

ادامه از صفحه اول

کارت هوشمند ملی ابزار اطمینان بخش

در این راستا هیئت وزیران در جلسه ۹۸/۵/۲ تصویب نمود دستگاه‌های اجرایی موظفند برای هرگونه خدمات اختصاصی خود که نیازمند تولید و صدور کارت هوشمند می‌باشد، از کارت هوشمند ملی به عنوان کلید دسترسی به خدمات اختصاصی خود استفاده نمایند، همچنین وزارت کشور موظف گردید با همکاری دستگاه‌های ذیربط ظرف سه سال برای جمع‌آوری سایر کارت‌های هوشمند موجود اقدام کند. (شماره مصوبه ۹۸/۵/۲۴/۶۴۰۱۳هـ ۵۵۸۲۱تاریخ ابلاغ ۹۸/۵/۲۴).

یکی از مواردی که نگارنده به آن اشاره نموده است عدم استقبال کشورهای پیشرو از کارت‌های هوشمند و گرایش آنها به سمت شبکه‌های ارتباطی و اشتراک‌گذاری دیتابیس است. ضمن پیشنهاد به نگارنده جهت مطالعه تفاوت‌های «شناسایی»، «احراز هویت» و «اعتبارسنجی رکورد» به اطلاع می‌رساند، اشتراک‌گذاری داده‌ها/ اطلاعات می‌تواند تنها سطوح پایین «سطح اطمینان موردنیاز ارائه خدمات» را تأمین نماید، در کشور ما نیز مقوله اشتراک‌گذاری داده‌ها/ اطلاعات موضوع جدیدی نبوده و از سال‌ها قبل در سازمان ثبت احوال کشور عملیاتی گردیده است به نحوی که هم‌اکنون بیش از ۲۰۰ دستگاه دولتی /غیردولتی در حدود ۲۰۰۰۰۰ نقطه فیزیکی، به مرکز داده سازمان ثبت احوال کشور متصل بوده و در ارائه خدمات خود از سازوکار مذکور، بهره‌برداری می‌نمایند، اما ذکر این نکته ضروری است که موارد مذکور در حوزه «اعتبارسنجی رکورد» می‌تواند کاربرد داشته باشد، اما احراز هویت فِرد به صورت متقن که یکی از نیازهای پایه‌ای دستگاه‌ها برای ارائه خدمات است را محقق نمی‌نماید. در این راستا یکی از اهداف طرح کارت هوشمند ملی، رفع خلأ مذکور می‌باشد که با اطمینان می‌توان گفت در حال حاضر هیچ ابزاری مانند کارت هوشمند ملی، سطح اطمینان (LOA) موردنظر را فراهم نمی‌نماید

و دلیل تقاضای بهره‌برداری از کارت هوشمند ملی توسط دستگاه‌هایی که سال‌هاست سامانه استعمال را در اختیار دارند، تحقق همین موضوع می‌باشد.

درخصوص بهره‌برداری از کارت هوشمند ملی، می‌توان گفت این مهم مدت‌هاست آغاز شده است و دستگاه‌های بسیاری (اعم از دولتی یا غیردولتی) تقاضای خود را برای بهره‌برداری از قابلیت‌های متعدد کارت هوشمند ملی، ارائه نموده‌اند و سازمان در حال همکاری با متقاضیان مذکور جهت بهره‌برداری می‌باشد و در تعدادی از دستگاه‌ها نیز عملیاتی شده است.

درخصوص ابطال اعتبار کارت‌های شناسایی ملی (کارت‌های قدیمی) عمده‌ترین دلایل اتخاذ تصمیم مذکور به شرح ذیل بوده است:

- به‌اتمام‌رسیدن مهلت قانونی اعتبار کارت‌های شناسایی ملی، علیرغم تمدید چندین‌ساله آن توسط هیئت محترم دولت
- قابل‌توجه‌بودن تعداد شهروندان دارای کارت هوشمند ملی و همچنین تعداد تکمیل ثبت‌نام‌کنندگان

- تقلیل سوءاستفاده‌های ناشی از به‌کارگیری کارت‌های قدیمی برای دریافت خدمات به دلیل بالابودن ضرایب امنیتی کارت‌های هوشمند ملی نسبت به کارت‌های قبلی.

در این راستا، رسید کاذبی تکمیل ثبت‌نام کارت هوشمند ملی، ارزش حقوقی و قانونی نداشته بلکه برای آن دسته از شهروندان، همراهداشتن اصل شناسنامه اجباری بوده است و رسید مذکور صرفا جهت بازخوانی کد دسترسی کاربرد داشته است که با تمهیدات اندیشیده‌شده الزام به همراهداشتن رسید کاذبی نیز حذف شده و این موضوع به اطلاع کلیه دستگاه‌های ذیربط رسیده است.

درخصوص تولید بدنه کارت هوشمند ملی نیز با تلاش نیروهای متعهد و متخصص داخلی، مدت‌ها است که به نتیجه رسیده و تعدادی کارت بومی صادر گردیده و در اختیار هموظنان عزیز قرار گرفته است و به صورت مستمر بر سرعت تولید آن افزوده می‌شود. بدیهی است موضوعاتی همچون کمبود اعتبارات موردنیاز و مسائل ناشی از تحریم، بر روی این پروژه و زمان‌بندی آن، همانند سایر پروژه‌های کشور، تأثیرگذار بوده است. در انتها جهت مزید آگاهی خاطرنشان می‌سازد نگارنده مقاله مورد بحث، خود به عنوان مدیرکل دفتر خدمات غیردولتی این سازمان –که بخش اعظم فعالیت دفاتر مرتبط با آن خود درخواست کارته هوشمند ملی می‌باشد- به فعالیت اشتغال داشته و در طول قریب به چهار سال تصدی این مسئولیت حتی یک مورد نقد را در این خصوص مطرح نکرده‌اند. در پایان سال ۹۷ به سبب حذف تشکیلات مذکور از ساختار سازمان و حذف پست مدیریکی در ساختار جدید به ناچار پست سازمانی مشارالیه تغییر یافته و این برداشت و تصور را پیش می‌آورد که اقدام ایشان ناشی از چنان فعل و انفعال اداری بوده است. نکته قابل تامل عدم تخصص ایشان به طور مطلق در حوزه فنی مورد اشاره می‌باشد.

سازمان ثبت احوال کشور

شرق: به دنبال رخداد‌های اخیر و پذیرش خطای انسانی در برخورد موشک پدافند هوایی سپاه با پرواز ۷۵۲ هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ سری ۸۰۰ اوکرایین‌اینترنشنال و سقوط آن و در نهایت کشته‌شدن ۱۷۶ نفر مسافر و خدمه پروازی، اطلاعات سایت «فَلایت رادار بیست‌وچهار» که ترافیک هوایی جهان را به صورت زنده نشان می‌دهد، نشان‌دهنده آن است که میزان پروازهای عبوری از آسمان ایران به کمتر از نصف کاهش یافته است. این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که آژانس امنیت هوایی اتحادیه اروپا به ایرلین‌های اروپایی هشدار داده از پرواز بر فراز آسمان ایران بپرهیزند. در چنین شرایطی کاملا واضح است که دستگاه دیپلماسی ایران باید دنبال آن باشد که رایزنی‌های لازم را برای جلب اعتماد دوباره به آسمان ایران در دستور کار قرار دهد. با این همه، این امر محقق نمی‌شود مگر آنکه پدافند هوایی ایران در همکاری کامل با سازمان هواپیمایی کشور قرار گیرد و در قالب پدافند هوایی یکپارچه به کار خود ادامه دهد. همچنین در چنین شرایطی، مجازات فرد یا افراد حقیقی و حقوقی خاصی در بروز این حادثه، در کنار پرداخت غرامت به طرفینی که از این سانحه ناگوار دچار خسران شده‌اند، بیش از پیش ضرورت پیدا می‌کند.

فلا‌علاز آ‌سمان ایران پرواز نکند

آژانس امنیت هوانوردی اروپا به‌عنوان یک نهاد تخصصی نظیر نظامی اتحادیه اروپا که در زمینه ایمنی هوانوردی غیرنظامی و مسافربری به وضع و اعمال قوانین و مقررات می‌پردازد، به‌تازگی در بیانیه‌ای جدید به همه شرکت‌های هواپیمایی اروپایی هشدار داده از اطلاع ثانوی بر فراز آسمان ایران پرواز نکنند. به گزارش ایسنا، این آژانس پیش‌تر نیز در اطلاعیه‌ای به این ایرلاین‌ها اعلام کرده بود در ارتفاع زیر ۲۵هزارپایی در آسمان ایران پرواز نکنند.

ایرلاین‌های خارجی آسمان ایران را دور می‌زنند
پیش‌تر سیاوش امیرمکری، رئیس شرکت فرودگاه‌ها، در نشست خبری چهارمین نمایشگاه حمل‌ونقل و صنایع وابسته در ۲۵ آذر سال جاری اعلام کرده بود: «در سال ۹۷ میزان پروازهای عبوری، هزار پرواز از آسمان ایران بود که پس از وقوع اتفاقات در سال جاری FA فضای آسمان ایران را ناامن اعلام کرد و در این مدت میزان پروازهای عبوری کمی کاهش یافت، اما درحال‌حاضر روزانه ۹۰۰ پرواز عبوری سرویس می‌دهیم». حالا با خبری که البته از سوی مسئولان به صورت رسمی آماری درباره آن منتشر شده، نمایشگر سایت «فَلایت رادار بیست‌وچهار» خبر از کاهش جدی پروازها در پی هشدارهای اخیر می‌دهد.

ایرنا در گزارشی که در این زمینه منتشر کرده، اشاره کرده است روزوز سال ۱۳۹۵ آذر با هدف جذب بیشتر پروازهای عبوری، هفت‌هزارو ۵۰۰ کیلومتره راه هوایی جدید ایجاد کرد که شامل ۱۹ مسیر جدید داخلی و خارجی بود و از این رقم، ۱۴ مسیر بین‌المللی بود. مدیرعامل وقت شرکت فرودگاه‌ها همان موقع اعلام کرد که برای افزایش راه‌های هوایی احتیاج به رفع گلوگاه‌هایی

دارد که باید با همکاری ستاد کل نیروهای مسلح و شورای عالی امنیت ملی، نقاط بحرانی از بین برود و راه‌های جدید به بهره‌برداری برسد. شرکت فرودگاه‌ها آن زمان با هدف اصلاح ساختار فضایی کشور در برنامه‌ای با عنوان «طرح مدیریت آسمان ایران‌شهر»، تلاش کرد به نقطه تعادل منطقه‌ای تبدیل شود تا با کاهش مصرف سوخت، کاهش مصرف قطعه و کاهش زمان سفر، پروازهای عبوری بیشتری را جذب کند و درآمد ارزی کشور را از این محل افزایش دهد.هم‌اکنون ازدحام ترافیک هوایی روی نوار پایینی حاشیه خلیج فارس نشان می‌دهد بسیاری از ایرلاین‌های خارجی ازجمله هواپیمایی امارات پروازهای اروپایی خود را از آسمان کویت و عراق انجام می‌دهند؛ بااین‌حال پرواز هواپیماهای قطر هنوز از آسمان ایران انجام می‌شود و می‌توانیم به صورت زنده شاهد پروازهای این ایرلاین از فراز آسمان ایران باشیم.

متولی لغو پروازهای غیرنظامی در شرایط خاص کیست؟

مهم‌ترین مسئله‌ای که اکنون بیش از آنکه در دستان بخش اقتصادی دولت و سازمان هواپیمایی کشور باشد، بار سیاسی گرفته، حادثه به بحث امنیت آسمان ایران و ضرورت اعلام ممنوعیت آسمان برای پروازهای غیرنظامی در شرایط بحرانی است؛ اما متولی لغو پروازهای غیرنظامی کجاست؟ به گزارش ایسنا، فرمانده هوافضای سپاه پاسداران روز شنبه در نشست خبری اعلام کرد پیش از این سانحه «چندین بار برای اخالی‌شدن فضای کشور از پروازها درخواست شده بود»؛ اتفاقی که در نهایت رخ نداد تا این سؤال مطرح شود که این درخواست به کدام نهاد داده شده و اساسا کدام دستگاه متولی لغوکردن پروازها و در اصطلاح کلییرکردن فضای کشور در این شرایط خاص است؟

سردار حاجی‌زاده در این نشست در پاسخ به این سؤال که چرا پس از حمله بزرگ موشکی سپاه، فضای هوایی کشور از پروازهای تجاری و مسافری تخلیه نشده بود، تصریح کرد: ما نمی‌خواهیم کسی را متهم کنیم، وظیفه ما اطلاع‌رسانی است و گروه‌هایی که مسئول بررسی حادثه هستند به

اقتصاد

در پی هشدار آژانس امنیت هوانوردی اروپا پروازهای عبوری ایران کاهش یافت

بایکوت آسمان ایران



این موضوع رسیدگی و تکلیف را معلوم می‌کند. از دید من زمانی که شرایط جنگی می‌شود، باید از سوی مسئولان ذی‌ربط این اتفاق می‌افتاد؛ ولی به هر ترتیب چنین اتفاقی نیفتاد. با مطرح‌شدن این اظهارات این سؤال به وجود می‌آید که متولی قانونی برای لغوی محدودکردن پروازهای داخلی و خارجی در چنین شرایطی در قسمت یا تمام خاک کشور کدام نهاد یا دستگاه است؟ و سؤال دیگر اینکه این درخواست‌ها آیا به سازمان هواپیمایی کشور ارسال شد است یا خیر؟

در ماده ۱۰ قانون هواپیمایی کشوری مصوب اول مرداد ماه ۱۳۲۸ که البته در سال‌های بعد اصلاحاتی روی آن انجام شد، آمده است که اداره کل هواپیمایی کشوری می‌تواند در مواردی که امنیت عمومی یا علل نظامی ایجاب می‌کند با تصویب هیئت وزیران پرواز هواپیمای ایرانی یا خارجی را بر فراز قسمتی از خاک کشور ممنوع یا محدود یا مقید به شرایط خاصی بنماید. اما سؤال اینجاست که این سازمان در چه شرایطی می‌تواند

این تصمیم را اجرایی کند؟

نیروهای مسلح باید برای ممنوع‌شدن پروازها درخواست کنند

علیرضا منطری، معاون سابق هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری، در این باره گفت: در چنین شرایط خاصی باید نیروهای مسلح از سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان نماینده دولت در این حوزه بخواهد که حالت ممنوعه را در قسمتی یا تمام فضای کشور برای ساعات یا روزهایی اعمال کند و در این صورت است که اگر نیروهای مسلح درخواست کنند و هیئت دولت تصویب کند، سازمان هواپیمایی کشوری می‌تواند آن را اجرا کند. او افزود: در برخی از کشورها رئیس‌جمهور فرمانده نیروهای مسلح نیز هست و در چنین شرایطی رئیس‌جمهور شخصا اقدام به طرح، تصویب و اجرای این قانون می‌کند، اما در کشور ما این دو سمت یکی نیستند.

روال اطلاع‌رسانی در چنین شرایطی عادی است
همچنین حمید غوباش، معاون اسبق هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری، در این باره گفته: تشخیص مسائل امنیتی

و اینکه شدت و حدت و میزان ملاحظات امنیتی چقدر است، با نهادهای امنیتی و نظامی است. آنها هستند که باید مشخص کنند که می‌خواهند در چه قسمتی از خاک کشور فضای خالی یا پرواز ممنوع اعلام شود چراکه آنها داده‌های مرتبط با ملاحظات امنیتی یا عملیات‌های نظامی را در اختیار دارند و باید این اطلاعات را به مقامات غیرنظامی انتقال دهند. سازمان هواپیمایی کشوری تنها مجری چنین ملاحظات‌ای است و بر اساس روال عادی وظیفه‌ای برای دنبال‌کردن و رصدکردن ملاحظات امنیتی ندارد.غوباشی اظهار کرد: حتی در شرایط عادی که یک نهاد نظامی قصد انجام عملیات مانوری و تمرینی را در محدوده خاص دارد آن را به اطلاع سازمان هواپیمایی کشوری می‌رساند و این سازمان ضمن طی فرآیند قانونی و اخذ مصوبه و مجوز در ساعات و روزهای مانور، آن منطقه را از پروازها خالی کرده و به ایرلاین‌ها اطلاع می‌دهد که پرواز نکنند یا آنکه در ارتفاع خاصی مجاز به پرواز در یک منطقه خاص هستند.

عقب‌نشینی سازمان هواپیمایی کشوری

دو روز قبل، بیانیه‌ای از سوی سازمان هواپیمایی کشوری منتشر شد که در آن، این سازمان اعلام برانست کرده و گفته بود خبری از برخورد موشک به پرواز ۷۵۲ هواپیمایی اوکراین نداشته است. این بیانیه به‌سرعت از روی سایت حذف و در پی آن سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری نیز، انتشار آن را روی سایت تکذیب کرد. درحالی‌که در پی انتشار آن، به‌سرعت پایگاه اطلاع‌رسانی این سازمان از دسترس خارج شده بود. دیروز بیانیه دیگری از سوی این سازمان روی سایت قرار گرفته که به نظر می‌رسد به دلایلی نامعلوم، این سازمان عقب‌نشینی کرده و ترجیح داده با خطای رخ‌داده از سوی پدافند هوایی کنار بیایند و فقط به عذرخواهی از مردم اکتفا کند و دید نقدی به سانحه را کنار بگذارد.

در بخشی از بیانیه جدید آمده: «شجاعت و صداقت مثال‌زدنی نیروهای مسلح پرافتخار جمهوری اسلامی ایران در بیان واقعیت و پذیرفتن مسئولیت‌های خود که در یک بافت پر تنش، از خطایی انسانی ناشی شده است، دلیل سانحه رخ‌داده را روشن کرد».

این بیانیه از توضیح تخصصی خودداری و آن را موکول به آینده کرده و در ادامه نوشته شده است: «سازمان هواپیمایی کشوری، بابت تناقض در اطلاعات ارائه‌شده، ابتدا از بازماندگان محترم شهدای این واقعه پوزش می‌طلبد و سپس از تمامی هموطنانی که با نگرانی اخبار منتشرشده را دنبال می‌کردند و این تناقض را مشاهده کردند و همچنین تمامی علاقه‌مندان و تحلیل‌گرانی که بر این مبنا، به دفاع از صنعت هوانوردی کشور پرداختند صمیمانه عذرخواهی می‌کند». این بیانیه هرگونه فشار را تکذیب کرده و می‌نویسد: «ما تحت هیچ فشار و توصیه‌ای برای کتمان واقعیت نبوده‌ایم و هیچ نیتی برای پنهان‌کردن واقعیت نداشته‌ایم. ما اطلاعاتی که در اختیار و به آن باور داشتیم را منتشر کردیم و از بابت اشتباه‌بودن آن متأسفیم».

خبر

تولید سایا ۱۳۲ متوقف شد

● مدیرعامل گروه خودروسازی سایا گفت: هفته گذشته و ۱۰ روز زودتر از وعده داده‌شده، تولید خودروی پراید ۱۳۲ متوقف شد و مطابق برنامه اعلام‌شده، خودروهای پراید ۱۱۱ و پراید ۱۳۱ هم در چند ماه آینده از چرخه تولید کنار گذاشته می‌شوند. سیدجواد سلیمانی در گروه‌های زنجیره تأمین محصول جدید سایا (رهام) که با حضور مدیران عامل و فعالان صنایع قطعه‌سازی و شرکت‌های دانش‌بنیان برگزار شد، افزود: تولید انبوه خودروی رهام در سال آینده آغاز می‌شود و در فاز نخست، ۱۲ هزار دستگاه از این خودرو را به بازار عرضه خواهیم کرد.به گفته او، سایا طبق برنامه‌ریزی، در سال ۱۴۰۰ حدود ۷۰ هزار دستگاه و در سال ۱۴۰۱ حدود صد هزار خودروی رهام تولید خواهد کرد.او ادامه داد: دو محصول جدید دیگر در سال آینده و پنج محصول نیز در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ به بازار عرضه خواهیم کرد تا سبد محصولات سایا کامل شود.مدیرعامل گروه خودروسازی سایا با بیان اینکه تمام فرآیند طراحی این محصولات از سوی محققان و متخصصان فعال در این گروه و بدون دریافت کمک از خارج از کشور اجرا شده است، افزود: دانش فنی طراحی خودرو در گروه سایا تکمیل شده و ما بدون هرگونه نیاز به خارج، اهداف خود را از این زمینه دنبال می‌کنیم.او با اشاره به هدایت ۹۵ درصد درآمد‌های گروه سایا به چرخه تولید، گفت: با اجرای برنامه تجدید ارزیابی دارایی‌ها تا پایان سال جاری و همچنین ایجاد انضباط مالی و کنترل هزینه‌های تولید، گروه سایا سال آینده از زیان خارج شده و وارد مرحله سودآوری خواهد شد.

درج ۲ نماد اسناد خزانه اسلامی در سامانه پس از معاملات

● دو نماد اسناد خزانه اسلامی با ۴۰ میلیون اوراق قابل معامله از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی در سامانه پس از معاملات درج شدند.به گزارش تسنیم، شرکت سپرده‌گذاری مرکزی اوراق بهادار و تسویه وجوه از درج دو نماد اسناد خزانه اسلامی در سامانه پس از معاملات خبر داد.براساس این گزارش، در مجموع نمادهای «ذاخز۸۱۷» و «ذاخز۸۱۸» با ۴۰ میلیون اوراق از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی در سامانه پس از معاملات درج شدند تا شرایط برای عرضه آنها در شرکت فرابورس ایران مهیا شود.گفتنی است اسناد خزانه اسلامی، اوراق بهادار با نامی است که دولت به منظور تسویه بدهی‌های خود بابت طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای با قیمت اسمی و سررسید معین به طلبکاران غیردولتی واگذار می‌کند.

نقشه راه تنظیم بازار آماده شد

● قائم‌مقام وزیر صنعت با بیان اینکه برای کنترل نوسان قیمت کالاهای اساسی باید همه شاخص‌های کلان بررسی شود، گفت: سند نقشه راه تنظیم بازار کشور پس از دریافت نظر همه دستگاه‌ها آماده ابلاغ است.به گزارش تسنیم، حسین مدرس خیابانی اظهار کرد: پس از چهار ماه انجام کار کارشناسی منسجم و مداوم، نقشه راه تنظیم بازار کشور آماده ابلاغ از سوی وزیر صمت به‌عنوان رئیس ستاد تنظیم بازار کشور است.او با بیان اینکه در این چهار ماه که از آغاز تدوین نقشه راه تنظیم بازار به دستور مقام معظم رهبری می‌گذرد، پیش‌نویس اولیه نقشه راه تنظیم بازار کشور برای نظرخواهی به دستگاه‌ها ارسال شده است، گفت: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت، نظرات دستگاه‌های تابعه ستاد تنظیم بازار و نیز خبرکان این حوزه را دریافت کرده است. براساس آخرین نتیجه جلسه ستاد تنظیم بازار که دیروز برگزار شد، سند نقشه راه تنظیم بازار کشور آماده ابلاغ است.

گوجه‌فرنگی، صدرنشین افزایش قیمت کالاهای اساسی در آبان

● جدیدترین آمار منتشرشده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) نشان می‌دهد که در آبان سال جاری گوجه‌فرنگی، جوجه یک‌روزه گوشتی و پیاز بیشترین افزایش قیمت را در مقایسه با ماه پیش از خود داشتند.به گزارش ایسنا، قیمت هر کیلو گوجه‌فرنگی در آبان سال جاری با افزایش ۹۰٫۲ درصدی در مقایسه به ماه قبل به بیش از چهارهزارو ۶۰۰ تومان رسید. درحالی‌که این محصول در مهر سال جاری حدود دوهزارو ۴۴۰ تومان قیمت داشت.افزایش قیمت گوجه‌فرنگی از اواخر آبان شدت گرفت و در مقاطعی حتی قیمت گوجه‌فرنگی درجه‌یک به کیلویی ۲۰ هزار تومان هم رسید. بااین حال وزارت جهاد کشاورزی علت افزایش قیمت این محصول را کاهش برداشت به دلیل بارندگی‌ها عنوان کرد و وعده داد که از هفته دوم آذر قیمت‌ها به حالت سابق بازمی‌گردد؛ اما این وعده محقق نشد و در نیمه دوم آذر این موضوع مجدداً از رئیس اتحادیه فروشندگان میوه و سبزی پیگیری شد که او نیز بارندگی‌ها را عامل عقب‌افتادن کاشت گوجه‌فرنگی در جنوب عنوان کرد و وعده داد که کاشت گوجه‌فرنگی در جنوب رسیده و قیمت‌ها در اوایل دی گوجه‌فرنگی جنوب رسیده و قیمت‌ها در بازار کاهش یابد. باوجوداین آخرین بررسی‌ها نشان می‌دهد که تا هفته گذشته نیز انواع گوجه‌فرنگی درجه یک، دو و سه در بازار پنج‌هزارو ۵۰۰ تومان تا ۹ هزار تومان قیمت داشته است.