

گذر

احتمال محاسبه علی الحساب قبض‌ها بعد از ۵ مهر

● **فارس:** معاون وزارت ارتباطات و مخابرات ایران گفت: اگر تا پنجم‌مهر وزارت ارتباطات تکلیف تعرفه‌های تلفن ثابت و همراه را مشخص نکند، پس از پنجم‌مهر قبض‌ها به‌صورت علی‌الحساب صادر می‌شود. داود زارعیان از پیشنهاد ۵۲۰ریالی برای هر دقیقه مکالمه داخل شبکه همراه اول خبر داد. معاون شرکت مخابرات ایران گفت: پس از دستور وزیر ارتباطات برای توقف تعرفه‌های جدید تلفن ثابت و همراه، با وجود فرارسیدن پایان شهریور و سررسید دوره صورت‌حساب‌گیری و صدور قبض تا این لحظه هنوز اعلام رسمی در مورد تعرفه‌های جدید به شرکت مخابرات صورت نگرفته است. وی گفت: اما در یک جلسه غیررسمی پیشنهاد ۲۰۵ریال برای تعرفه یکسان همراهاول مطرح شده است. زارعیان توضیح داد، اما طبیعی است که با توجه به اینکه این پیشنهاد به صورت رسمی در کمیسیون تنظیم مقررات ارتباطات به تصویب نرسیده، هنوز نهایی نیست. وی گفت: این در حالی است که کمیسیون تنظیم مقررات ارتباطات به‌تازگی تعرفه یکسان همراهاول را بین ۱۵۵ریال تا ۱۸۶ریال تعیین کرده بود و همراهاول با توجه به تورم و افزایش هزینه‌ها، تعرفه ۹۹ریال را برای اعمال انتخاب کرد. معاون شرکت مخابرات گفت: با توجه به اینکه تعرفه موثر همراهاول با تعرفه‌هایی که در سال ۸۲ به تصویب رسیده ۲۷۵ریال به ازای هر دقیقه است، تعرفه پیشنهادی ۲۰۵ریال منطقی نیست و در نتیجه شرکت مخابرات ایران با این تعرفه موافقت نخواهد کرد. زارعیان یادآور شد: مخابرات ایران ۲۵مهر منتظر اعلام تعرفه‌های جدید تلفن ثابت و همراه از سوی سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی می‌ماند، زیرا قبض‌های ثابت و همراه قرار است از پنجم‌مهر به بعد صادر شود. وی گفت: از این گروه از کمیسیون تنظیم مقررات ارتباطات درخواست داریم که تکلیف تعرفه‌ها را زودتر مشخص کند. در صورت معلوم‌نشدن تعرفه‌ها از سوی وزارت ارتباطات قبض‌ها را به صورت علی‌الحساب صادر می‌کنیم که در مورد نرخ محاسبه علی‌الحساب هنوز تصمیم‌گیری نشده است. وی تصریح کرد: شنبه یا یکشنبه هفته آینده شرکت مخابرات ایران موضوع تعیین تکلیف تعرفه‌ها و قبض‌های تلفن ثابت و همراه را از طریق اطلاعیه رسمی به اطلاع مشترکان خواهند رساند.

تغییر کاربری ۷هزارهکتار باغات چای

آمار واقعی واردات مشخص نیست

تبدیل چای سنواتی به کمپوست نیازی به تخصیص اعتبار از سوی دولت نیست

بانوج‌لاهوئی، با بیان اینکه بخشی از چای سنواتی موجود در انبارها برای مصارف صنعتی باید تبدیل به کمپوست شوند، افزود: تبدیل چای سنواتی به کمپوست نیازی به تخصیص اعتبار از سوی دولت نیست بلکه بخش خصوصی باید بخشی از آن میزان چای سنواتی خریداری کرده از انبارها را به کمپوست تبدیل کرده و بخش دیگر را نیز صادر کند. **۱۲۰هزارتن چای سالانه در کشور مصرف می‌شود** وی، با تأکید بر اینکه سالانه حدود ۳۰هزارتن چای در کشور تولید می‌شود، تصریح کرد: با توجه به اینکه سرانه مصرف چای حدود ۱۲۰هزارتن است به همین جهت برای فروش ۳۰هزارتن چای در کشور نباید مشکلی وجود داشته باشد که متأسفانه چای ایرانی علاوه بر اینکه از دهه ۷۰ به‌بعد هم بازارهای داخلی و هم صادراتی در از دست داده، کشت چای هم برای تولیدکننده داخلی دیگر توجیه اقتصادی ندارد به‌طوری که به تغییر کاربری زمین‌های خود پرداخته‌اند.

تحقیق وتفحص از سازمان چای در دستورکار کمیسیون کشاورزی

نماینده مردم لنگرود در مجلس، واردات بی‌رویه چای خارجی را یکی از دلایل تغییر کاربری باغات چای دانست و اظهار کرد: متأسفانه هنوز میزان واقعی مورد نیاز در خصوص واردات چای مشخص نیست به طوری که بخشی از این حواله واردات از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت و بخش دیگر از سوی وزارت جهاد کشاورزی نیز صادر می‌شود به همین جهت کمیسیون کشاورزی مجلس درخصوص آمار واقعی واردات بی‌رویه و بیش‌ازحد نیاز چای که آیا حواله واردات چای به‌درستی صادر شده است یا خیر؟ تحقیق وتفحص از سازمان چای را در دستورکار خود قرار داده است. این نماینده مردم در مجلس نهم، باانتقاد ازاینکه متأسفانه تاکنون نزدیک به هفت‌هزارهکتار از باغات چای کشور تغییر کاربری پیدا کرده است، افزود: درحال حاضر فقط شش‌هزارهکتار باغات چای در کشور وجود دارد که حدود چهار تا پنج‌هزارهکتار آن تبدیل به جنگل شده به‌طوری که همین میزان باغات چای باقی‌مانده هم آماده تغییر کاربری است. عضو کمیسیون عمران مجلس، گفت: متأسفانه عملکرد دولت دهم به‌گونه‌ای بود که به‌جای حمایت از تولیدکننده داخلی با واردات بی‌رویه چای به کشور فقط از تولیدکننده خارجی حمایت می‌کرد که امیدواریم با روی کارآمدن دولت یازدهم صنعت چای رونق پیدا کند و به‌منظور خودکفایی کشور در امر تولید با پرداخت به‌موقع مطالبات چایکاران جلوی واردات بی‌رویه چای به کشور هم گرفته شود.

مافیای چارتر پروازها همچنان می‌تازد

کمبود بلیت در پیک‌های پروازی

همچنین این آژانس‌ها با فروش اجباری بلیت به همراه هتل و خدمات گردشگری که مغایر با مواد یک و سه‌م قانون حمایت از مصرف‌کنندگان است، مانع از اجرای جامع و کامل این قانون می‌شوند. بنابراین برای ساماندهی وضعیت پروازهای داخلی نوروزی و ترغیب مسافران به انجام سفرهای داخلی در مقابل سفرهای خارجی، هرگونه فروش بلیت هواپیما تحت عنوان چارتری در پروازهای داخلی ممنوع اعلام شد.

در این خصوص سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد در صورت نیاز و تقاضای بازار برای برقراری پروازهای چارتری، شرکت‌های هواپیمایی درخواست انجام این‌قبیل پروازها را با ذکر مستندات و اطلاعات لازم به این سازمان اعلام کنند تا مجوز مربوط صادر شود. اما با وجود اولتیماتوم سازمان هواپیمایی کشوری و بسته‌شدن برخی از آژانس‌های مسافرتی اما بازهم می‌توان در میان آگهی‌های روزنامه یا سایت‌ها، فروش چارتری بلیت‌ها را مشاهده کرد و آژانس‌های مسافرتی‌ای که برای فروش این بلیت‌ها تبلیغ می‌کنند.

یکی از مدیران آژانس‌ها با بیان اینکه دولت اقدام خاصی در این زمینه انجام نداده است، گفت: فروش بلیت‌های چارتری در دست مافیای چارتر در ایران است و سود زیادی نصیب این عده می‌شود بنابراین فکر نمی‌کنم که سازمان با پخشنامه بتواند جلو کار آنها را بگیرد. وی با اشاره به مشکلاتی که بلیت‌های چارتری برای مسافران ایجاد می‌کند، افزود: به دلیل اینکه اغلب این بلیت‌ها به نام صادر نمی‌شود، گاهی یک مسافر در صندلی مسافر دیگری قرار می‌گیرد و در نهایت در صورت بروز حادثه هویت افراد هم قابل شناسایی نیست.

این مدیر آژانس تصریح کرد: مسافران با مراجعه به نمایندگی ایرلاین مربوطه در فرودگاه، کارت پرواز می‌گیرند در حالی که نماینده این شرکت هیچ‌توجهی به هویت افراد نمی‌کند و در واقع مسافران از کمترین حقی در این پروازها برخوردار نیستند.

بنابراین به‌نظر می‌رسد با وجود اقداماتی که دولت تاکنون در این زمینه انجام داده برخی از ایرلاین‌ها برای سودآوری بیشتر، هنوز این رویه را ادامه می‌دهند که نیاز به توجه بیشتری از سوی دولت دارد، ضمن آنکه با جلوگیری از چارترکردن پروازها درصورت بروز سانحه مشابه حادثی که در گذشته برای برخی از پروازها به‌وجود آمد و هویت مصدومان مشخص نشد، دوباره تکرار نشود.

به‌ر با وجود اعلام ممنوعیت پروازهای چارتری از سوی سازمان هواپیمایی کشوری، همچنان فروش این بلیت‌ها به‌صورت علنی انجام می‌شود. به‌رغم پیگیری‌هایی که سازمان هواپیمایی کشوری برای جلوگیری از پروازهای چارتری انجام داده است اما هنوز بلیت چارتر در آژانس‌های هواپیمایی به فروش می‌رسد و اغلب توره‌های مسافری با این عنوان اقدام به پذیرش مسافر می‌کنند.

درواقع آژانس‌های مسافرتی با تهیه یک بکیچ که شامل بلیت چارتر هم می‌شود، مسافران را تشویق می‌کنند که با قیمت کمتر از تور آنها استفاده کنند در حالی که بر اساس قانون، پروازهای چارتری که بدون اعلام برنامه به سازمان هواپیمایی انجام گیرد، ممنوع است.

بر این اساس، شرکت‌های هواپیمایی، پروازهای برنامه‌های با فوق‌العاده خود را که باید با فروش بلیت انجام شود، پیش از انجام سفر به صورت چارتری و گروهی به آژانس‌های هواپیمایی می‌فروشند که در این سیستم، گاهی بلیت به نام صادر نمی‌شود و درواقع هویت مسافران مشخص نیست.

همچنین در این روش ممکن است تعداد بلیت در بازار کاهش پیدا کند و مسافران زیادی با سرگردانی در تهیه بلیت مواجه شوند که این موضوع به‌خصوص در روزهای پیک سفر، بیشتر به چشم می‌خورد.

از سوی دیگر برخی از ایرلاین‌ها قبل از زمان‌های خاص مانند نوروز یا تعطیلات، بلیت‌های خود را با چارتری به آژانس‌ها می‌فروشند و مسافران زیادی را با کمبودبلیت مواجه می‌کنند. بر اساس قانون، پروازهای چارتری قوانین خاص خود را دارد و بنابر نیاز بازار و در زمان‌های پیک انجام می‌شود اما در زمان‌های دیگر نیازی به چارترکردن پروازها نیست.

ممنوعیت پروازهای چارتری از ۲۶ اسفند سال گذشته

در این خصوص، سازمان هواپیمایی کشوری سال گذشته ۲۶اسفند با پخشنامه‌ای به تمامی ایرلاین‌ها و آژانس‌های هواپیمایی اعلام کرد: برخی از آژانس‌های مسافرتی به‌دلیل منافع واسطه‌گری، عدم پرداخت حقوق دولت که باید بابت مالیات بر فروش اسناد چارتری باطل شده پرداخت شود و همچنین ایجاد شبکه‌های فروش غیررسمی و انحصاری با قابلیت کنترل عرضه در ایام مختلف، اقدام به تبانی با برخی چارتر کنندگان می‌کنند که در نهایت منجر به بازار سیاه بلیت می‌شود.

خبر

انحصار در تولید برخی قطعات خودرو



● **فارس:** یک مقام آگاه با اشاره به وجود انحصار تولید و عرضه برخی قطعات خودرو برای برخی قطعه‌سازان بزرگ کشور گفت: سپردن بخشی از تولید این شرکت‌ها به قطعه‌سازان دیگر باعث کنترل قیمت خودرو خواهد شد یک مقام آگاه در صنعت خودروسازی در مورد اتفاقات صنعت خودرو طی یک سال اخیر، اظهار کرد: یکی از دلایل افزایش بیش از حد قیمت خودرو، وجود انحصار در تولید و عرضه برخی قطعات خودرو است. وی تصریح کرد: شرکت‌های خودروساز با قراردادهایی که طی سال‌های اخیر با برخی قطعه‌سازان منعقد کرده‌اند، باعث شدند این شرکت‌ها بیش از حد بزرگ و تأثیرگذار شوند که شرکت «ک» از جمله آنهاست. وی با بیان اینکه خودروسازان، قراردادهای بی‌حد و حصری را با برخی شرکت‌های قطعه‌ساز امضا کرده‌اند، افزود: برخی از این قطعه‌سازان حدود ۳۰درصد قطعات مورد نیاز خودروهای داخلی را تأمین می‌کنند که حذف آنها کار سختی شده و ممکن است تولید خودرو را با مشکل روبه‌رو کند. وی تأکید کرد: امیدواریم سیاست‌های مدیران عامل جدید ایران خودرو و سایپا طوری باشد که سهم ۳۰درصدی برخی قطعه‌سازان بزرگ در بازار قطعه کاهش یابد و به ۱۰درصد یا کمتر برسد تا قطعه‌سازان دیگر نیز انگیزه‌ای برای تولید داشته باشند. این مقام آگاه افزود: تنها راه از بین بردن انحصار قطعه‌سازان بزرگ این است که قطعاتی که توسط این شرکت‌ها به صورت انحصاری تولید می‌شوند، به طور موازی تولیدشان به قطعه‌سازان دیگر نیز سپرده شود و حتی از این قطعه‌سازان حمایت مالی نیز صورت گیرد. وی با بیان اینکه ۶۰ تا ۶۵درصد قیمت خودرو به قیمت مواد اولیه تعلق دارد، گفت: کنترل قیمت تولیدکنندگان داخلی مواد اولیه نقش مهمی در کنترل قیمت خودرو خواهد داشت. وی با بیان اینکه شرکت «ک» یکی از قطعه‌سازان بزرگ کشور است، گفت: این شرکت به صورت انحصاری برخی قطعات خودروهای داخلی را تأمین می‌کند و سهم ۲۳درصدی را در بازار قطعات دارد که گردش مالی آن سالانه به ۱۲۰۰ تا ۱۶۰۰میلیارد تومان می‌رسد.



اوپال‌های دسینی

فقط با ضمانت نامه پرتاب افزار و کارت قرعه کشی پژو ۲۰۶

ضمانت نامه پرتاب افزار

کارت قرعه کشی

Dessini®
Enchanting Modern Life

فروش در سراسر کشور