

ادامه از صفحه ۵

بررسی روان‌شناختی عوامل مؤثر بر حقوق و دستمزد در سال ۹۵

برداشت افراد از امکان بقای شغل مورد تصدی و سازمان، بخش مهمی از ذهنیشان را درخصوص حقوق موردتقاضا شکل می‌دهد. بررسی پیشرفت در زمانی که بقای سازمان در خطر است، در ذهن شاغل به تأخیر خواهد افتاد و نیاز ابتدایی‌تر امنیت به‌عنوان انگیزه اصلی فعال خواهد شد.

احساس امنیت شغلی و اقتصادی

در صورتی‌که تفاوت فاحشی بین وضعیت سازمان و شرایط عمومی اقتصادی وجود داشته باشد، ممکن است متخصص خواست‌های خود را حفظ کند و با قطع تعلق سازمانی‌اش به دنبال برآورده‌کردن نیاز به پیشرفت در بازارهای کار جدید برآید. طبیعتا کارفرما نیز در شرایط عدم ثبات سازمانی و اقتصادی، قدرت ریسک و سرمایه‌گذاری خود بر نیروی انسانی را از دست خواهد داد و احتمالا به دنبال کاهش هزینه نیروی انسانی برخواهد آمد.

با ایجاد امید به بهبود در فضای کسب‌وکار و ایجاد آرامش و ثبات نسبی اقتصادی، امنیت شغلی در شرایط نسبتا مناسبی در سال آینده قرار خواهد داشت و به‌ویژه کارفرمایانی که به دنبال گسترش روابط با خارج از مرزهای ایران هستند، با امنیت بیشتری به سرمایه‌گذاری در جذب نیروی متخصص خواهند پرداخت.

با این حال این امنیت، زمانی ایجاد خواهد شد که کارفرما به‌طور پایدار بتواند امکان دسترسی کم‌ریسک را در بازارها و کسب‌وکارهای جدید تجربه کند.

تصور فرد از قدرت خرید

فقر در جوامعی که شهروندان آن از حداقل‌های زیستی برخوردار هستند، بیش از آنکه مفهومی بیرونی بر مبنای نقطه برش درآمدی معینی باشد، بر ذهنیت افراد استوار است. درک فرد از قدرت خرید خود و مقایسه آن با وضعیتش در گذشته و همچنین مقایسه با سایر افراد هم‌سنخ (این سنخیت می‌تواند منطقه‌ای، شغلی، خانوادگی یا طبقه‌ای باشد) خود است که ذهنیت او را از موقعیت اقتصادی خویش و به‌تبع آن میزان موفقیتش در جامعه شکل می‌دهد. نرخ تورم به‌ویژه تورم اعمال‌شده بر سبد کالاهای مصرفی افراد، مهم‌ترین شاخصی است که ذهنیت افراد را به سمت کاهش قدرت خریدشان سوق می‌دهد.

با توجه به سیاست‌های دولت در پایین‌نگه‌داشتن نرخ تورم در سال‌های گذشته و پیش‌بینی ادامه روند کاهشی آن در آخرین آمار صندوق بین‌المللی پول، بعید به نظر می‌رسد که تصور افراد از کاهش قدرت خریدشان بتواند نقش پررنگی در فشار بر کارفرما در جهت افزایش درآمد نیروهای متخصص بازی کند.

پیش‌بینی سود

نیروهای متخصص نقش خود را در ایجاد سوددهی در سازمان‌ها، کلیدی ارزیابی می‌کنند و پیش‌بینی سوددهی سازمان و روند فروش و درآمدزایی آن در طول سال، انتظارات درآمدی ایشان را به‌ویژه درخصوص پاداش افزایش می‌دهد.

کارفرمایان هوشمند معمولا مکانیسم‌هایی برای توزیع بخشی از سود سازمان در بین کارکنان در نظر می‌گیرند.

طبیعتا در صورتی‌که برنامه‌های سازمانی و وضعیت عمومی اقتصادی، احتمال سوددهی را در آینده نزدیک در ذهن کارکنان ایجاد کند، انتظارات و فشار بر کارفرما در داشتن سهمی در این سود نیز افزایش خواهد یافت. انتظار می‌رود پیش‌بینی رشد اقتصادی چهاردرصدی به همراه نتایج برجام، متخصصان را امیدوار به سود بیشتر سازمان‌هایشان کند. بااین‌حال باید درنظر گرفت که این وضعیت در صنوف مختلف متفاوت است و فشار بالایی که کسب‌وکارهای مختلف در چند سال اخیر پشت‌سر گذاشته‌اند، از یک سو و زمان‌بر بودن تأثیر رفع تحریم‌ها از سوی دیگر، کارفرمایان را به نگاهی واقع‌بینانه در این خصوص وادار کند.

در مجموع به نظر می‌رسد در سال ۹۵ بیشتر عوامل روان‌شناختی، متخصصان را به سمت خواست مزد بیشتر هدایت خواهد کرد و کارفرمایان نیازمند ایجاد تغییرات علاوه بر نرخ مصوب وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی خواهند شد، اما باید در نظر داشت که مواردی عینی مانند روند اجرای برجام، قیمت نفت و عوامل پیش‌بینی‌نشده سیاسی و اقتصادی از یک سو و نگاه کمتر خوشبینانه کارفرمایان به وضعیت اقتصادی از سوی دیگر، می‌تواند برآورده‌شدن این خواست را به تعویق بیندازد یا تعدیل کند.

تخت‌گاز اماراتی‌ها در کلاهبرداری

احمد میردخانی: تحریم‌های اقتصادی فقط یک حوزه خاص از اقتصاد را تحت تأثیر قرار ندادند. این محدودیت‌ها حتی حوزه‌ای مانند واردات خودرو را که بیشترین درآمد را برای تولیدکنندگان خودرو و به‌ویژه خودروسازان غربی به همراه داشت، با چالش جدی مواجه کردند. در روزگار تحریم ایران، شرکت‌های خودروسازی مادر ارتباط خود را با ایران قطع کردند و باز هم امارات در نقش واسطه‌ای برای واردات ایران، وارد میدان شد. جدای از هزینه‌هایی که این واسطه‌گری‌ها به تجار ایرانی تحمیل می‌کرد، سوءاستفاده‌ها و کلاهبرداری‌های گسترده‌ای نیز دامن‌گیر آنها می‌شد. از خورده‌شدن پول تا قالب‌کردن خودروی ساده به جای فول آپشن و خودروی تعمیری به جای خودروی نو. فرهاد احتشام‌زاده، رئیس انجمن واردکنندگان خودرو ایران، در گفت‌وگو با «شرق» از واردات واسطه‌ای خودرو در دوران تحریم می‌گوید. او از انبوه پرونده‌های کلاهبرداری ارجاع‌داده‌شده به سفارت ایران در امارات خبر می‌دهد.

واردات خودرو در دوران تحریم به چه صورتی انجام می‌شد و چه تفاوتی با دوران قبل از تحریم داشت؟

پیش از اینکه تحریم‌های خودرویی اعمال شوند و واردات خودرو هم مشمول این تحریم‌ها شود، واردات خودرو مستقیما از طریق شرکت‌های خودروسازی مادر انجام می‌شد، اما بعد از اعمال تحریم‌ها، به دلیل بسته‌شدن راه‌های قبلی و قطع ارتباط مستقیم با شرکت‌های خودروسازی، واردات به صورت غیرمستقیم و از مسیر کشورهای ثالث و حداقل با یک حمل اضافه انجام می‌شد. در این شرایط، خریده‌ها حتما باید از طریق منابع دست دوم و سوم انجام می‌شد؛ یعنی شرکت خودروساز، خودرو را به نمایندگان خود در دیگر کشورها می‌فروخت و پس از آن واردکنندگان ایرانی می‌توانستند از این نمایندگی‌ها و شرکت‌ها خریداری کنند؛ بنابراین حداقل یک واسطه اضافی بین خریدار ایرانی و تولیدکننده خودرو وجود داشت که طبیعتا باعث افزایش هزینه‌ها هم می‌شد.

چه هزینه‌هایی باید می‌پرداختید؟

از آنجا که امکان حمل مستقیم از کارخانه به ایران وجود نداشت، خودرو لزوما باید غیرمستقیم و حداقل در دو مرحله، از کارخانه به کشور واسط و از آنجا به ایران، حمل می‌شد. جدای از این، واسطه‌ها از این مبادله تجاری انتظار سود داشتند و همین مسئله قیمت نهایی خودرو را بالا می‌برد. بعد از دی ۹۴ که دستورالعمل جدید واردات خودرو مطرح شد، شرکت‌های ایرانی واردکننده خودرو به طرف‌های خارجی اعلام کردند براساس دستورالعمل جدید کشور، الزاما واردکنندگان باید با شرکت مادر ارتباط مستقیم برقرار کنند. پس از آن برخی از شرکت‌ها توانستند این ارتباط مستقیم را برقرار کنند و برخی هم هنوز برای برقراری ارتباط مستقیم با تولیدکننده اصلی خودرو مشکل دارند و این خودروسازها نیز هنوز سیاستی برای ارتباط مستقیم با ایران ندارند.

در این وضعیت، دستورالعملی برای عبور از این شرایط تدوین شد تا اگر شرکت مادر مستقیما با ایران کار نمی‌کند، این قابلیت وجود داشته باشد که این ارتباط از طریق شرکت‌ها و اشخاص ثالث برقرار شود و نمایندگی این خودروسازان از طریق نمایندگان و دفاتر و شعب آنها در کشورها ثالث به ما اعطا شود. این اعطای نمایندگی‌ها منطقا باید با هماهنگی شرکت مادر باشد، اما بسیاری موارد نیز با هماهنگی نبوده و شرکت ثالث برای استفاده از بازار ایران، اقدام به اعطای نمایندگی به شرکت ایرانی می‌کرد. وزارت صنعت، معدن و تجارت در دستورالعمل جدید واردات خودرو مقرر کرد در حوزه کالاهای سرمایه‌ای، به شرکت‌های گواهی داده شود که با شرکت مادر ارتباط مستقیم داشته باشند، اما در مقطعی که دوران گذار از تحریم است، شرکت‌هایی هستند که برخی با اطلاع و برخی بدون اطلاع شرکت مادر، نمایندگی خودروسازان هستند و به صورت غیرمستقیم فعالیت می‌کنند. حالا براساس سیاست‌های وزارت صنعت، با هدف شفاف‌سازی، به تمام کسانی که به صورت غیرمستقیم نمایندگی گرفته‌اند، احتظار داده شده است که در زمانی محدود، وضعیت ارتباط خود با شرکت مادر را مشخص کنند. طبیعتا در مواردی که اعطای نمایندگی بدون اطلاع شرکت مادر بوده، شرکت خودروساز تعهدات کارانه‌ی و خدمات پس از فروش را نمی‌پذیرد و در مواردی که شرکت مادر بر فرایند اعطای نمایندگی نظارت داشته است نیز باید برای حضور قطعی و مستقیم در ایران یا ترک آن، تصمیم‌گیری کند.

به دوران تحریم از طریق کدام کشورها اقدام به واردات واسطه‌ای خودرو می‌کردیم؟

در دوران تحریم‌ها بیشترین واردات غیرمستقیم

ایران برای همه کالاها، کشور امارات بود و هست. در حقیقت این کشور بیشترین سود را از تحریم ایران برد؛ از حمل غیرمستقیم کالا به ایران به سود بالایی رسید و تراز تجاری بسیار مثبتی با ایران پیدا کرد. البته عمده‌ترین واسطه ایران در واردات خودرو، امارات بود و کشورهای حاشیه خلیج‌فارس یعنی کویت، قطر، اردن و عربستان هم سهم بسیار کمی داشتند.

سود دریاقتی این واسطه‌ها در معامله فروش خودرو به ایران چقدر بود؟

بسته به مدل خودرو و بسته به شرایط، حجم سفارش و مقطع زمانی سفارش، درصدها کم و زیاد می‌شدند و تقریبا بین سه تا هشت درصد به قیمت نهایی خودرو اضافه می‌شد.

کشورهایی هم بودند که مستقیما از آنها خودرو بخریم؟

بسیار کم بودند. شاید در حد یک یا دو شرکت این کار را می‌کردند اما از سال گذشته که دستورالعمل جدید واردات خودرو اجرائی شد و الزاما خودرو باید با پایبندی کامل به مقررات و قوانین کشور، تحت استانداردهای اروپایی وارد شود، بسیاری از شرکت‌های واردکننده خودرو با شرکت‌های خودروساز ارتباط مستقیم برقرار کردند. البته شرکت‌هایی نیز هستند که هنوز ارتباط مستقیم ندارند و بیکسر شفاف‌کردن وضعیت نمایندگی هستند.

از خرید واسطه‌ای خودرو با توجه به تحریم نقل‌وانتقال پول از طریق شبکه بانکی، جابه‌جایی وجود مورد نیاز برای واردات خودرو چگونه انجام می‌شد؟

خودرو از سال ۹۱ به‌بعد مشمول دریافت ارز دولتی نیست. از دیگرسو، استفاده از ال‌سی ایرانی در

کشورهای حاشیه خلیج‌فارس اصلا امکان‌پذیر نبود و حالا هم کماکان برای بسیاری از آنها میسر نیست. در این شرایط نقدیگی واردات خودرو عمده‌تا بر خرید ارز آزاد و انتقال آن از طریق صرافی‌ها و شرکت‌های صرافی متعلق به بانک‌ها انجام می‌شد. **چه به صورت چمدانی هم ارز انتقال می‌دادید؟**

نه. باید منشأ تأمین ارز خودرویی که خریداری می‌شود مشخص باشد. ارز آزاد از طریق صرافی‌ها و صرافی بانک‌ها تهیه و منتقل می‌شد.

چقدر برای این جابه‌جایی کارمزد پرداخت می‌کردید و این کارمزدها در انتقال پول از طریق سیستم بانکی در دوره پیش از تحریم چه میزان بوده است؟

کارمزدها متغیر بوده اما به طور متوسط بین سه تا هشت درصد نیز بابت این انتقال وجه کارمزد پرداخت می‌شد. قبل از تحریم‌ها، ارز از طریق سیستم بانکی و با درصد کارمزد متعارف و قانونی سیستم بانکی که بسیار ناچیز بود، انجام می‌شد.

چه احتساب هزینه‌هایی که برای انتقال ارز و حمل دوباره خودرو پرداخت می‌کردید، یک خودرو چقدر گران‌تر تمام می‌شد؟

در آن دوران باید استانداردهای اروپایی یعنی کلیات الزامات قانونی برای واردات خودرو رعایت می‌شد اما در برخی موارد به‌واسطه تنگناهای دوران تحریم قابل‌چشم‌پوشی بود که در این شرایط خودروی خریداری‌شده طبیعتا قیمت پایه کمتری داشت اما درعوض هزینه انتقال وجه و حمل بالاتری به آن تعلق می‌گرفت که عاقبت قیمت آن را با خودرو قبل از تحریم‌ها برابر می‌کرد. در شرایط پساتحریم، خودروی وارداتی باید مطابق تمامی قوانین و مقررات جاری ایران باشد و قیمت پایه بالاتری دارد اما حمل

اقتصاد

«احتشام‌زاده» از انبوه کلاهبرداری حاشیه‌نشینان خلیج فارس در فروش واسطه‌ای خودرو به ایران خبر داد

تخت‌گاز اماراتی‌ها در کلاهبرداری



دوباره و انتقال وجه با هزینه کمتری انجام می‌شود و باز هم قیمت تغییری نمی‌کند. درمجموع تفاوت قیمتی عمده‌ای در بهای نهایی وجود نداشته و فقط سطح مشخصات، استانداردها و الزامات قانونی تغییر می‌کرده که حالا کاملا منطبق با شرایطی است که قوانین کشورمان مشخص کرده است.

منظور من این است که فرضا خودرویی که ۵۰ هزار دلار فروخته می‌شد در دوران تحریم و قبل از آن با چه قیمتی تمام می‌شد؟

در دوران تحریم این خودروی ۵۰هزاردلاری که خریده می‌شد به دلیل اینکه مستقیما برای بازار ایران تولید نشده بود، دارای استانداردهای پایین‌تری بود و قیمت پایه کمتری داشت، اما هزینه‌های نقل و انتقال پول و حمل خودرو این تفاوت را پوشش می‌داد. قبل از تحریم هم خودرو به سفارش ما درست می‌شد و قیمت بالاتری داشت، اما دیگر هزینه‌ای برای حمل دوباره و نقل و انتقال پول به آن اضافه نمی‌شد.

یعنی در دوره تحریم استاندارد و کیفیت خودروها پایین آمد و قیمت‌ها هم افت کرد، اما با هزینه‌های تحمیل‌شده قیمت نهایی آنها ثابت ماند.

لزوما نمی‌توان گفت کیفیت کاهش یافته است، بلکه سطح انتظارات کاهش پیدا کرد؛ چراکه الزامات ایمنی، قانونی و استاندارد را نمی‌توان کاهش داد. این الزامات باید رعایت می‌شد، اما سخت‌گیری در رعایت همه موارد کاهش پیدا کرد.

در این شرایط کلاهبرداری هم می‌شد؟

تاجران بسیاری هستند که پولشان در این فرایند «خورده» شده است؛ تا جایی که چندی پیش سفارت ایران در امارات هم به خریداران خودرو هشداری

داد مبنی بر اینکه موارد شکایت کلاهبرداری در خرید خودرو که به سفارت ایران ارجاع داده شده، بسیار زیاد شده است و خریداران باید احتیاط کنند. چراکه در فرایند خرید واسطه‌ای خودرو، ابتدا باید پول انتقال پیدا می‌کرد تا خودرو ارسال شود و بسیاری تاجران در این فرایند با ضررهای هنگفتی روبه‌رو شدند. **کشورهای حاشیه خلیج‌فارس یعنی کویت، قطر، اردن و عربستان هم سهم بسیار کمی داشتند**

چقدر برای این جابه‌جایی کارمزد پرداخت می‌کردید و این کارمزدها در انتقال پول از طریق سیستم بانکی در دوره پیش از تحریم چه میزان بوده است؟

کارمزدها متغیر بوده اما به طور متوسط بین سه تا هشت درصد نیز بابت این انتقال وجه کارمزد پرداخت می‌شد. قبل از تحریم‌ها، ارز از طریق سیستم بانکی و با درصد کارمزد متعارف و قانونی سیستم بانکی که بسیار ناچیز بود، انجام می‌شد.

چه احتساب هزینه‌هایی که برای انتقال ارز و حمل دوباره خودرو پرداخت می‌کردید، یک خودرو چقدر گران‌تر تمام می‌شد؟

در آن دوران باید استانداردهای اروپایی یعنی کلیات الزامات قانونی برای واردات خودرو رعایت می‌شد اما در برخی موارد به‌واسطه تنگناهای دوران تحریم قابل‌چشم‌پوشی بود که در این شرایط خودروی خریداری‌شده طبیعتا قیمت پایه کمتری داشت اما درعوض هزینه انتقال وجه و حمل بالاتری به آن تعلق می‌گرفت که عاقبت قیمت آن را با خودرو قبل از تحریم‌ها برابر می‌کرد. در شرایط پساتحریم، خودروی وارداتی باید مطابق تمامی قوانین و مقررات جاری ایران باشد و قیمت پایه بالاتری دارد اما حمل

تعمیراتی به اسم خودروهای نو، از مواردی بوده است که به دفعات با آن روبه‌رو می‌شدیم. گزارش‌های زیادی در این زمینه هست و سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان آمار تمام این اتفاقات را دارد.

یعنی خودروی کارکرده و تعمیرشده را به‌عنوان یک خودروی صفرکیلومتر قالب می‌کردند؟

خودروهایی بوده‌اند که در همان ابتدای استفاده ایرادهایی داشته‌اند و واسطه‌ها پس از تعمیر آنها را به‌عنوان خودروی نو به خریداران انداخته‌اند.

کدام کشور بیشترین تخلف را داشته و خودروهای تعمیری به ایران فروخته است؟

هیچ قاعده‌ای ندارد؛ اما از آنجا که بیشترین خودروهای وارداتی از طریق امارات بوده طبیعتا بیشترین حجم تخلفات هم در این کشور افتاده است.

ترفندهای واسطه‌های فروشنده خودرو در قبل خریداران ایرانی، چه بوده است؟

مهم‌ترین اتفاقی که می‌افتاد افت کیفیت محصولات بود. بسیاری از اینها استانداردها و الزاماتی را که باید رعایت می‌کردند پوشش نمی‌دادند. برای نمونه خودروی تک‌ایرک را به اسم خودرو فول‌ایرک می‌فروختند و بعد از تصادف مشخص می‌شد این آپشن صرفا یک دریوش بوده است. خودروهایی هم بوده که به‌صورت استاندارد آپشن‌های زیادی روی آنها نصب نبوده است اما در همان کشور واسط، خودرو را بزرگ می‌کردند و با نصب غیرتخصصی این آپشن‌ها به قیمت بالاتر می‌فروختند و عملا باعث ایجاد خلل در سیستم خودروها و بروز تصادف‌ها می‌شدند. مواردی بوده که این موضوع باعث تصادف شده و علت هم نصب غیرتخصصی آپشن‌ها بوده است.

آیا امکان این وجود نداشت که مشخصات اصلی خودرو از کارخانه بگیری شود؟

نمایندگی‌ای که به سیستم شرکت مادر دسترسی دارد و خودرو را می‌خرد، دقیقا اطلاع دارد خودرو چه مشخصاتی باید داشته باشد و مطمئن است این آپشن‌ها به‌صورت استاندارد از کارخانه روی خودرو نصب شده است؛ اما خریدار متفرقه نمی‌تواند این مسائل را بررسی کند. یکی از مواردی که در بحث ساماندهی واردات خودرو، برای جلوگیری از خسارت مشتری مدنظر قرار گرفت به‌واسطه همین مشکلات بود، چراکه در این شرایط مشتری خسارت نهایی را پرداخت می‌کرد و خودرو را گران‌تر از ارزش واقعی می‌خرید. ساماندهی واردات خودرو برای این بود که شرکت‌های مادر با دسترسی به سیستم نظارت، خودروها را تأیید کنند و مسئولیت کارانهی آنها را برعهده بگیرند تا امکان این سوءاستفاده‌ها به حداقل برسد.

بخش عمده‌ای از خودروهای وارداتی از کشور کره‌جنوبی بود. آیا این کشور هم از وضعیت ما سوءاستفاده کرد؟

حجم عمده‌ای از واردات خودروهای کره‌ای که در دوران تحریم انجام می‌شد از طریق شرکت‌های غیرتخصصی انجام شده است که در این‌گونه موارد تقلب و کلاهبرداری هم بیشتر اتفاق می‌افتاد اما ردیابی این شرکت‌ها در بازار سخت‌تر است. ابتدا باید سهم واردات شرکتی و غیرشرکتی را مشخص کنیم تا میزان سوءاستفاده‌ها هم مشخص شود. چراکه شرکت‌ها تمام تضمین لازم را داده‌اند و موظف هستند ۱۰ سال خدمات پس از فروش و پنج سال گارانتی را ارائه دهند اما ۸۰ درصد خودروهای برندهای کره‌ای توسط اشخاص وارد می‌شد و هیچ الزامی به ارائه این خدمات و گارانتی نداشتند. در این شرایط مشتری در اولین مراجعه به نمایندگی متوجه می‌شد خودروی آنها از خدماتی که در زمان فروش ادعا می‌شده است برخوردار نیست.

ادامه در صفحه ۱۸

خبر

احتمال کاهش مجدد قیمت نفت

● **فارس:** در یک ماه گذشته شاهد افزایش قیمت نفت بودیم که تقویت مجدد دلار در کنار ادامه حضور مازاد عرضه در بازار می‌تواند احتمال کاهش مجدد قیمت نفت را در پی داشته باشد. به گزارش اسپوتنیک، برخی کارشناسان معتقدند قیمت نفت روندی مشابه اواسط سال گذشته میلادی را طی کند. در اواسط سال گذشته میلادی قیمت نفت برای مدتی روند صعودی شدیدی در پیش گرفت اما چندی بعد به‌شدت سقوط کرد. شرایط چند ماه گذشته نیز مشابه سال گذشته است، چراکه قیمت نفت در ماه‌های گذشته از کمتر از ۳۰ دلار در هر بشکه به بیش از ۴۵ دلار رسیده است، برهمین‌اساس برخی کارشناسان بازار جهانی نفت بر این باورند این احتمال وجود دارد که اتفاق مشابه سال ۲۰۱۵ در ادامه روند کنونی رخ دهد. یکی دیگر از عواملی که به افزایش قیمت نفت در بازار جهانی در هفته‌های گذشته منجر شده،کاهش ارزش دلار در برابر دیگر ارزهای بین‌المللی است. کاهش ارزش دلار باعث می‌شود تا توان خرید کشورهایی که از ارزیابی غیراز دلار برای خرید نفت استفاده می‌کنند، افزایش یافته و در نتیجه تقاضا در بازار نیز افزایش یابد.

نان آزادپز ارزان می‌شود

● **ایسنا:** درحالی‌که مقرر شده قیمت گندم آزاد برای نانویان و صنایع در سال جاری ارزان‌تر از سال گذشته شود، معاون وزیر جهاد کشاورزی اعلام کرد با توجه به کاهش ۲۵۰ تومانی قیمت هر کیلوگرم گندم آزاد برای صنایع و نانویان آزادپز، در سال جاری قیمت نان آزادپز براساس تصمیم کارگروه‌های آرد و نان استانی ارزان می‌شود. مدیرعامل شرکت بازرگانی دولتی اظهار کرد: براساس بخش‌نامه هیات دولت، امسال قیمت گندم یارانه‌ای هیچ تغییری نخواهد کرد و با همان قیمت کیلویی ۶۶۵ تومان عرضه می‌شود؛ اما هر کیلوگرم گندم آزاد برای صنایع مرتبط و نانوالی‌های آزادپز با ۲۵۰ تومان کاهش قیمت، کیلویی ۹۰۰ تومان عرضه می‌شود. علی قیبری گفت: با این حساب براساس تصمیمی که در کارگروه‌های استانی آرد و نان گرفته می‌شود قیمت نان آزادپز کاهش می‌یابد.

دولت بدهکارتر شد

● **ایسنا:** بانک مرکزی اعلام کرد بدهی دولت به شبکه بانکی به ۱۴۵ هزار میلیارد تومان رسید. این در حالی است که در جریان روند فرایزنده بدهی‌های دولت، معدود راهکارهای پیشنهادی برای تسویه حداقل بخشی از این طلب هم رد می‌شود. تازه‌ترین گزارش بانک مرکزی از متغیرهای پولی، از ادامه رشد بدهی‌های دولت به بانک مرکزی و بانک‌ها خبر می‌دهد. بنا بر این آمار، بدهی دولت به بانک مرکزی در پایان سه‌ماهه سوم سال گذشته به ۲۶ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان افزایش یافته که این رقم با رشد ۴۴٫۳ درصدی ثبت شده است. همین آمار تأکید دارد که این بدهی در سه‌ماهه اول سال ۱۳۹۴ با رشد ۳۴ درصدی به ۲۴٫۷ هزار میلیارد تومان و در سه‌ماهه دوم همین دوره با رشد ۴۳٫۷ به ۲۶٫۲ هزار میلیاردتومان رسیده بود. از سوی دیگر ترازنامه بانک‌ها در پایان بهمن‌ماه حاکی از ادامه سیر صعودی بدهی دولت به بانک‌هاست. این طلب بانکی از ۱۰۴ هزار میلیارد تومان در انتهای سال ۱۳۹۳ با رشد حدود ۱۳ درصدی به ۱۱۷ هزار میلیارد افزایش یافت. از این رقم ۱۱۳ هزار میلیارد برای دولت و مابقی متعلق به بدهی شرکت‌ها و مؤسسات دولتی است.

افزایش ۳۰۰ هزارشکه‌ای صادرات نفت ایران به کره‌جنوبی

● **ایرنا:** وزیر نفت گفت: صادرات نفت و میعانات گازی ایران به کره‌جنوبی پس از لغو تحریم‌ها با ۳۰۰ هزار بشکه افزایش، به ۴۰۰ هزار بشکه در روز رسید. به گزارش ایرنا به نقل از وزارت نفت، زنگنه روز یکشنبه پس از دیدار با «کانگ هو این»، وزیر امور زمین، زیربنایی و حمل‌ونقل کره‌جنوبی، درباره حجم فروش نفت و میعانات گازی ایران به کره‌جنوبی پس از لغو تحریم‌ها، گفت: این صادرات پیش از لغو تحریم‌ها حدود هزار بشکه در روز بود. وزیر نفت با بیان اینکه هنوز مشکل بانکی با کره‌جنوبی حل نشده است، از ادامه پیگیری‌ها برای حل این موضوع خبر داد. زنگنه افزود: هم‌زمان با سفر رئیس‌جمهوری کره‌جنوبی به ایران، یادداشت تفاهمی با وزیر انرژی این کشور امضا می‌شود. وی درباره علاقه‌مندی شرکت‌های کره‌ای برای سرمایه‌گذاری در ایران، گفت: طرح‌های «ایران‌ان‌جی»، توسعه بخش دوم فاز ۱۲ پارس‌جنوبی (که اتان و مولکول‌های سنگین‌تر را به‌عنوان خوراک پتروشیمی جدا می‌کند)، پالایشگاه بیدبلند ۰۲، «ان‌جی‌ال» و همچنین پالایشگاه «بهمن‌گنو» در جاسک، از طرح‌های مورد علاقه کره‌ای‌ها هستند.

م الف ۳۷۸

براساس اصلاحیه جدید قانون مالیات‌های مستقیم، مهلت تسلیم اظهارنامه مالیات بر درآمد مشاغل حقیقی (اعم از صنفی و غیرصنفی) از تیرماه به خرداد ماه تغییر یافته و مودیان محترم بایستی اظهارنامه الکترونیکی عملکرد سال ۹۴ را از طریق سامانه **www.tax.gov.ir** حداکثر تا پایان خرداد ماه ۹۵ ارائه نمایند.

سازمان امور مالیاتی کشور



سازمان امور مالیاتی کشور

اطلاعیه صاحبان محترم مشاغل:

بر اساس اصلاحیه جدید قانون مالیات‌های مستقیم، مهلت تسلیم اظهارنامه مالیات بر درآمد صاحبان مشاغل حقیقی (اعم از صنفی و غیرصنفی) از تیرماه به خرداد ماه تغییر یافته و مودیان محترم بایستی اظهارنامه الکترونیکی عملکرد سال ۹۴ را از طریق سامانه **www.tax.gov.ir** حداکثر تا پایان خرداد ماه ۹۵ ارائه نمایند.

اتاق اصناف ایران