اخبـــار

برگزاری پنجمین دوره مزایده سراسری املاک و اموال تملیکی بانک ملی ایران

بانک ملی ایران در راســتای اجرای سیاست های دولت ســیزدهم، پنجمین مرحله مزایده سراسری املاک و امــوال تملیکی را به صورت فروش نقد و اقساط، برگزار می کند.

به گزارش روابــط عمومی بانک ملی ایران، مزایده سراسری املاک و اموال تملیکی و مازاد بانک ملی ایران از ساعت ۱۲ روز ۲۲آبان جاری تا ساعت ۱۹ روز نهم آذرماه از طریق سامانه تدارک الکترونیکی دولت(ســتاد ایران) و ســایت بانک ملی ایران به آدرس www.bmi.ir برگزار می شود. متقاضیان می توانند با مراجعه به سایت ستاد ایران به آدرس www.setadiran.ir ،بخــش مزایده،بخــش مزایده دســتگاه اجرایی و سپس بخش مزایده گر (مزایده شماره ۲۰۰۲۰۹۱۲۱۸۰۰۰۰۰۶اموال غیر منقول و مزایده شــماره ۱۰۰۲۰۹۱۲۱۸۰۰۰۰۰۶ برای امــوال منقــول) در ایــن مزایده شــرکت کننــد. متقاضیان گرامــی همچنیــن می‌توانند بــا مراجعه به ســایت بانک ملی ایــران به آدرس www.bmi.ir در بخــش مناقصه و مزایده،بخش مزایده سراســری(نوبت پنجم اموال غیر منقول و اموال منقول)اموال تملیکی و مازاد بانک ملی ایران و یا بــا مراجعه حضوری به تمامــی ادارات امور و شعب بانک ملی ایران در این مزایده شرکت کنند. متقاضیــان گرامی همچنین مــی توانند از طریق تماس با شماره تلفن۶۰۹۹۴۰۴۰ یا ارسال پیامک عدد ۶ به سر خط ۱۰۰۰۴۸۸۵ اطلاعات تکمیلی را دریافــت کنند.بر اســاس اطلاعیــه بانک ملی ایران،مهلت دریافت اسناد مزایده از ساعت ۱۲ روز ۲۲آبان تا ساعت ۱۹ روز ۲۹ آبان ماه جاری تعیین شده است. همچنین مهلت ارائه پیشنهاد و شرکت در مزایده از ســاعت ۱۲ روز ۲۲آبان تا ساعت ۱۹ روز نهم آذرماه اســت.تاریخ بازگشایی پاکت های الکترونیکــی نیز ســاعت ۸:۳۰ دقیقــه صبح روز یکشنبه ۱۲ آذرماه تعیین شده است.گفتنی است امکان شــرکت در این مزایده بدون دریافت اسناد مزایده میسر نیســت، از این رو متقاضیان شرکت در مزایده باید تا قبل از اتمام تاریخ مهلت دریافت اسناد نســبت به دریافت اســناد مزایده از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت اقدام کنند.

مذاکرات معاون ارزی بانک مرکزی در عربستان سعودی

معــاون ارزی بانــک مرکــزی به منظور توســعه مناسبات ارزی - بانکی و همچنین دیدار و گفتگو با همتای خود در بانک مرکزی عربســتان سعودی به ریاض سفر کرد.

محمد آرام را در ســفر به عربستان سعودی هیاتی تخصصی متشــکل از مدیــران ارزی بانک مرکزی و مدیران دســتگاه‌های مرتبط همراهی می‌کنند.

چنــدی پیش نیــز معاون ارزی بانــک مرکزی به منظور توسعه همکاری‌های مالی به امارات و چین سفر کرده بود.

جریمه ۱۶ بانک متخلف در حوزه اعطای تسهیلات مسکن

جریمه ۲۶هزارمیلیاردتومانــی بانک‌های متخلف در حوزه اعطای تســهیلات مسکن موضوع قانون جهش تولید مسکن ابلاغ شد.

به گزارش تســنیم، بر اســاس قانون جهش تولید مسکن بانکها و مؤسسات اعتباری غیربانکی مکلفند حداقل ۲۰ درصد از تسهیلات پرداختی نظام بانکی در هر ســال را با نرخ ســود مصوب شورای پول و اعتبار به بخش مســکن اختصاص دهند.ســازمان امور مالیاتی کشــور موظف اســت در صورت عدم رعایت این ماده قانونی، در قالب بودجه ســنواتی، مالیاتی برابر ۲۰ درصد تعهد انجام‌نشده را از بانکها و مؤسسات اعتباری مستنکف، اخذ و به خزانه‌داری کل کشور واریز کند و بر اساس این قانون این مبلغ به حســاب صندوق ملی مسکن واریز می‌شود.حالا خبر رســیده است جریمه ۲۶ هزار میلیارد تومانی بانک‌های متخلف در حوزه اعطای تسهیلات مسکن لحاظ گردیده اســت.در همین راســتا خاندوزی با اشــاره به دســتور رئیس جمهور در این زمینه در جلســه هفته گذشته شورای‌عالی مسکن به وزارت اقتصــاد درباره ارائه گزارش در این زمینه گفت: بر اســاس گزارش تهیه‌شــده از عملکرد ۲۵ بانک تا ۱۵ آبان ماه ســال جاری بر مبنای رأی تجدیدنظر دادرسی انجام‌شده، ۲۶ هزار و ۲۶۳ میلیارد تومان جریمه برای بانک‌های متخلف نهایی شــده است.

وی گفت: مبلغ مطالبه‌شده از بانک‌های متخلف در پرداخت تســهیلات مسکن بر مبنای قانون جهش تولید مســکن ۶۱ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان است که در مرحله بدوی ۵۹ هزار و ۱۵۲ میلیارد تومان برای آنها رأی صادر شــده اســت و با نهایی شدن برخی دیگــر از این آرا، جریمــه ۲۶ هزار میلیارد تومانی گفته‌شــده، بیشتر خواهد شــد.خاندوزی اظهار کرد: تاکنون برای مؤسسه اعتباری نور، بانک دی، بانک صادرات، مؤسســه اعتباری ملل، بانک ایران‌زمین، بانک ســامان، بانــک کارآفرین، بانک پاسارگاد، بانک سینا، بانک شهر، بانک گردشگری، بانک پارسیان، بانک کشــاورزی، بانک سپه، بانک ســرمایه و پســت‌بانک رأی تجدیدنظر صادر شده اســت. وی ادامه داد: درباره بانک مســکن، بانک توســعه تعاون، بانک ملی، بانــک خاورمیانه، بانک آینــده، بانک اقتصاد نوین، بانک ملت، بانک رفاه و بانک تجارت هنوز رأی نهایی صادر نشده است که این موضوع به‌سرعت انجام می‌شود و عدد جریمه نهایی تمامی بانکها به‌زودی اعلام خواهد شد.

یادداشت

راهکار نهایی پایان زیان انباشته خودروسازان چیست؟

کامیار زین العابدینی

طبق اظهارات سخنگوی انجمن قطعه‌سازان، زیان انباشته و بدهی صنعت خودروســازی به ۴۵۰ هزار میلیارد تومان رسیده اســت.فرهاد به‌نیا، ســخنگوی انجمن سازندگان قطعــات و مجموعه‌های خودرو در نشســت خبری اظهار کرد: صنعت خودروسازی امروز ۲۰۰ همت زیان انباشته، ۱۸۰ همت بدهی بانکی، ۵۰ همت بدهی به قطعه‌سازان و ۲۰ همت خرید دین به قطعه سازان دارند.

این آمارها در حالی مطرح شــده است که نسخه تجویزی از سوی دستاندرکاران حوزه خودرو و قطعه ساز را حذف مولفه‌ای به نام شــورای رقابت و آزادسازی قیمت گذاری تشکیل می‌دهد. چنانکه ســخنگوی انجمن قطعه سازان می‌گوید شــورای رقابت زمانــی روی کار آمد که واردات خــودرو ممنوع بود اما در حــال حاضر که واردات خودرو حتی دست‌دوم آزاد شده است دیگر قیمت گذاری خودرو بی معنی است و نه تنها خودرو باید وارد بورس شود بلکه باید قیمت گذاری هم در اختیار شرکت‌ها قرار گیرد.

گلایــه خودروســازان از قیمت گذاری دســتوری چنان اســت که به‌نیا تصریح کرد: با زیان انباشته دست و پنجه نــرم می‌کنند و توپ را به زمین قطعه‌ســازان انداخته‌اند. قطعه‌ســازان دیگر توانایی ندارند. وزیــر صمت در حالی تاکیــد بر خودروهــای برقی دارد که اصلاً قطعه‌ســازان تــوان تولید را ندارند.صنعت خودروســازی می‌توانســت خودکفا شــود و حتی صاحب خودروهای برقی شــود اما حالا دولت باید هزینه‌هایــش را بپردازد. قابل توجه آنکه وی گفت: صنعت قطعه‌ســازی با رکود قیمتی و مطالبات نمی‌تواند حقوق کارگران خود را افزایش دهد. کارخانجات قطعه‌سازی حتی در جذب نیروهای ساده هم عاجزند که علت آن هم وضعیت خودروسازی است.

این سخنان در حالی مطرح می‌شود که چند نکته در قبال این سخنان اذهان عمومی را به خود مشغول داشته است. از جمله آنکه با توجه به وضعیت تورمی کشور و نیز اصرار خودروساز و قطعه ساز به سودهای کلان چه زمانی ثبات قیمتی در صورت آزادســازی قیمت‌ها روی می‌دهد؟ آیا خودروسازان مانند لبنیاتی‌ها و تولید کننده‌های شوینده هــر روز قیمت محصولات خود را بالا نمی‌برند؟ اکنون که نظارت و قیمت گذاری دستوری وجود دارد، خودروسازان دائم در حــال افزایش قیمت‌ها بــه بهانه‌های مختلف از آبشــن گرفته تا مدل جدید خودرو و... هستند چه رسد بــه روزی که قیمت گذاری به آنها واگذار شــود. ســوال دیگر آن اســت که اگر برای خودروساز و قطعه ساز صرفه اقتصادی وجود ندارد چرا بــه تولید ادامه می‌دهند؟ چرا تعطیل و واردات را سراسری نمی‌کنند و زمین‌های بزرگ تحت کاربری خــود را به صنایع دیگــر و یا حتی بخش کشاورزی واگذار نمی‌کنند؟ این چه زیان انباشته‌ای است که همچنان تولید به صرفه است و قطعه ساز و خودروساز به کار خود ادامه می‌دهند؟ نکته مهم آنکه در تمام جهان خودروســازان با تولید بالا و جهانی شدن زیان انباشته را جبران و ســودآوری دارند نه با افزایش قیمت‌های روزانه. البتــه نباید نادیده گرفت که ثبــات ارزی نیز امری مهم است که می‌تواند در کاهش هزینه‌ها موثر باشد.

البتــه باید توجه داشــت که برخی مســائل و گلایه‌های مطرح شــده از سوی قطعه ســازان و خودروسازان نیز به حق می باشــد چنانکه این ســخنان به‌نیا که اضافه کرد: شــورای رقابت فولاد و پتروشــیمی را رهــا کرده و برای خودرو کــه محصول نهایی اســت، تصمیم‌گیری می‌کند امری درست می‌باشد چرا که فولادی‌ها و پتروشیمی‌ها از بورس به عنوان ابزاری برای گران فروشــی بهره می‌گیرند که صنایع را زمین گیر کرده است چنانکه فولاد و سیمان در بــورس موجب جهش‌هــای قیمتی و چالشــهایی در صنعت ساختمان سازی شده است.

در همین راســتا نیز گلایه‌های مطــرح در باب وضعیت مونتاژی‌هــا که هم صــدای مردم و هم صــدای مصرف کننــده را در آورده امــری بــه حق می باشــد چنانکه اصغر خسروشــاهی رئیس انجمن ســازندگان قطعات و مجموعه‌هــای خودرو اظهار داشــت: از ابتدای امســال تاکنــون ســایپا و ایران خودرو حــدود ۶۶۰ هزار خودرو تولید کرده‌انــد و مونتاژکاران حــدود ۱۲۰ هزار خودرو تولید کرده‌اند و این در حالی است که حدود یک میلیارد و ۸۰۰ میلیــون دلار به مونتاژکاران و یک میلیارد دلار به دو خودروساز بزرگ تولیدی تخصیص داده شده است.وی افزود: اختصاص ارز بیشــتر به مونتاژکاران با تولید کمتر در حالی اســت که مونتاژکاران هیچ قطعه‌ای را خودکفا نمی‌کنند و در حالی که از تعرفه تولید استفاده می‌کنند ، تولید هم نمی‌کنند. این حقیقتی تلخ و انکار ناپذیر است کــه مونتاژی‌ها صرفا در حال کســب درآمد بدون ارزش افزوده برای صنعت خودروســازی و قطعه ســازی کشور هستند و هزینه آورانی هستند که خودروهای لوکس را با قیمتی گزاف به فروش می‌رسانند و صدها میلیون تومان گران فروشــی دارند که خود از عوامل برهم خوردن تراز قیمتی در بازار خودرو هســتند. مونتاژی‌ها عملا به باری بر دوش صنعت کشور مبدل شــده‌اند و این یعنی درس عبرتی برای صنعت خودروســازی که به جای خصوصی ســازی‌های ســودآور برای عده‌ای خاص، با برنامه ریزی درســت و حفظ نظارت دولتــی و مردمی، جهت افزایش تیراژ ، بهبود کیفیت و کاهــش قیمت خودرو اقدام کرد. روندی که قطعا با هماهنگی سراســری میان متولیان امر اقدامی دســت یافتنی است به شرط آنکه رویه سودجویی مونتاژی‌ها به مطالبه و هدفگذاری خودروســازان دولتی و قطعه سازان مبدل نگردد.

گزارش

بنزین گران نمی‌شود

سخنگوی کمیســیون تلفیــق لایحــه برنامــه گفت: مجلس شــورای اســلامی در لایحــه برنامــه هفتــم توســعه دولــت را مکلف بــه ایجاد تنوع در ســبد ســوختی کشــور کــرده و بحــث افزایــش قیمــت بنزین مطرح نیســت.

نماینــدگان مجلــس شــورای اســلامی در جلســه علنــی امــروز مجلــس بندی از لایحــه برنامــه هفتــم توســعه را بررســی کردنــد که بــه تکلیف مجلس بــه دولت بــرای ایجــاد تنــوع در ســبد ســوختی کشــور به شــرح زیــر مربوط می شــد.

جــزء ۲ بنــد «پ» مــاده ۴۶ لایحــه برنامه هفتم: بــه منظور حل ناتــرازی بنزین، ایجــاد تنوع در ســبد ســوختی کشــور، اجرای تکالیــف پدافند غیرعامــل و قانون هــوای پــاک، ســازمان برنامــه و بودجه مکلف اســت بــا همــکاری وزارتخانه های نفــت، کشــور، صنعــت معــدن و تجــارت، ســازمان حفاظــت محیــط زیســت و ســازمان ملــی اســتاندارد، برنامــه جامــع تأمیــن و تخصیــص حامل هــای انرژی شــبکه حمــل و نقــل جاده ای کشــور را شــامل بنزیــن، نفــت، گاز، گازمایع، برق و گاز طبیعــی فشــرده، حداکثــر ظــرف مدت شــش ماه پــس از ابلاغ ایــن قانون تهیــه و بــه تصویب هیــأت وزیران برســاند.

حجــت الاســلام محمدتقــی نقدعلــی در مخالفــت بــا ایــن بنــد از لایحــه بیــان کــرد: مــا در بحــث بنزیــن یــا حامل‌هــای انــرژی پیشــنهادات خوبــی در لایحــه بودجــه داشــتیم کــه بــه توزیــع ســوخت بــه کارت ملــی افــراد بــر می‌گشــت و پیشــنهاد عادلانــه‌ای بود اما مجلس شــورای اســلامی بــا آن موافقــت نکرد، ولی براســاس بنــدی کــه اکنون آورده شــده اختیار تعییــن قیمت بنزیــن را به دولت می‌دهیــم و اگــر دولــت بخواهــد می‌توانــد بنزیــن را گــران کنــد.

او ادامــه داد: مــردم دیگــر تــوان گــران شــدن کالایــی را ندارنــد. این چــه بندی اســت کــه در لایحــه برنامــه هفتم توســعه آورده شــده اســت و این بند شــرم‌آور اســت. براســاس ایــن بنــد دولت اختیــار تعیین قیمــت حامل‌های انــرژی را دارد در حالــی کــه براســاس قانون اساســی ایــن از اختیارات مجلس اســت.

حجــت الاســلام ســید ســلمان ذاکــر در موافقت بــا این بنــد از لایحه بیــان کرد: گــران شــدن بنزیــن در این بند مطرح نیســت. مجلس شــورای اســلامی به هیچ وجــه اجــازه نمی‌دهــد کــه بنزیــن در این اوضــاع گران شــود بلکه در ایــن بند از لایحــه بحــث مدیریــت ســوخت و مدیریــت ناتــرازی بنزین مطرح است.محســن زنگنــه ســخنگوی کمیســیون تلفیــق در تشــریح ایــن بند بیــان کــرد: دولت در لایحــه برنامــه آورده بــود کــه با سیاســت‌های قیمتــی و غیرقیمتــی در خصوص تعدیــل مصــرف حامل‌هــای انــرژی تصمیم بگیرد اما مجلس شــورای اســلامی با ایــن موضــوع مخالفت کــرد و بحث سیاســت‌های قیمتــی را حذف کــرد.او ادامه داد: واقعیــت ایــن اســت کــه مــا اکنــون ناترازی بــرق، ناتــرازی بنزیــن و ناترازی در ســایر حامل‌هــای انــرژی را داریــم. بــرای ایــن ناتــرازی مــا دولــت را مکلــف بــه ایجــاد تنــوع در ســبد ســوختی کشــور کردیــم. در ایــن بنــد می‌گوییــم کــه براســاس ویژگی‌هــای جغرافیایــی و ظرفیت‌هــا تــلاش کننــد تــا ســبد ســوختی کشــور متنــوع شــود و بحــث افزایــش قیمــت بنزیــن مطــرح نیســت.در نهایــت نماینــدگان بــا ایــن بنــد از لایحه برنامــه هفتم توســعه موافقــت کردند.

وزیر صمت:

انتظار مردم از خودروسازان برآورده نشده است

وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: در چشــم‌انداز پیشِ رو می‌خواهیم رقابت در تولید خودرو به گونه‌ای باشــد که نیازی به قیمت‌گذاری توســط شورای رقابت نباشد و این خواست ما و دولت است.

عباس علی‌آبادی امروز در حاشیه نمایشگاه تحول صنعت خودرو که در نمایشگاه بین‌المللی تهران آغاز به کار کرد در جمع خبرنگاران و در پاسخ به سوال فارس مبنــی بر این که چرا خودروســازان اخیرا متقاضیان ثبت نام‌کننده در ســامانه یکپارچــه را وادار به خرید خودروهایی می‌کنند که مورد تقاضای آنها نیســت؟ تأکید کرد: خودروســاز مطلقا و طبق قانون حق ندارد خریدار را مجبور به خرید محصول خود کند و باید طبق قرارداد عمل کند.

وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: خودروسازان به من گفته‌اند که «به مشتریان توصیه می‌کنند خودرویی را جای خودروی دیگر خریداری کنند»، حالا مشتری می‌تواند توصیه را نپذیرد. وی در پاسخ به این سوال خبرنگار فارس مبنی بر اینکه چرا خودروســازان در صورت عدم تمایل مشتری به خرید خودروی پیشنهادی زمان عرضه خودروی مورد تقاضای مشــتریان را مشخص نمی‌کنند؟ گفت: این موضــوع را مطالبه و پیگیری می‌کنم. علی‌آبادی گفت: تشــخیص قیمت‌گذاری خودرو بر عهده شــورای رقابت است، البته در چشــم‌انداز می‌خواهیم رقابت در تولید خودرو به گونه‌ای باشــد که نیازی به قیمت‌گذاری توســط شورای رقابت نباشــد و این خواســت ما و دولت است.وزیر صمت در پاســخ به این سوال که شــورای رقابت چه زمانی از قیمت‌گذاری حذف می‌شود، گفت: من مسؤول این کار نیســتم و نمی‌توانم در مورد این موضــوع قول و وعده بدهم. واردات خودرو اکنون مانند گذشــته تابو نیســت و اقداماتی انجام داده‌ایم که مردم به نیازشان دست یابند و به زودی برنامه‌های تازه دیگری را نیز اعلام خواهیم کرد.

علی‌آبادی اظهار داشــت: در زمینه خودروی برقی نیــز اصلا محدودیت نداریم زیرا چشــم‌انداز دنیا تولید خودروی برقی است و در سطح ملی نیز اصالتاً باید به ســمت رفع نیازی حرکت کنیم که بیشترین منفعت را برای کشور داشته باشد.

وزیر صنعت، معدن و تجارت اظهار داشت: صادقانه می‌گویم و نمی‌خواهیم مورد سوء اســتفاده قرار گیرد، اما مردم ما انتظار بیشتری از خودروسازان داشته‌اند و این انتظار همانطور که مقام معظم رهبری فرمودند برآورده نشده است.

وی در پاســخ به ســؤالی مبنی بر اینکه رئیس‌جمهور در خصوص ارتقاء کیفیت خودرو مطالباتی داشــته اســت، وزارت صمت در اینباره چه اقدامی انجام داده اســت گفت: این موضوع مطالبه ما نیز است و به خودروسازان اعلام کرده‌ایم اگر به استانداردهای جهانی نرسند، از آنها حمایت نمی‌کنیم زیرا حمایت مشروط بر این اســت که در تراز جهانی باشد.علی‌آبادی افزود: شأن مردم ما کمتر از مردم دیگر نقاط دنیا نیســت و باید مردم ما خودروهایی ســوار شوند که در شأن آنها باشد و خودروسازها هم باید به این درخواست اهتمام ورزند؛ مقام معظم رهبری این موضوع را به طور جدی مطرح کرده‌اند و ما هم مطالبه می‌کنیم.

وزیر صنعت، معدن و تجارت افزود: خودروی برقی از آنجا که ســازگار با محیط زیســت است و همچنین مشکل سوخت را حل می‌کند در اولویت حمایت است لذا هر کدام از شرکت‌های خودروساز که با اولویت به سمت خودروی برقی بروند و حتــی مردم که خودروی برقی را مطالبه کنند ما آنها را در اولویت برای تأمین ارز قرار می‌دهیم و آمادگی داریم مشــکل آنهــا را بدون محدودیت برای تأمین خودروی برقی رفع کنیم.

علی‌آبادی در پاســخ به این سوال که چرا برخی خودروســازان مونتاژی امکان تأمیــن قطعات خودروهای چینی را ندارند؟ گفت: کســی کــه خودرو را عرضه می‌کند متعهد اســت که قطعات آن را تأمین کند. لذا این مطالبه را رســیدگی خواهــم کرد.وزیر صنعــت، معدن و تجــارت در خصوص بومی‌ســازی صنعت موتورسیکلت اظهار داشــت: هر چه درباره خودرو گفته‌ایم شامل موتورسیکلت نیز اســت به نظرم موتورسیکلت زودتر می‌تواند ساخت داخل شود، چند شرکت این کار را انجام داده‌اند و ما از آنها حمایت می‌کنیم.

لازم به ذکر است عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی با بیان این خبر که بانک مرکزی بــرای واردات مجدد خودروهای نو ۲۰۰میلیون دلار تخصیص داده است، گفت: واردات خودروهای کارکرده با وجود تدوین آیین‌نامه در هیئت دولت همچنان در انتظار موافقت بانک مرکزی برای تأمین ارز است.

علی جدی عضو کمیســیون صنایع مجلس شورای اسلامی با اشاره به نشست عصر دیروز کمیســیون متبوعش با وزیر صمت گفت: در این جلسه چند موضوع از جمله تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبریدی مورد بررسی قرار گرفت.وی افزود: بر همین اساس مصوب شد که تعرفه خودروهای برقی صفر و خودروهای هیبریدی نیز به ۱۵ درصد کاهش پیدا کند، برای واردات نیز یک سری تسهیلات در نظر گرفته شــده از جمله اینکه برای تاکســی‌ها بتوانند به‌شکل پرتکرار وارد کنند.عضــو کمیســیون صنایع مجلس خاطرنشــان کرد: براســاس آنچه آقای علی‌آبــادی گفت تاکنون ۲۵۰ میلیون دلار برای واردات خودروهای نو تخصیص داده شــده و ۲۰۰ میلیــون دلار نیز در مرحله تخصیص اســت و بانک مرکزی موافقت خود را با آن اعلام کرده است.

رئیس سازمان بورس:

جزئیات انتقال سهام عدالت متوفیان به وراث

رئیس ســازمان بورس و اوراق بهادار اعلام کرد: سامانه میراث که از هفته گذشــته راه‌اندازی شــده و به بهره برداری رسیده است آماده انتقال سهام عدالت از متوفی به وراث اســت و در این مراحل نیــاز به پرداخت هیچ مبلغی نیست.

مجید عشقی در گفت‌وگو با ایسنا، درباره سامانه میراث اظهار کرد: براساس زمانبندی که شرکت سپرده گذاری مرکزی اعلام کرده است یکی از وراث می‌تواند به سایت شرکت سپرده گذاری مرکزی مراجعه کند و مشخصات متوفی را در آنجا وارد کند و نهایتا مشخص می‌کند که به کجا می‌خواهد برای اقدام مراجعه کند.

وی اضافه کرد: وارث مــورد نظر در این مرحله به یکی از شــعب کارگزاری مراجعه می‌کنــد. در ادامه مدارک هویتی خود را شــخص به همراه گواهی انحصار وراثت را باید ارائه کند. شــرکت کارگزاری پــس از کنترل و بررسی مدارک آن را وارد ســامانه می‌کند و در مرحله بعــدی عملیات انتقال تحریر را بــه صورت الکترونیکی به وراث متوفی انجام خواهد داد.رئیس ســازمان بورس و اوراق بهــادار ادامه داد: تصویر کارت ملی و صفحه اول شناســنامه متوفی، اصل یا تصویر برابــر با اصل کارت ملی و صفحه اول شناســنامه تمامــی وراث تعیینی در گواهــی حصر وراثت، اصل یا تصویر برابر با اصل گواهی حصــر وراثت متوفی و ارائه اصــل یا تصویر برابر با اصل وصیت نامه در صورت وجود آن و اشــاره به وصیت نامه در گواهی حصر وراثت از جمله مدارکی اســت که مردم برای مراجعه به دفاتــر کارگزاری و انجام فرآیند انتقال ســهام عدالت به آن نیــاز دارند. عشــقی گفت: مردم بدانند در تمامی این مراحل و برای انتقال سهام عدالت از متوفــی به وراث نیاز به پرداخت هیچ وجهی نیســت چرا که کارمزد از طریق شــرکت سپرده گذاری از محل منابعی که ســهام عدالت دارد، پرداخت می‌شود و هیچ یک از وراث نیاز به پرداخت مبلغ ندارند.

آغاز پروژه یک میلیارد دلاری «نگهداشت تولید گاز از پارس جنوبی»

بــا توجه به افزایش تولید گاز ایران از میدان مشــترک پارس جنوبی بــه عدد ۷۰۵ میلیون متر مکعب در روز، شرکت ملی نفت چهار قراداد به ارزش یک میلیارد دلار برای نگهداشت تولید امضا کرده است.

به گزارش فارس، میدان گازی پارس جنوبی، بزرگ‌ترین میدان گازی دنیاست که بین ایران و قطر مشترک بوده و به ترتیب با ســهم ۳۳ و ۶۷ درصد بین این دو کشور تقسیم شــده اســت. میدان پارس جنوبی در آب‌های ســرزمینی ایران و قطر واقع شده اســت. مساحت این میدان ۹۷۰۰کیلومتر مربع اســت، که ۳۷۰۰ کیلومتر مربع آن در آب‌های ســرزمینی ایران و ۶۰۰۰ کیلومتر مربع آن در آب‌های سرزمینی قطر قرار دارد.

طبق آمار وزارت نفت، ۷۰ درصد گاز تولیدی کشــور از میدان پارس جنوبی تامین می‌شود و حدود ۵۰ درصد از کل انرژی کشور وابسته به تولید گاز از این میدان است. با وجود ســهم دو برابری قطر از میدان پارس‌جنوبی اما از سال ۹۷ تولید گاز ایران از این میدان مشترک از قطر پیشی گرفته و در سال گذشــته ثبت تولید گاز معادل ۷۰۵ میلیون متــر مکعب در روز در مقایســه با تولید قطری‌هــا با رقم ۶۲۵ میلیون متر مکعب در روز، رکورد جدیدی را برای ایران به ارمغان آورده است.

بررســی تحولات پیش‌رو نشان می‌دهد که شرکت قطر انــرژی در حال انعقاد قراردادهــای مختلف با غول‌های نفتی دنیا برای افزایش تولید گاز از میدان پارس جنوبی اســت و این موضوع تســریع در پروژه‌های فشارافزایی و نگهداشــت تولیــد گاز در طرف ایرانــی را دوچندان می‌کند.خبرگــزاری فارس در گزارشــی با عنوان «صفر تا صد برنامه دولت برای توســعه میدان پارس جنوبی» به بررســی ۹ اقدام راهبردی شرکت ملی نفت ایران در میدان پارس جنوبی پرداخته است که یکی از آنها حفر، تکمیل و تولیدی کردن ۷۰ حلقه چاه باقیمانده و درون میدانی است.