خبر

معاون وزیر نفت خبر داد

یک‌سوم یارانه نقدی را گاز تامین می‌کند

● **فارس:** مدیرعامل شرکت ملی گاز با بیان اینکه تولید گاز ایران تا چهارسال آینده به یک‌میلیارد‌مترمکعب در روز می‌رسد، گفت: ما نه‌تنها وظیفه تامین انرژی، بلکه وظیفه تامین منابع مالی دولت را نیز برعهده داریم، چنان‌که بیش از یک‌سوم یارانه را ما تامین می‌کنیم. حمیدرضا عراقی در چهارمین سمپوزیوم ایران ۱۴۰۴ اظهار کرد: جامعه ما زمانی صاحب نفت شد که اقتصادی وجود نداشت و به همین دلیل فقط نفت را می‌فروختیم و خرج می‌کردیم و دانشگاه و صنعت پس از پدیدآمدن از نفت ارتزاق می‌کردند و با هم ارتباطی نداشتند چون نیاز هم را برآورده نمی‌کردند. وی افزود: اقتصاد ما متکی بر نفت بود، اما امروز می‌خواهد مبتنی بر گاز باشد یعنی گاز پیشران توسعه باشد نه اینکه کشور به درآمد گاز متکی باشد.

تخلف برخی خودروسازان در پیش‌فروش تندر۹۰

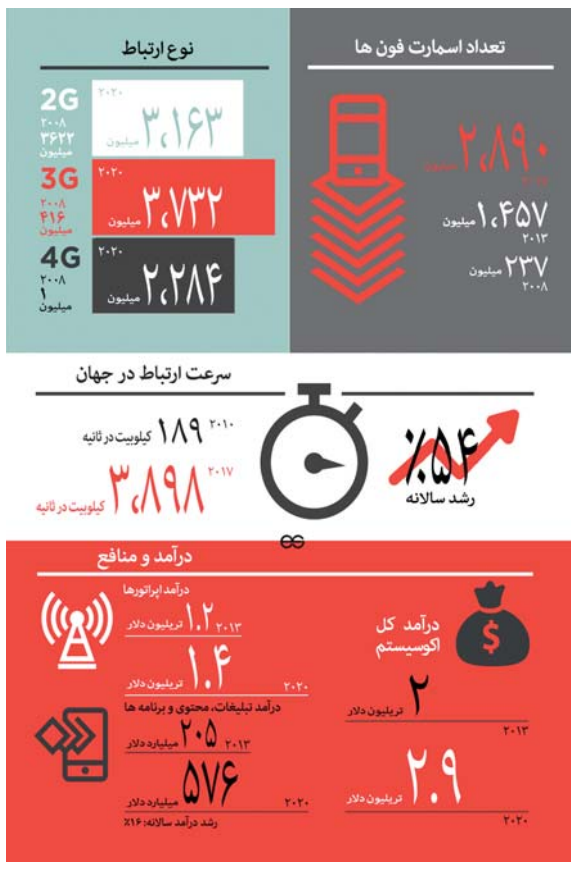
● **فارس:** رییس شورای رقابت با بیان اینکه «متاسفانه شنیده‌ام برخی از شرکت‌های خودروسازی که هنوز به تعهدات امسال خود در تحویل تندر۹۰ عمل نکرده‌اند در حال پیش‌فروش این خودرو هستند»، گفت: باید برخورد لازم با این شرکت‌ها صورت گیرد.

رضا شیوا با اشاره به قول شرکت‌های خودروساز در جلسه آبان‌ماه امسال شورای رقابت مبنی بر ایفای تمام تعهدات خود در قبال تندر۹۰، اظهار کرد: در آن جلسه قرار شد شرکت‌ها پیش‌فروشی در خودرو تندر۹۰ نداشته باشند و حداقل تا پایان سال، تمام تعهدات معوق خود را به‌روز کنند.

ایران اول جهان شد

کمترین مالیات سهم کاربران ایرانی از مکالمات تلفن همراه

احسان سلطانی . پژوهشگر



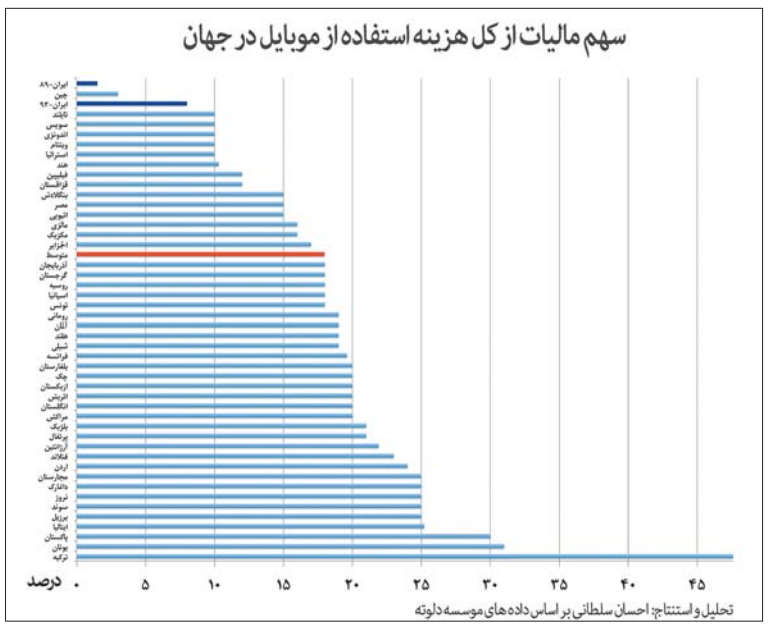
صنعت موبایل رشد بی‌سابقه‌ای را در ۱۰سال اخیر تجربه کرده و از پوشش یک‌میلیارد مشترک به بیش از ۳/۵میلیارد مشترک (برابر با نیمی از جمعیت کره زمین) با ۱/۸ سیم‌کارت به‌ازای هر کاربر رسیده است. در جهان هر کاربر مبلغ متوسط پنج‌میلیون‌ریال در سال را هزینه به‌کارگیری موبایل می‌کند. در حالی که نرخ رشد تعداد مشترکان موبایل در کشورهای توسعه‌یافته کند شده، پتانسیل رشد قابل ملاحظه‌ای در کشورهای در حال توسعه در حال ایجادشدن است و در مجموع پیش‌بینی می‌شود تا سال۲۰۲۰ بیش از ۸۰۰میلیون مشترک جدید به کاربران فعلی بپیوندند. بخش مهم توسعه صنعت موبایل در کشورهای توسعه‌یافته از حرکت کاربران به‌سمت استفاده از شبکه‌های نسل سوم و نسل چهارم ناشی خواهد شد. اپراتورهای موبایل درجهت توسعه کمی و کیفی (پوشش شبکه و پهنای باند) صنعت موبایل، بیش از یک‌تریلیون‌دلار در شش‌سال اخیر هزینه کرده و انتظار کسب درآمد ۱/۷ تریلیون‌دلاری تا سال۲۰۲۰ را دارند. بیشترین نسبت پوشش موبایل مربوط به قاره اروپا (۷۹درصد کل جمعیت) بوده و پس از آن آمریکای شمالی (۷۰درصد)، آمریکای لاتین (۵۳درصد) و خاورمیانه (۵۰درصد) قرار دارند. در حال حاضر صنعت موبایل روی ۳/۶درصد از تولید ناخالص جهانی تاثیر مستقیم دارد که برآوردها حاکی از رسیدن این سهم به ۵/۱درصد تا سال۲۰۲۰ است. اشتغال ایجادشده در این صنعت ۱۰/۵میلیون‌نفر بوده که تا سال۲۰۲۰ به ۱۵/۴میلیون‌نفر خواهد رسید. تحقیقات نشان می‌دهد بیش از ۱۰۰میلیارد برنامه کاربردی موبایل در سال دانلود می‌شود که فقط در اروپای غربی بیش از ۱۰میلیارددلار درآمد ایجاد می‌کند. در اروپا ۷۵درصد از ترافیک موبایل مربوط به وب‌گردی و ویدئو بوده و ۱۲درصد شامل دانلود فایل می‌شود. میزان مصرف اسمارت‌فون‌ها رشد سریعی خواهد داشت و برآورد می‌شود در سال۲۰۱۷، از ۲۸۹۰میلیون اسمارت‌فون دنیا، ۱۶۴۳میلیون در قاره آسیا، ۳۲۱میلیون در آفریقا و خاورمیانه، ۲۵۴میلیون در اروپای غربی و ۲۲۳میلیون در آمریکای شمالی استفاده شوند.

در ایران شبکه‌های موبایل توسعه زیادی یافته‌اند. طبق داده‌های وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات در حدود ۶۰میلیون سیم‌کارت فعال (و در حدود همین مقدار سیم‌کارت غیرفعال) در ایران واگذار شده است. با وجود توسعه کمی صنعت موبایل در ایران، از نظر کیفی و به خصوص فناوری‌های جدید برای اتصال پرسرعت اینترنت، هنوز راه بس درازی در پیش است. در آینده توسعه فناوری‌های اینترنت پرسرعت و انواع خدمات جنبی و وابسته به آن، مسیر ایجاد درآمد برای اپراتورهای موبایل و ارایه‌دهندگان خدمات ذی‌ربط در ایران خواهد بود. در کنار گسترش شبکه‌های موبایل پرسرعت و به‌خصوص نسل چهارم (4G, LTE) و نسل‌های بعد از آن (از قبیل 5G)، توسعه ارتباطات موبایل ماشین‌به‌ماشین (M2M) که دارای کاربردهای بسیاروسیع در زمینه‌های متنوع از قبیل صنعتی، دولتی، خانگی، امنیتی، داده‌ها و شخصی است نیز باید مدنظر قرار بگیرد که دارای بازار بسیاروسیعی خواهد بود. پیش‌بینی‌ها حاکی از سرعت شدید رشد تعداد اتصالات موبایل ماشین‌به‌ماشین از ۳۰۰میلیون فعلی به یک تا دومیلیارد خط موبایل تا سال۲۰۲۰میلادی است.

با وجود شیوع گسترده استفاده از موبایل در ایران، متاسفانه ضمن عدم وجود فرهنگ صحیح به‌کارگیری آن، استفاده‌های بی‌رویه و نامتعارف از آن نیز صورت می‌گیرد. به‌عنوان مثال، می‌توان به ایجاد مزاحمت در اماکن و وسایل نقلیه عمومی با صحبت‌های طولانی و بلند، صدای زنگ بلند و مزاحم، عدم درک بین مرز حریم شخصی و عمومی و تعداد بسیارزیاد پیامک‌های تجاری و تبلیغاتی که به‌جای کارکرد اطلاع‌رسانی، جنبه مزاحمت پیدا کرده، اشاره کرد. یکی از دلایل استفاده مفرط و غیرلازم از موبایل در ایران به هزینه استفاده از آن مربوط می‌شود. در ایران بهای موبایل شامل مالیات ناچیزی است و همچنین به کارکرد آن فقط مالیات ارزش‌افزوده (در حال حاضر هشت‌درصد) تعلق می‌گیرد.

کشورهایی که در طی سال‌های ۱۹۹۷ تا ۲۰۱۱میلادی، مالیات بر تهیه و استفاده از موبایل را افزایش داده‌اند، به ترتیب شامل ترکیه، پاکستان، سوئد، دانمارک، ایتالیا، اردن، فنلاند، پرتغال، ازبکستان، بنگلادش، انگلستان، اتریش، فرانسه، هلند، آلمان، تونس، اسپانیا، مالزی، مصر، فیلیپین و اغلب کشورهای اروپای شرقی هستند و در مقابل هند، ایران، چین، آذربایجان، تایلند و اغلب کشورهای آفریقایی و آمریکای جنوبی آن را کاهش داده‌اند.

در سال۲۰۱۱میلادی ترکیه با ۴۷/۶درصد سهم مالیات از کل هزینه استفاده، در صدر جدول و ایران با ۱/۵درصد مالیات کمترین مقدار را در جهان به خود اختصاص داده بود. با توجه به افزایش نرخ مالیات ارزش‌افزوده در قبض‌های مالیات به هشت‌درصد در سال‌جاری، باز هم کاربران ایرانی در کنار چین کمترین مالیات را برای استفاده از موبایل در سطح جهان می‌پردازند.



تک خبر

پرونده تخلف چندبانک در هیات انتظامی بانک‌ها

یک مقام آگاه از تشکیل پرونده تخلف شش‌بانک و موسسه اعتباری خصوصی در هیات انتظامی بانک‌ها خبر داد. این مقام آگاه در گفت‌وگو با خبرگزاری فارس، در پاسخ به این سوال که پرونده کدام بانک‌ها در هیات انتظامی بانک‌هاست، اظهار کرد: پرونده شش‌بانک و موسسه اعتباری خصوصی در هیات انتظامی بانک‌ها باز است که البته با ادغام بانک تات سابق در دوموسسه دیگر، پرونده آن تعیین تکلیف شد. به گزارش فارس، در ماده ۴۴ قانون پولی و بانکی کشور، آمده است: تخلف از سایر مقررات این قانون و آیین‌نامه‌های آن و دستورات بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران که به موجب این قانون یا آیین‌نامه‌های آن صادر می‌شود موجب مجازات‌های انتظامی زیر خواهد بود:

۱- تذکر کتبی به مدیران یا متصدیان متخلف.

۲- پرداخت مبلغی روزانه تا حداکثر دویست‌میلیون‌ریال برای ایام تخلف

۳- ممنوع‌ساختن بانک یا موسسه اعتباری غیربانکی از انجام بعضی امور بانکی به طور موقت یا دایم. مرجع رسیدگی به تخلفات موضوع این ماده و صدور حکم به مجازات‌های انتظامی، هیات انتظامی بانک‌ها خواهد بود که مرکب از نماینده دادستان کل و یک‌نفر از اعضای شورای پول و اعتبار به انتخاب شورا و یک‌نفر از اعضای شورایعالی بانک‌هاست؛ دبیرکل بانک سمت دادستان هیات را خواهد داشت.

یادداشت

قانون جدید واردات خودرو یا اجرای قانون قدیم حمایت مصرف‌کننده

حسن بیگ محمدی . کارشناس خودرو

● در این‌روزها که بازار خودرو زمستانی است، اما پس از تصویب قانون جدید واردات بازار سخن داغ و موجب صف‌کشی مخالفان و موافقان این قانون در مقابل هم شده است. برای روشن‌تر شدن بحث نکات زیر را با هم مرور کنیم: ۱- درحالی‌که برای واردات و شماره‌گذاری خودروها در کشور قوانین مشخصی وجود دارد، متاسفانه نبود کنترل در واردات موجب شد بعضی از واردکننده‌های غیراصلی خودروهایی وارد و در کشور شماره‌گذاری کنند که حتی مطابق قوانین مجاز به واردات آن نبوده‌اند (نظیر خودروهای وارداتی با تک‌ایربگ)، این در حالی است که در بسیاری موارد، درخصوص کیفیت عملکردی این خودروها به واسطه نگهداری‌های طولانی (در کشورهای حاشیه خلیج‌فارس) تردیدهای جدی وجود دارد.

۲-بررسی فهرست واردکنندگان خودرو، نکات بسیاری را درخصوص مخالفت‌های صورت‌گرفته با این تصمیم روشن می‌کند. بررسی روند واردات خودرو در چندسال اخیر از حضور بخش‌های مختلف غیرتخصصی نظیر بسیاری از موسسات مالی خبر می‌دهد که به دلیل عدم اشراف به استانداردهای خودرو (صرفا با درنظرگرفتن قیمت، نسبت‌به خرید و عرضه خودرو در کشور اقدام کرده‌اند) و نداشتن تخصص، مشکلات متعددی را برای مشتریان ایجاد کرده‌اند، این درحالی است که برای شبکه‌های عرضه‌کننده داخلی غیررسمی، بیشترین سود را این عرضه‌کننده‌ها به‌همراه داشته‌اند و در بحران‌های سال‌های گذشته بیشترین نفع را از نوسان قیمت‌ها برده‌اند.

۳- بررسی روند سهم خودروهای وارداتی غیرشرکتی از افزایش روبه رشد آنها خبر می‌دهد و این یعنی عدم‌تناسب شرایط عرضه خودرو شرکتی با تقاضای بازار، ولی آیا پایین‌تربودن قیمت خودروهای وارداتی ناشی از عدم‌ارزشگذاری درست ارزش گارانتی است یا متاسفانه ناشی از عدم‌پرداخت بخشی از هزینه‌های قانونی، دسترسی نامحدود به منابع مالی با هزینه‌های پایین ، پایین‌تربودن ارزش خودرو خریداری‌شده و پایین‌بودن هزینه‌های مالی در کشورهای مذکور؟

حال این سوال مطرح است: برای بسیاری از برندهای دیگر که خودروهای تولیدی آنها بدون هیچ تعهدی توسط واردکنندگان غیراصلی به کشور وارد و بدون گارانتی فروخته می‌شود چه الزامی برای مذاکره و تعهد به خدمات وجود دارد و در این میان وظیفه دولت چیست؟

۴- یکی دیگر از موارد مطرح‌شده تخلف و عدم‌پاسخگویی شرکت‌ها در خصوص مشتریان قبلی است، البته بررسی اتفاقات این دوره زمانی نشان می‌دهد درحالی‌که اکثر شرکت‌های اصلی درگیر افزایش هزینه‌های خودروهای پیش‌فروش‌شده بودند و مشکلات متعددی با مشتریان خود داشتند واردکنندگان متفرقه با خیال راحت و بیشترین تخلف، بیشترین نفع را بردند و آیا در این شرایط هیچ مشتری قادر به شکایت شده است با این اوصاف آیا وجود شکایت دلیل بر امکان کنترل شرکت‌های رسمی ندارد.

۵-ایجاد انحصار در بازار خودروهای وارداتی به‌واسطه سهم بالای بازار چندبرند اصلی و مالکیت آن توسط یک خانواده یکی از چالش‌های جدی این تصمیم بیان شده است. آیا با حضور بیش از ۲۰برند مختلف این نتیجه‌گیری عجیب نیست و چقدر جایگاه علمی دارد؟ در این شرایط آیا قوانین و سازمان‌های مربوطه کافی نیستند که تلاش می‌شود اصول بدیهی نظیر قانونمندکردن و نظارت بر عرضه‌کنندگان کالای اساسی نظیر خودرو با پیچیدگی بسیار بدون پاسخگو باشد و مشتریان خود موظف به کنترل در خرید و کیفیت خدمات باشند و آیا ضروری نیست عرضه‌کنندگان رسمی با تعهد به کیفیت و اصالت خودروهای فروخته‌شده موظف به ارایه گارانتی و شبکه خدمات باشند تا هزینه اشتباهات را خود پرداخت کنند نه مشتریان؟

۶-سوال جدی دیگر، درباره کیفیت خدمات ارایه‌شده به این خودروها در بخش اجرایی خدمات پس از فروش و کیفیت قطعات است. آیا مجددا باید به‌دلیل عدم‌تعهد و مسوولیت عرضه‌کنندگان غیرشرکتی چیزی به‌جز عرضه قطعات بی‌کیفیت را می‌توان انتظار داشت و در این شرایط آینده بازار خودرو در بخش خودرو و قطعات چیست؟

۷-بررسی شرایط عرضه و تقاضای خودرو در چندسال گذشته نشان می‌دهد درحالی‌که بازار خودرو همواره با شرایط سختی روبه‌رو بوده است ولی حضور موسسات مالی و عرضه‌کنندگانی که به منابع مالی ارزان‌تر از شرکت‌های اصلی دسترسی داشته‌اند با ارایه تسهیلات و فروش‌های اقساطی ضمن افزایش تقاضای بازار و فشار برای افزایش واردات، باعث فشار روی شرکت‌های اصلی و تضعیف جایگاه آنها شده‌اند.

۸-متاسفانه یکی از نکات اساسی که در حمایت از واردات خودروهای بدون‌گارانتی مطرح می‌شود پذیرش ریسک آن توسط مشتریان است که بیان آن بسیار نگران‌کننده است.آیا اصولا در مورد کالایی که از نظر ایمنی و ریسک بهره‌برداری چه برای مصرف‌کننده و سایر افراد جامعه در درجه بالایی قرار دارد چنین امری درست است و چگونه می‌شود تصمیم‌گیری در خصوص تعریف و رعایت الزامات ساخت و بهره‌برداری را به تولیدکنندگان و استفاده‌کنندگان واگذار کرد؟