل صید میش‌ماهی است. این ماهی یک کیسه بادی در داخل بدن دارد که خیلی گران‌قیمت است و کیلویی ۴۰ تا ۵۰ میلیون تومان فروش می‌رود. با این کیسه نخ پزشکی درست می‌کنند و به گفته صیادان محلی با کشتی‌های چینی این روزها گله‌های میش‌ماهی نصیب چینی‌ها می‌شود. درخشان ادامه می‌دهد: ازآنجاکه این کشتی‌ها اکوفایندر (ماهی‌یاب) دارند، متوجه می‌شوند که گله‌ها در کجا هستند و در شب‌ها اقدام به صید می‌کنند. یکی از این کشتی‌ها در یک شب ۹۰ میلیارد تومان میش‌ماهی صید کرده که به اندازه قیمت این کشتی است. کشتی‌های چینی اغلب کهنه هستند و کشتی نو در کلاس ترال اگر چینی باشد سه میلیون دلار و کشتی‌های اروپایی پنج میلیون دلار قیمت دارند.

بازگشت به شیوه صید دهه ۷۰

به گفته عضو شورای مرکزی خانه کشاورز از قدیم یک‌سری کشتی کف‌روب در ایران داشتیم که مربوط به شرکت صنعتی ایران بوده است. شرکت صدرا و شیلات بعد از انقلاب صد تا ۱۲۰ کشتی از آلمان به کشور وارد می‌کنند و آن را برای صید در استان‌های جنوبی توزیع می‌کنند. در دهه ۷۰، به‌دلیل اثرات مخرب صید ترال، مجوز ۸۰ تا ۹۰ کشتی صید ترال خریداری می‌شود اما دوباره در دولت اخیر به بهانه صید فانوس‌ماهیان به این نوع صید مجوز دادند. او تأکید می‌کند: کشتی وقتی کف را می‌روبد، در داخل تور نهنگ، دلفین، لاکپشت و... هم یافت می‌شود. مرجان‌ها نابود می‌شوند و محل تخم‌گذاری ماهی‌ها تخریب می‌شود. تنها راه نجات منابع آبی جنوب کشور خریداری مجوز کشتی‌های صید ترال یا تغییر شیوه صید آنها به لانگ‌لاین است.

عکس: عابد قاسمی، میزان

ازدست‌رفتن اشتغال ۱۵۰۰ نفر با فعالیت کشتی‌های چینی

درخشان می‌گوید: یک کشتی ۴۰۰ تنی در یک هفته به اندازه ۵۰ تا لنج صید می‌کند. هر لنج برای ۳۰ نفر اشتغال ایجاد می‌کند. با فعالیت کشتی‌های چینی نان هزارو ۵۰۰ نفر آجر می‌شود. یک کشتی که ۴۰۰ تا ۵۰۰ تن ظرفیت دارد، فقط برای ۱۵ نفر اشتغال ایجاد می‌کند. او ادامه می‌دهد: تا پیش از کرونا تمام پرسنلی که روی کشتی‌ها کار می‌کردند، چینی، اندونزیایی و سریلانکایی بودند، درحال‌حاضر به‌خاطر کرونا پرسنل کشتی ایرانی شده‌اند. ولی بازرسی که شیلات بالای سر کشتی برای کنترل عملکردش می‌گذارد تا کشتی به آب‌های ساحلی نیاید، حقوقش را از صاحب کشتی می‌گیرد. به بهانه‌های مختلف «جی‌پی‌اس» (موقعیت‌یاب) کشتی را خاموش می‌کنند. شب‌ها وقتی می‌فهمند که گله‌های ماهی در سواحل ماست، آخرهای شب می‌آیند و گله‌ها را صید می‌کنند.

دریافت مجوز از دزدان سومالی

عضو شورای مرکزی خانه کشاورز تخریب زیستگاه و صید ماهی‌های کوچک به‌عنوان بخشی از زنجیره غذایی دریا را عاملی برای کوچ گله‌های ماهی معرفی می‌کند. او در ادامه از کوچ پرمخاطره صیادان ایرانی هم خبر می‌دهد. به گفته درخشان در آب‌های جنوب یا با قایق‌های کوچک یا لنج صید انجام می‌شود. لنج‌ها به دو دسته تقسیم می‌شوند، انواعی که با یخ به دریا می‌روند، حداکثر تا ۱۲ مایلی ساحل برای صید می‌روند اما آنهایی که سیستم برودتی دارند، به اقیانوس‌ها سفر می‌کنند و درگیر دزدان سومالی می‌شوند. او اضافه می‌کند: دولت برای این دسته از صیادان نتوانست کاری انجام دهد تا اینکه خود صیادان با دزدان سومالی وارد مذاکره شدند. به‌ازای هر لنج ۱۰ هزار دلار می‌دهند و اجازه می‌گیرند که در مدت مشخص در آب‌های این کشور صید کنند و از آفریقا برای ایران صید می‌آورند.

او یادآور می‌شود: شیلات مجوز صیادان آب‌های دور را محدود کرده است؛ درحالی‌که این صید ربطی به آب‌های ما ندارد. در عوض کشتی‌های صیادی چینی که قراردادهایی با شرکت‌های داخلی ما دارند، اجازه فعالیت پیدا می‌کنند.

تاراج منابع به‌وسیله شرکت‌های مشارکتی

معین‌الدین سعیدی، نماینده مردم چابهار، نیکشهر، قصرقند و دشتیاری در مجلس شورای اسلامی، درباره فعالیت کشتی‌های چینی در آب‌های ایران به «شرق» می‌گوید: با فعالیت این کشتی‌ها، حجم ذخایر آبزیان به‌شدت کم شده و زیستگاه طبیعی ماهیان دچار مشکل شده است.

او اضافه می‌کند: اگرچه دوستان می‌گویند کشتی‌ها چینی نیستند و شرکت‌ها ایرانی هستند اما گزارش‌های متقنی به ما رسیده است که شرکت‌هایی تشکیل داده‌اند با مشارکت ۴۹ درصد چینی‌ها و ۵۱ درصد از افرادی که نمی‌دانم اصطلاح ژن خوب برایشان به کار ببریم یا نه، . این کشتی‌ها براساس دستورالعمل‌های خود باید حداکثر تا ۱۲ مایلی آب‌های ساحلی جلو بیایند اما حتی تا هشت مایلی هم پیش‌روی می‌کنند. سخنگوی کمیسیون کشاورزی ادامه می‌دهد: متأسفانه اتفاقی که می‌افتد، این کشتی‌ها رادارهای ردیابی را موقع شب خاموش می‌کنند و از این طریق وارد محدوده‌های آب‌های ساحلی می‌شوند و تمام ذخایر آبزیان ما را دچار مشکل می‌کنند. به‌همین‌دلیل صیادان به‌شدت دچار مشکل هستند. به گفته او شیلات در پاسخ به پیگیری‌های مجلس اعلام کرده است که نمی‌گذارند کشتی‌های چینی جی‌پی‌اس‌های خود را خاموش کنند؛ اما عملا چندین‌بار است که این اتفاق افتاده و به‌تازگی با دستور دادستان کنارک و سپاه جلوی دو فروند از این کشتی‌ها در شش مایلی آب‌های چابهار گرفته شده است.

وجود شائبه در راهکارهای شیلات

سعیدی راهکار شیلات برای مقابله با تخلفات کشتی‌های چینی را شائبه‌برانگیز و مبهم توصیف می‌کند. او می‌گوید: شیلات اعلام کرده است که در این کشتی‌ها ناظر مقیم دارد اما حقوق ناظر مقیم را مسئول شناور تأمین می‌کند. در چنین شرایطی چطور ناظر می‌تواند مانع چنین مفسده‌ای بشود. نکته دوم اینکه وقتی مقام قضائی جلوی کشتی‌های چینی را می‌گیرد، براساس دستورالعمل‌های شیلات فقط یک ماه جلوی فعالیت کشتی‌های توقیف‌شده گرفته می‌شود و بعد از یک ماه باز با همان سبک‌وسیاق و با شدت بیشتر به صید ترال ادامه می‌دهند و عملا این روند منجر به زیان صیادان و جامعه محلی خواهد بود. سخنگوی کمیسیون کشاورزی ادامه می‌دهد: عجیب‌تر اینکه جامعه صیادی ۲۵ هزار نفر هستند. وقتی به شیلات می‌گوییم به اینها مجوز صید بدهید که به‌صورت قانونی سوخت تهیه کرده و صید کنند، شیلات هرگز زیر بار مجوزدادن به این افراد نمی‌رود؛ زیرا معتقد است ذخایر آبزیان ما را از بین می‌برند اما آنجایی که صید ترال می‌آید و آش را با جاش می‌برد، هیچ اشکالی از نظر دوستان وجود ندارد و حتی در این شیوه صید از سوخت یارانه‌ای هم استفاده می‌کند. به گفته او درحال‌حاضر اگرچه تعداد کشتی‌های چینی در آب‌های جنوب کاهش یافته اما همچنان ۱۷ کشتی چینی فعال هستند که ۱۰ تا از این کشتی‌ها در آب‌های چابهار و کنارک فعالیت می‌کنند. سعیدی می‌گوید: اطلاعی درباره مالکیت این ۱۷ کشتی نداریم. از شیلات پیگیری می‌کنیم که شفاف‌سازی کنند و بگویند این افراد چه کسانی هستند و به چه نهادها و جریاناتی وصل هستند یا از چه رانتی استفاده کرده‌اند.

جایگاه‌داران از زیان ماهانه ۳ تا ۱۲ میلیونی جایگاه‌ها خبر می‌دهند

رونق بنزین‌دزدی با شیوع کرونا

شرق: بنزین که گران شد، تصور این نبود که روزی برسد که با وقوع یک بیماری همه‌گیر، دزدی آن در روز روشن تا این اندازه همه‌گیر شود. حالا کرونا، دستاویزی شده برای دزدی در جایگاه‌های بنزین. رئیس انجمن صنفی صاحبان اماکن فروش و عرضه فراورده‌های نفتی خبر داده: «روزانه به‌طور متوسط حدود صد تا ۴۰۰ هزار تومان ارزش سرقت از هر جایگاه است و عملا هزینه‌های جایگاه را بالا برده است». این سخن به‌معنای آن است که جایگاه‌ها، ماهانه بین سه تا ۱۲میلیون تومان زیان می‌کنند. اسدالله قلیزاده با بیان اینکه از زمان افزایش قیمت بنزین، جایگاه‌ها با پدیده بنزین‌دزدی مواجه شده‌اند، گفته: «امروز با توجه به قیمت هر لیتر بنزین به‌ویژه به‌صورت آزاد، متأسفانه افرادی با قصد قبلی به جایگاه‌ها مراجعه می‌کنند و پس از پرکردن باک خودرو با استفاده از ترفندهایی پول نمی‌پردازند و به‌عبارتی سرقت بنزین انجام می‌دهند، این اقدام در برخی موارد توسط چند سارق که به‌صورت هم‌زمان عمل می‌کنند، رخ می‌دهد و با سوءاستفاده از شلوغی جایگاه و مشغول‌بودن کارکنان روی سکو نقشه‌های خود را عملیاتی می‌کنند». البته این گفته او را رئیس انجمن شرکت‌های زنجیره‌ای توزیع فراورده‌های نفتی در گفت‌وگو با «شرق» تا اندازه‌ای نقض می‌کند. ناصر رئیسی‌فرد می‌گوید: «توزیع فراوانی این اقدامات محدود به مناطق پایین شهر یا یک شهر خاص نیست. او می‌گوید ما حتی در شمال تهران هم شاهد این پدیده نوظهور هستیم». استفاده از کارت بانکی دومنظوره برای سوخت‌گیری به‌جای کارت سوخت، یکی از پیشنهادهایی است که از سوی دست‌اندرکاران این موضوع مطرح می‌شود.

حتی در شمال شهر تهران هم بنزین‌دزدی داریم

رئیس انجمن شرکت‌های زنجیره‌ای توزیع فراورده‌های نفتی در گفت‌وگو با «شرق» با اشاره به دزدی‌های رخ‌داده و هم‌زمانی آن با بیماری کرونا، می‌گوید: «نگرانیم با پیاده‌نشدن رانندگان، بنزین دزدی در جایگاه‌ها افزایش پیدا کند». ناصر رئیسی‌فرد درباره توزیع فراوانی این تخلفات در کشور، می‌گوید: «هرچند آماری دقیقی در این زمینه وجود ندارد اما براساس داده‌هایی که به دست ما می‌رسد، این بی‌اخلاقی در تمامی کشور و همین‌طور مناطق بالای شهر هم دیده می‌شود و کمی سخت است که آن را به درآمد پایین افراد نسبت دهیم».

او در ادامه می‌افزاید: «این اتفاق موجب ضرر و زیان به جایگاه و همچنین ایجاد ناامنی می‌شود. باوجود اینکه جایگاه‌ها تلاش می‌کنند از طریق قانونی و ردیابی شماره کارت سوخت افرادی که متواری می‌شوند، به حق خود برسند اما اغلب به نتیجه نمی‌رسد».

کارت بانکی را دومنظوره کنید

رئیس انجمن شرکت‌های زنجیره‌ای توزیع فراورده‌های نفتی در بیان راهکاری برای حل این مشکل تأکید می‌کند: «سازوکار اصلی آن است که کارت سوخت را روی کارت بانکی افراد فعال کنند. پیش‌تر نیز اعلام کرده بودیم که به‌جای احیای کارت سوخت که خود در ایجاد فساد نقش دارد، کارت‌های بانکی را دومنظوره کنیم. این اقدام سبب می‌شود هزینه جایگاه از کارت بانکی کسر شود و درعین‌حال مشکلی در تبادلات مالی و احتمال بروز بیماری نیز وجود نداشته باشد. درحال‌حاضر تقریبا همه افراد جامعه به‌خاطر یارانه هم که شده، کارت بانکی دارند و مشکلی برای اجرای آن وجود ندارد. اگر این فرایند نرم‌افزاری و انتقال پوز در جایگاه صورت بگیرد، بنزین‌دزدی، فروش سهمیه و کارت‌سوخت‌فروشی همگی در این فرایند کنار گذاشته می‌شود».به گفته او، بارها این پیشنهاد را مطرح کردیم و گفتند ایده خوبی است اما در عمل هیچ اتفاقی نیفتاد. برای ما روشن نیست چه تفکری پشت این ماجرا وجود دارد که دولت آن را اجرا نمی‌کند.

پدیده بنزین‌دزدی با افزایش قیمت بنزین رابطه مستقیم دارد

رئیس انجمن صنفی جایگاه‌داران کل کشور به ایلنا گفته: «اینکه در رده‌های تصمیم‌سازی برای سهمیه‌بندی و چندنرخی‌کردن بنزین، توجهی به نظرات این صنف نمی‌شود و مصوبات و دستورالعمل‌ها فقط رفع تکلیف است، پذیرفتنی نیست؛ چراکه جایگاه‌داران به‌عنوان مهم‌ترین بخش از اجرای چنین طرح‌هایی باید مشکلات را تحمل کنند، درحالی‌که با استفاده از راهکارهایی به‌راحتی می‌توان این‌گونه معضلات را کم کرد». او گفت: «مدتی جایگاه‌داران به‌دلیل پریدن سهمیه کارت در تقابل با مردم بودند تا اینکه مشخص شد این مورد به‌دلیل اشکال نرم‌افزاری در سامانه هوشمند سوخت است یا اینکه اصلی‌ترین بخش در پاسخ‌گویی به پرسش‌های مردم درباره کارت سوخت، سهمیه، طریقه سوخت‌گیری، کارت‌های جامانده، فعال‌سازی رمز کارت و... جایگاه‌داران هستند اما در تصمیم‌سازی حضور ندارند».رئیس انجمن صنفی صاحبان اماکن فروش و عرضه فراورده‌های نفتی کشور خاطرنشان کرد: «پدیده بنزین‌دزدی که با افزایش قیمت بنزین رابطه مستقیم دارد، باعث شده مشکلات پیگیری این سرقت هم به امور جاری جایگاه‌ها افزوده شود، مثلا برای رقمی به اندازه صد هزار تومان باید روال دادگاه را در طول چند ماه طی کنیم تا احقاق حق شود. می‌کوشیم با درخواست از قوه قضائیه و نیروی انتظامی راهکاری را برای کوتاه‌ترکردن روند پیگیری سرقت بنزین از جایگاه‌ها تنظیم کنیم تا کارکنان جایگاه‌ها یا جایگاه‌داران بتوانند سریع‌تر به حقوق خود برسند و با سارقان برخورد شود؛ چراکه جایگاه‌های کشور عدد بالایی را به‌دلیل این سرقت از دست می‌دهند و بعضا ایستادگی کارکنان جایگاه و جلوگیری ایشان از فرار مجرمان اتفاقات بدی را رقم می‌زند».

تخلف را گزارش دهید

فاطمه کاهی، سخنگوی شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران در برابر این نقد که مشورت‌نکردن با بخشی که مستقیم با مردم بر سر فروش بنزین سروکار دارد، احتمالا موجب این اتفاقات شده، به «شرق» می‌گوید: «شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی صرفا در اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین مجری طرح بوده و تصمیم‌های مقتضی دراین‌باره از سوی هیئت‌دولت به این شرکت ابلاغ شده است» و تلویحا اعلام می‌کند که دولت باید پاسخ‌گو باشد نه این شرکت. چند ماه قبل به‌صورت کاملا متفاوت از ماجرای دزدی که امروز از سوی جایگاه‌داران طرح می‌شود، موضوع دیگری رسانه‌ای شده بود. خرید کارت‌های سوخت از سوی جایگاه‌ها و سودی که از محل تفاوت نرخ بنزین سهمیه‌ای و آزاد، نصیب آنها می‌شد. کاهی در این گفت‌وگو با تأکید بر اینکه این اتفاق، نوعی تخلف محسوب می‌شود و واژه «دزدی» برای آن، مناسب نیست، ادامه می‌دهد: «دستورالعمل‌های لازم در این زمینه به دارندگان جایگاه‌ها ابلاغ شده و به‌منظور رعایت این دستورالعمل‌ها، جایگاه‌ها به‌صورت ماهانه و در برخی موارد هفتگی از سوی شرکت ملی پخش مورد بازدید و کنترل قرار می‌گیرند. تمامی جایگاه‌ها مجهز به دوربین‌های حفاظتی هستند و سامانه پاسخ‌گویی ۰۹۶۲۷ به‌صورت شبانه‌روزی آماده ثبت شکایات و سؤالات مردم است و در صورت احراز تخلف از سوی جایگاه‌ها، موارد توسط هیئت تخلفات بررسی و رسیدگی خواهد شد».

خبر

لزوم راه‌اندازی منطقه آزاد اردبیل

حسن عظیم‌زاده
مشاور امور بین‌الملل استانداری اردبیل

● در شرایطی که قوانین و مقررات جاری در سرزمین اصلی، حاکم بر همه مراودات اقتصادی است، تشکیل محدوده‌ای جغرافیایی به نام منطقه آزاد، موجب آزادی فعالان اقتصادی از قوانین و مقررات دست‌وپاگیر سرزمین اصلی در مسیر سرمایه‌گذاری خواهد بود.

استان اردبیل، استانی با پتانسیل‌های فراوان اقتصادی و امکان مراودات اقتصادی با کشور جمهوری آذربایجان به‌صورت مستقیم و البته قفقاز و به‌طورکلی اروپا را دارد.

با تشکیل و راه‌اندازی منطقه آزاد تجاری - صنعتی اردبیل، می‌توانیم شاهد رشد حجم سرمایه‌گذاری‌ها، افزایش اشتغال و جهش تولید و در نهایت افزایش میزان صادرات به کشورهای دیگر باشیم.

اما چگونه؟ مهم‌ترین مزیتی که یک منطقه آزاد می‌تواند داشته باشد، چیست؟ معمولا نظر همگی معطوف به معافیت‌های مالیاتی و گمرکی مناطق آزاد می‌شود. هرچند این معافیت‌ها کم‌اهمیت نیستند، موضوعی که از اهمیت بیشتری برخوردار است و نگارنده در این یادداشت به آن می‌پردازد، گرفتن مجوز فعالیت و بهره‌برداری از یک سازمان است؛ سازمانی به نام سازمان منطقه آزاد تجاری - صنعتی و البته پس از آن، همه مسائل اجرائی- دولتی فعالان اقتصادی در راستای سرمایه‌گذاری، تولید صادرات و واردات در آن محدوده جغرافیایی حل خواهند شد و دیگر نیازی به تعامل میان دستگاه‌های مختلف اجرائی ندارند و مشکل نرسیدن نامه یا حواله‌دادن‌های غیرمرتبط در سیستم‌های اداری وجود نخواهد داشت. سنگ‌بنای این ظرفیت، متن ماده ۱۱ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد است.

در ماده ۱۱ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد، ذکر شده که «صدور مجوز برای انجام هر نوع فعالیت اقتصادی مجاز، ایجاد بنا و تأسیسات و تصدی به انواع مشاغل توسط اشخاص حقیقی و حقوقی، درباره مشاغلی که متصدی مستقیم ندارند، در محدوده منطقه فقط در اختیار سازمان می‌باشد».

با این توصیف، مشکلی برای اخذ مجوزی جداگانه از یک دستگاه اجرائی دیگر وجود ندارد. حال یک موضوع باقی می‌ماند و آن‌هم تفویض اختیار سایر دستگاه‌های اجرائی به سازمان‌های مناطق آزاد است که در قالب بند الف ماده ۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور حل شده است.

در این بند اشاره شده: «مدیران سازمان‌های مناطق آزاد به نمایندگی از طرف دولت، بالاترین مقام منطقه محسوب می‌شوند و کلیه وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های دستگاه‌های اجرائی دولتی مستقر در این مناطق، به استثنای نهادهای دفاعی و امنیتی بر عهده آنهاست. سازمان‌های مناطق آزاد منحصرا براساس قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری ـ صنعتی و اصلاحات بعدی آن و قانون کار اداره می‌شوند». منطقه ازاد اردبیل می‌تواند پس از تأسیس، راه‌اندازی و استقرار گمرک، موجب افزایش اشتغال بومی به‌همراه سرمایه‌گذاری خارجی و در نهایت افزایش صادرات و جهش تولید شود؛ ظرفیتی که در سال جهش تولید، استان اردبیل به آن نیازمند است.

شرکت ملی نفت ایران
شرکت نفت فلات قاره ایران

آگهی ارزیابی کیفی مناقصه عمومی و یک مرحله ای شماره ۰۲۵/۹۹/ات

جهت تامین و راهبری خودروهای سبک و عمومی منطقه بهرگان مجوز شماره ۱۳۹۹/۱۷۵۲

شرکت نفت فلات قاره ایران در نظر دارد انجام خدمات فوق الذکر را طبق شرح کار تدوین شده از طریق مناقصه عمومی و یک مرحله ای و به مدت دو سال به پیمانکار واجد شرایط به شرح ذیل واگذار نماید:

الف: خدمات مورد نیاز: تامین و راهبری خودروهای سبک و عمومی منطقه بهرگان

ب: محل اجرای خدمات: استان بوشهر - منطقه شرکت نفت فلات قاره ایران در بهرگان

ج: مدت خدمات مورد نیاز: دو سال

د: شرایط متقاضی:

۱ - توانایی ارائه ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار به مبلغ ۴/۷۴۰/۰۰۰/۰۰۰ (چهار میلیارد و هفتصد و چهل میلیون) ریال و انجام تعهدات طبق ضوابط کارفرما در صورت برنده شدن

۲ - توانایی ارائه ضمانتنامه اجرای تعهدات به میزان ۱۰٪ مبلغ کل قرارداد و نیز کسر ۱۰٪ از هر یک از پرداختهای قراردادی جهت تضمین حسن انجام کار .

۳- دارا بودن مجوز حمل و نقل درون شهری

۴ -دارا بودن گواهینامه معتبر تشخیص صلاحیت از وزارت تعاون ، کار و رفاه اجتماعی (در زمینه حمل و نقل) استان بوشهر برای برنده مناقصه الزامی است .

۵- دارا بودن گواهینامه تایید صلاحیت ایمنی معتبر الزامی است.

و-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 - شرکت نفت فلات قاره ایران در چارچوب قوانین و مقررات مربوطه در رد یا قبول هر یک یا تمام پیشنهادات بدون آنکه محتاج به ذکر دلیل باشد مختار خواهد بود.

از کلیه متقاضیان واجد شرایط دعوت می شود حداکثر ظرف ده روز پس از انتشار آگهی حاضر،درخواست کتبی خود را به همراه مدارک مشروحه ذیل به آدرس ذیل الذکر اعلام و همزمان نسبت به دریافت مدارک ارزیابی کیفی اقدام نمایند.

۱- اساسنامه شرکت (تصویر صفحه اول اساسنامه که موضوع شرکت در آن ذکر شده باشد)

۲- گواهینامه معتبر تشخیص صلاحیت از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (در زمینه حمل و نقل)

۳- آگهی تاسیس ، ثبت و آخرین تغییرات شرکت مندرج در روزنامه رسمی

۴- گواهینامه معتبر صلاحیت ایمنی

۵- اعلام آمادگی و معرفی نامه شرکت متقاضی جهت دریافت اسناد

ضمنا میبایستی ظرف مدت ۱۴ روز از تاریخ پایان دریافت مدارک ارزیابی کیفی اطلاعات مورد درخواست به آدرس ذیل در مقابل رسید تحویل گردد.محل و زمان تحویل و گشایش پیشنهادها در اسناد مناقصه قید میگردد.

نشانی: محل اعلام آمادگی و دریافت اسناد: تهران ،خیابان ولی عصر، نرسیده به تقاطع مدرس، خیابان تورج ،خیابان خاکزاد ،شماره ۱۲ ،شرکت نفت فلات قاره ایران ،طبقه ۵ امور قراردادها ،تلفن ۲۳۹۴۲۵۱۱

تبصره : متقاضیان می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر در روز آگهی حاضر به سایت اینترنتی این شرکت به نشانی WWW.IOOC.CO.IR مراجعه نمایند.

روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران