

در صورت قیمت گذاری از سوی دولت

ماه‌التفاوت قیمت خودرو پرداخت شود

● **مهر:** معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه خودروسازان در مقابل بخشنامه اخیر دولت برای تثبیت قیمت خودرو، انتظار پرداخت ماه‌التفاوت دارند، گفت: تولید روزانه خودروسازان به دوهزارو ۵۰۰ دستگاه در روز می‌رسد و تمام تعهدات آنها تا پایان خردادماه تحویل می‌شود. غلامرضا شافعی درخصوص بخشنامه دولت مبنی بر تثبیت قیمت خودرو گفت: زمانی قیمت گذاری برخی کالاها، یک تکلیف قانونی است که دولت به آن عمل کند اما دو قانون هم‌اکنون وجود دارد که به دولت اجازه قیمت گذاری نمی‌دهد. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: در مواردی همچون تثبیت قیمت هشت گروه کالایی که دولت در روزهای گذشته ابلاغ کرده است و در فهرست آن، خودرو نیز به چشم می‌خورد، اگر دولت ضرورتی احساس کند، باید ارزیابی‌هایی صورت دهد که فاصله قیمت تمام‌شده با آنچه به‌عنوان قیمت تثبیتی اعلام شده است، چقدر است و آن را قالب پارانه به واحد تولیدی پرداخت کند. او گفت: خودروسازان چنین انتظاری از دولت دارند که اگر خودرو را قیمت‌گذاری می‌کنند، با توجه به شرایط موجود اقتصادی و سیاسی و نیز وضعیت نقدینگی خودروسازان، قیمت تمام‌شده را محاسبه و ماه‌التفاوت را به آنها پرداخت کند.

ایجاد بانک اطلاعات اقتصادی

برای شناسایی دقیق دریافت مالیات

● **فارس:** رییس کل سازمان امور مالیاتی کشور از ایجاد بانک اطلاعات اقتصادی در سازمان امور مالیاتی برای شناسایی دقیق افراد برای دریافت مالیات خبر داد. عسگری با اشاره به اینکه برای نظام مالیاتی کارآمد، باید بانک‌های اطلاعاتی درستی به کار گرفته شود، اظهار کرد: در حال حاضر هیچ جایگزینی برای دریافت مالیات، غیراز داشتن اطلاعات صحیح وجود ندارد. وی افزود: در قانون پنج‌ساله برنامه پنجم توسعه نیز بر این موضوع تأکید شده که سازمان امور مالیاتی کشور باید یک بانک اطلاعات اقتصادی از مودیان مالیاتی داشته باشد.

رییس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس:

شانس کم تولید برای دریافت اعتبار

● **فارس:** رییس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس ضمن انتقاد از شیوه فعلی اصلاح قیمت‌ها، تنها دستاورد این شیوه را افزایش نرخ تورم عنوان کرد و نسبت به بروز کسری بودجه در تأمین اعتبارات فاز دوم هدفمندسازی یارانه‌ها و نیز عدم امکان تخصیص اعتبار به بخش‌های تولید و سلامت هشدار داد. غلامرضا مصباحی‌مقدم، با اشاره به رویکرد دولت در اجرای مرحله دوم قانون هدفمندی یارانه‌ها اظهار کرد: با این شیوه اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها، موافق نیستیم. دقیقاً افزایش قیمت‌ها یا اصلاح آن، کاری است که ۱۶ سال پیش دولت‌های رفسنجانی و خاتمی انجام داد که حدود ۳۰ درصد قیمت‌ها افزایش یافت و نتیجه‌ای در بر نداشت. رییس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس ادامه داد: آنچه دولت با این شرایط درآمد کسب می‌کند در نقطه سرسره به هزینه‌ها و درآمدها نمی‌رسد و با این حال سوال این است که چگونه می‌خواهد قانون هدفمندی را اجرا کند که ۱۰هزارمیلیارد تومان سهم تولید، دوهزارمیلیارد سهم بیمه بیکاری و چهارهزارمیلیارد آن سهم درمان و سلامت است. این مباحث را نمی‌توان در قانون‌گذاری آورد و سخن قانون‌گذاری نیست. وی ادامه داد: همه علایم در اقتصاد باید یک جهت را نشان دهد و اکنون مهم‌ترین موضوع دولت، کاهش تورم است. اگر این موضوع باشد حتماً باید تزریق پول به شدت کاهش یابد و روش‌هایی برای جذب پول داشته باشیم تا بازارها به هم نریزد و جذب پول صورت گیرد که پس از آن به سمت تولید هدایت شود تا همزمان بتوان با کاهش تورم رکود را نیز از بین برد. زیرا جذب نقدینگی و کاهش تورم، رکود را به همراه خواهد داشت؛ در صورتی که در تولید نیازمند نقدینگی هستیم و مهم این است که پول جمع‌شده را به سمت تولید هدایت کنند در غیراین صورت با کمبود نقدینگی هم روبه‌رو نخواهیم بود. رییس کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس درخصوص شیوه اختصاص نرخ ترجیحی حامل‌های انرژی به تولید در دولت قبل و تصمیم دولت کنونی برای کمک به تولید از طریق نرخ استهلاك تزولی، اظهار کرد: نرخ ترجیحی برای تولیدکننده در اصل چیز خوبی است. اگر اصلاح قیمت حامل‌های انرژی در بخش مصرف با شیب تندتر و در بخش تولید با شیب کمتری به اجرا درآید حتماً به صلاح تولید است. باید به تولیدکننده این پیام را داد که سال دیگر قیمت‌ها بالا می‌رود و سال‌های بعد قیمت حامل‌های انرژی بالاتر خواهد رفت و باید به دنبال اصلاح سیستم‌ها باشید. وی ادامه داد: اگر شوک قیمتی بیکاره باشد فشار به تولیدکننده آورده و با مشکل روبه‌رو می‌شود اما در صورتی که به تولیدکننده هشدار داده شود که با تغییر روش‌ها و اصلاح سیستم‌ها، چرخه تولید را بهبود کند، در عین حال که قیمت‌ها اصلاح می‌شود تولید نیز باصرفه خواهد بود و به کار خود ادامه می‌دهد.

وزارت نیرو: تابستان

خاموشی نداریم

● **مهر:** با افزایش مصرف بهاری و جهش مصرف برق، ذخیره نیروگاه‌های کشور در حالی به حدود هزارمگاوات کاهش یافته است که معاون وزیر نیرو اعلام می‌کند: برای تابستان سال جاری خاموشی نخواهیم داشت. همزمان با افزایش تدریجی دمای هوا در اکثر استان‌ها به‌ویژه شهرهای جنوب کشور، متوسط مصرف برق هم در طول چند روز گذشته با جهشی چنددرصدی همراه شده است.

شرق، عطا حسینیان: کاپشن آبی‌رنگم را می‌پوشم. همانی که شب قبل مسوول ایستگاه به من داده. ساعت کاری‌ام از شش‌صبح آغاز می‌شود، یعنی باید راس ساعت‌شش در ایستگاه تعیین‌شده حاضر باشم. راه دور است و باید خانه را ساعت پنج ترک کنم. آنهایی که در شهرهای اطراف تهران زندگی می‌کنند که زودتر از اینجا باید از خانه بیرون بزنند، به ایستگاه موردنظر می‌رسم. کنسار مانی؛ کارگری که در کارم به من کمک می‌کند، می‌ایستم از شش‌صبح تا دو بعدازظهر شیفت کاری من است، برای تجربه یک‌روزه کارگر ایستگاهی بی‌آرتی‌بودن. مسافران علق هستند و برخی هرچند بی‌وقم لب‌خندی نیست. نه‌تنها صبحانه‌ای در کار نیست بلکه از ناهار هم خبری نیست. ترک مکان در این شغل جرمی ناخوشودنی است که شاید منجر به تذکر یا اخراج هم بشود. کار بدون صبحانه و مهم‌تر در همان لحظه آغازین با سروکله‌زدن با مردم آغاز می‌شود. برخی از مسافران علق هستند و برخی هرچند بی‌وقم لب‌خندی بر لب دارند. بعد از اینکه اولین اتوبوس می‌رود، از مانی می‌پرسم: هرروز در این ایستگاه هستی؟ می‌گوید: محل کار ثابت نیست، هرروز در ایستگاه خاصی می‌ایستد. از شب قبل مسوولان، ایستگاه موردنظر را برای روز بعد مشخص می‌کنند و بر اساس محل تعیین‌شده هر فرد به‌صورت ایستاده و بدون لخط‌های نشستن بر صندلی، کارش را آغاز می‌کند. اگرچه شیفت‌ها هشت‌ساعته است ولی کم‌بودن دستمزدها برخی را مجبور کرده که دوشیفت یعنی ۱۶ ساعت در روز کار کنند.

کارگران دیگری هم در آن نزدیکی‌ها هستند. وحید ۲۰ساله ساکن شهر قدس کرج، دانشجو فوق‌دیپلم گرافیک، کارش در یکی از ایستگاه‌های خط یک بی‌آرتی را به‌وسیله معرفی یکی از دوستانش پیدا کرده و برای استخدام تنها سفته‌ای به مبلغ یک‌میلیون تومان در اختیار مسوولان شرکت فن‌آسا (پیمانکار تأمین‌کننده گیت‌های بلیت الکترونیک تمامی خطوط بی‌آرتی) قرار داده است.

او در تشریح وضعیت کاری خود می‌گوید: ساعت کاری از شش‌صبح تا دو بعدازظهر است و حقوقی معادل روزانه ۱۷هزارتومان به‌صورت هفتگی دریافت می‌کنم که البته پرداخت‌ها هم در بسیاری از مواقع منظم نیست و پس‌ویش می‌شود.

او که همچنان به سوال‌های پی‌درپی مسافران پاسخ می‌دهد، می‌گوید: سلاغتی دوهزارتومان برای چنین کار طاقت‌فرسایی بسیار ناچیز است؛ نه بیمه‌ای، نه قراردادی، نه پاداش و عیدی‌ای. تنها کسانی که مجبور هستند تن به چنین شرایط سخت کاری می‌دهند.

مسافران یکی پس از دیگری وارد ایستگاه‌های بی‌آرتی می‌شوند. افرادی که بلیت الکترونیک دارند به‌سرعت کارشان را بر گیت‌های ورودی می‌کشند و به سمت اتوبوس‌ها به‌سرعت می‌دوند. آنهایی که بلیت الکترونیک ندارند، پولشان را به نگهبان ایستگاه می‌دهند و با اندکی معطلی وارد ایستگاه می‌شوند.

نگهبانان ایستگاه‌ها در تمامی ۹ خط بی‌آرتی کاپشن‌های آبی‌رنگی به نشان است؛ کاپشن‌هایی که با یک‌سال‌وینیم پیش تنها کارهای نازجی و سبزرنگ بود. جواد یکس دیگری از نگهبانان ایستگاه‌های خط ۴ بی‌آرتی است که در تشریح شرایط کاری خود می‌گوید: کاپشن‌های آبی‌رنگ را شرکت به کارکنان داده است

البته به عبارت صحیح‌تر باید گفت فروخته است زیرا برای تحویل این کاپشن‌هایی که پوشیدنشان الزامی است، مبلغ ۲۰هزارتومان از حقوق افراد کسر شده است. او که خود به‌واسطه معرفی شرکت‌های کارایی به این شغل وارد شده، می‌گوید: یکی از شرکت‌های کارایی مبلغ ۱۵۰هزارتومان برای پیدا کردن این کار از من دریافت کرد و به‌واسطه آن شرکت وارد این کار شدم. پول‌های فشرده‌شده در دستش را در جیب کاپشن آبی‌رنگش می‌گذارد و می‌گوید:

هیچ قراردادی بین ما و شرکت فن‌آسا وجود ندارد و تمامی نگهبانان ۹ خط بی‌آرتی به‌صورت دیمی وارد این کار شده‌اند و به‌صورت دیمی نیز از این کار اخراج می‌شوند. او درباره ساعت کاری خود نیز می‌گوید: اگر با روزی ۱۷هزارتومان، و هفتگی ۱۱۹هزارتومان، ماهانه ۴۷۶هزارتومان مخرجت تأمین شود تنها روزی یک شیفت کار می‌کنی اما هستند افرادی که برای تأمین مخرج زندگی روزانه دوشیفت یعنی ۱۶ ساعت کار می‌کنند تا در نهایت ۹۵۲هزارتومان دریافت کنند که البته برای دریافت این مبلغ نیز باید از هفت‌خوان رستم بگذردن چون تجربه ثابت کرده اگر ساعت کاری بچه‌ها زیاد باشد مسوولان ایستگاه از ساعت کاری آنها به‌بهانه‌های مختلف کم می‌کنند.

جواد یکی دیگر از نگهبانان نیز برای شروع به کار، سفته یک‌میلیون‌تومانی به مسوولان شرکت فن‌آسا داده است و درباره چگونگی توزیع نیروها در ایستگاه‌های مختلف می‌گوید: هر خط نیروهای خاص خود را دارد و کلیات شرایط کاری در تمامی خطوط مشترک است ولی برخی از خطوط به‌واسطه داشتن مسوولان ایستگاه باصافتر، شرایط بهتری دارند. با این حال حوزه کاری نگهبانان از سوی مسوولان ایستگاه‌ها میان کارکنان توزیع می‌شود و بسته به شلوغی و خلوتی آن ایستگاه تعداد نگهبانان نیز متفاوت است. یعنی برخی از ایستگاه‌ها به دلیل ازدحام جمعیت و شلوغی سه یا چهار نگهبان دارند و بعضی از ایستگاه‌ها نیز تنها با یک نگهبان در یک شیفت کاری اداره می‌شوند.

یک‌روز با آبی‌پوشان «بی‌آرتی»

۸ ساعت کار بی‌وقفه فقط برای هفته‌ای ۱۱۹ هزار تومان



عکس فرانک شکری

او نیز از پایین‌بودن دستمزدها می‌نالد و می‌گوید: مسوولان این شرکت با این استدلال که تعدادی از ماموران ایستگاه‌ها از پول نقدی یا همان دخل ایستگاه‌ها دزدی می‌کنند حقوق بسیار کمی به کارکنان خود پرداخت می‌کنند. آنطور که من شنیدم در برخی از ایستگاه‌ها میزان دخل روزانه با برآورد مسوولان شرکت از درآمد آن ایستگاه تطابق ندارد و بر این اساس مسوولان استدلال می‌کنند که این اختلاف به دلیل سرعت کارکنان از مبالغ نقدی دریافت‌شده از مردم است. شاید هزینه‌های سرسام‌آور این روزهای زندگی است که سبب شده افراد سن‌وسال‌دار را هم تکوتوک در ایستگاه‌های بی‌آرتی با کاپشن‌های آبی‌رنگ مشاهده کنی، فهم ۵۳ساله یکی از آنهاست. او که ابتدا با حالت عصبی آمیخته با ترس جواب‌های سریالا می‌دهد بعد از مشاهده کارت خبرنگاری مکنی می‌کند و می‌گوید: بازنشسته تأمین‌اجتماعی هستم. برای تأمین بخشی از هزینه‌های زندگی روزانه هشت‌ساعت یعنی یک شیفت در این ایستگاه یا ایستگاه‌های دیگر در خط ۷ کار می‌کنم. خوب صحبت می‌کند آنقدر که تحمل نمی‌کنم و مدرک تحصیلی‌اش را می‌پرسم؛ با لبخند جواب می‌دهد که دیپلمه است. می‌گوید: ما نگهبانان بی‌آرتی ویت‌ترین پایتخت ایران هستیم، مسافران و توریست‌های خارجی اگر به تهران سفر کنند، وضعیت ظاهری ما در چشم آنها پررنگ خواهد شد. برای تهران و ایران برازنده نیست که حتی یک صندلی برای نشستن و یک سایه‌بان برای پناه‌گرفتن از آفتاب داغ تابستان و باران زمستان نداشته باشیم. شاید سن‌وسالشی و متانتی که در رفتارشان دیده می‌شود، مسوولان شرکت فن‌آسا و مسوولان ایستگاه‌هاش را به صرافت انداخته است که روزانه ۲۰هزارتومان برای هشت‌ساعت کاری به او دستمزد دهند. با این حال او نیز از نبود حداقل امکانات حقوق کم و ناچیز و گاهی رفتار زشت و توهین‌آمیز مسافران بی‌آرتی شکایت دارد.

و بعد چنانچه گویی مدیران شهری و شورای شهر روبه‌رویش نشست‌اند، خطاب به من می‌گوید: از قول من بنویس، شاید شماها هیچ‌وقت گذرتان به بی‌آرتی نیفتد ولی اعضای خانواده یا دوستان شما که از این وسیله حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند، رفاه و شرایط کاری مناسب برای من و امثال من موجب می‌شود بدون رفتارهای خشن و عصبی از آنان و تمامی شهرنودان این شهر در ایستگاه‌های بی‌آرتی استقبال کنم.

هاشم ۲۶ساله مسوول سه ایستگاه خط یک است. برای سرکشی با خودرو سواری میان سه ایستگاه در تردد است. او که از ابتدا از نگهبانی ایستگاه کارش را شروع کرده، برای گفت‌وگو به‌همراه من وارد کوچه خلوتی می‌شود. وقتی دلیل این کار را از او جویا می‌شوم به پاکت سیگار در دستش اشاره می‌کند و می‌گوید در ساعت کاری و تمام ساعاتی که کاپشن آبی‌رنگ شرکت تمن است سیگار کشیدن ممنوع است.

او معتقد است: شرایط کاری آنچنان که نگهبانان می‌گویند بد نیست. وظیفه اصلی‌اش نظارت بر نگهبانان و حساب دخل سه ایستگاهی است که مسوول آن است. در انتهای هر شیفت مبالغ نقدی جمع‌شده از سوی نگهبانان ایستگاهش را جمع‌آوری کرده و جدول ساعت کاری کارکنانش را بر می‌کند. او در واکنش به سختی شرایط کار از جمله سرپایانستان و نبودن جایگاه و صندلی برای نشستن و حتی استفاده از دستشویی می‌گوید: ماموران ایستگاه‌ها در لحظاتی که مسوولان ایستگاه برای سرکشی به ایستگاه می‌روند می‌توانند دقایقی را برای چای، سیگار، دستشویی و حتی سیگار کشیدن البته در محلی خلوت اختصاص دهند.

ماموران ایستگاه‌ها تقریباً واسطه مدیران فن‌آسا و نگهبانان ایستگاه‌ها هستند، پیگیری تمامی مطالبات نگهبانان توسط آنها انجام می‌شود و حقوق نیز در اختیار

آنهاست. خودش معتقد است مسوولان ایستگاه‌ها امین شرکت هستند زیرا تمامی دخل ایستگاه‌ها از طریق این افراد به دست مسوولان می‌رسد. وی در تشریح چگونگی جمع‌آوری مبالغ نقدی ایستگاه‌ها می‌گوید: شرکت برای هر ایستگاه در تمامی خطوط دخل مبالغ حداقلی و حداکثری در هر ۲۴ ساعت تعیین کرده که بر اساس این مبالغ تخمینی، نگهبانان هر ایستگاه به‌صورت شیفتی پاسخگو خواهند بود. برای نمونه فرض بگیریم ایستگاه چهارراه ولیعصر (عج) در خط یک روزانه مبلغ مشخصی درآمد دارد که این مبلغ باید از سوی شیفت‌ها در پایان ساعت کاری به مسوول آن ایستگاه تحویل داده شود البته چون مبالغ تعیین‌شده کاملاً تخمینی است موضوع نظارت بر اماتنداری نگهبانان ایستگاه‌ها تقریباً غیرممکن است.

او که از شرایط کاری خود تقریباً راضی است، می‌گوید: کار در ایستگاه‌های بی‌آرتی بیشتر برای جوانان و افرادی است که به‌دنبال کار پاره‌وقت و اندکی درآمد هستند در غیراین‌صورت درآمد پایین آن برای افرادی که متاهل بوده و به‌دنبال تأمین مخارج زندگی هستند به‌هیچ‌وجه مناسب نیست. او در واکنش به اخراج تمامی دختران و زنان شاغل در ایستگاه‌های خط یک بی‌آرتی ابراز بی‌اطلاعی می‌کند و می‌گوید: در حال حاضر در هیچ کدام از خطوط بی‌آرتی نگهبانان زن و دختر وجود ندارد. با این حال پیگیری‌های خبرنگار «شرق» در طول دو هفته و تا لحظه نگارش این گزارش برای گفت‌وگو با مدیران یا مدیرعامل شرکت فن‌آسا در راستای تشریح وضعیت کاری و دستمزدی نگهبانان ایستگاه‌های بی‌آرتی به نتیجه نرسید با اینکه چند نفر از مسوولان میانی این شرکت در دفتری در پارکینگ شهیدفرنی قول همکاری و مساعدت برای انجام گفت‌وگو با مدیرعامل این شرکت را داده بودند.

و افرادی است که به‌دنبال کار پاره‌وقت و اندکی درآمد هستند در غیراین‌صورت درآمد پایین آن برای افرادی که متاهل بوده و به‌دنبال تأمین مخارج زندگی هستند به‌هیچ‌وجه مناسب نیست. او در واکنش به اخراج تمامی دختران و زنان شاغل در ایستگاه‌های خط یک بی‌آرتی ابراز بی‌اطلاعی می‌کند و می‌گوید: در حال حاضر در هیچ کدام از خطوط بی‌آرتی نگهبانان زن و دختر وجود ندارد. با این حال پیگیری‌های خبرنگار «شرق» در طول دو هفته و تا لحظه نگارش این گزارش برای گفت‌وگو با مدیران یا مدیرعامل شرکت فن‌آسا در راستای تشریح وضعیت کاری و دستمزدی نگهبانان ایستگاه‌های بی‌آرتی به نتیجه نرسید با اینکه چند نفر از مسوولان میانی این شرکت در دفتری در پارکینگ شهیدفرنی قول همکاری و مساعدت برای انجام گفت‌وگو با مدیرعامل این شرکت را داده بودند.

کلابه ارتباط سيار از «فيلتر» نشدن شبکه‌های اجتماعی

● **شرق:** با تغییر روش پالس‌محوری به محاسبه کارکرد مشترکان بر مبنای دقایق استفاده از تلفن، از این پس محاسبه هزینه‌های تلفن ثابت و همراه دست‌خوش تغییراتی شده که به گفته مدیرعامل شرکت ارتباطات سيار تغییر تعرفه‌ای همراه اول از ساعت ۲۴ شنبه‌شب انجام شده است. بر این اساس سقف تعرفه هر دقیقه مکالمه ثابت به ثابت داخل استانی ۳۰ریال، سقف تعرفه هر دقیقه مکالمه ثابت به ثابت بین استانی ۳۳۰ریال و سقف تعرفه هر دقیقه مکالمه ثابت به تلفن همراه سایر اپراتورها ۲۵۰ریال تعیین شده است. وحید صدوقی مدیرعامل همراه اول در مجمع عمومی عادی سالانه شرکت ارتباطات سيار ایران گفت: با اجرای طرح یکسان‌سازی (FLAT) کردن همراه اول از ساعت ۲۴ شنبه‌شب، نرخ جدیدی برای سیم‌کارت دایمی و نرخ دیگری برای سیم‌کارت اعتباری تعیین شد و به این ترتیب مکالمه با سیم‌کارت‌های همراه اول مانند دو اپراتور دیگر در سراسر کشور دارای یک نرخ مکالمه خواهد شد.

صدوقی همچنین به انتقاد تلویحی از عدم فیلترینگ شبکه‌های اجتماعی تلفن همراه پرداخت. وی گفت: در کشورهای مختلف دولت‌ها این نرم‌افزارها فیلتر می‌کنند اما در ایران به دلیل آزادی‌هایی که وجود دارد این اتفاق نیفتاده است. رییس هیات مدیره شرکت مخابرات ایران نیز در این مجمع گفت: همراه اول با رشد ۲۳درصدی سود خالص نسبت به سال ۹۱، در سال ۹۲ به میزان ۲۲هزارو ۸۰۰میلیاردریال سود خالص کسب کرده است. سیدمصطفی سیدهاشمی متذکر شد: هم‌اکنون ۲۷۹کشور نسل چهارم ارتباطات را به صورت تجاری راه‌اندازی کرده‌اند و تا پایان سال طبق پیش‌بینی‌ها این تعداد به ۲۵۰کشور خواهد رسید. وی افزود: در سال ۹۲ با جذب شش‌میلیون مشترک جدید تعداد مشترکان همراه اول به ۵۲میلیون مشترک افزایش یافته است. رییس هیات‌مدیره شرکت مخابرات ایران یادآور شد: این شرکت در سال ۲۲و ۹۲هزارو ۸۰۰میلیاردریال سود خالص کسب کرده و نسبت به سال ۲۳و ۹۱درصد رشد داشته است. وی همچنین در پاسخ به اینکه گفته می‌شود همراه اول سرمایه‌گذاری نمی‌کند، گفت: طبق گزارش حسابرسی و حسابرسان قانونی در سال ۹۲ به میزان دوهزارو ۷۷۵میلیاردتومان سرمایه‌گذاری انجام شده که دوهزارو ۳۰۰میلیاردتومان نیز در سال ۹۳ سرمایه‌گذاری خواهد شد. سیدهاشمی گفت: امیدواریم در سال آینده هشت‌هزارو ۳۰۰میلیاردتومان سود کسب کنیم تا بتوانیم سود هزارو ۳۰۰تومانی را به ازای هر سهم تقسیم کنیم.



گری

کم‌اشتهای پرتوان





www.nia.ir

هواي شما را داريم ...!

خدمات مشتریان: 021-23 22