

بنگاه

افزایش ۳۴ درصدی
قیمت اینترنت
اجتناب ناپذیر بود

جمعه گذشته بود که با تأیید سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی، بعد از حدود ۶ سال تعرفه اپراتورهای ارتباطی به میزان حداکثر ۲۴ درصد افزوده شد. این تصمیم در پی آن گرفته شد که اپراتورها در سنوات اخیر درخواست‌های متعددی برای افزایش تعرفه اینترنت داشتند. مخصوصاً که در یک سال گذشته این درخواست به کرات از سوی آنها مورد پیگیری قرار گرفته است. در همین راستا پس از دریافت مستندات مورد نیاز از اپراتورها، جلسات متعددی در سطوح مختلف در سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی به عنوان نهاد ناظر دولتی بر عملکرد اپراتورهای ارتباطی برگزار شد. اگرچه همه مستندات آنها در این خصوص مورد تأیید سازمان تنظیم مقررات قرار نگرفت، اما بررسی‌های کارشناسی حاکی از آن بود که در صورت تداوم وضعیت فعلی، آنها نه تنها امکان توسعه شبکه را نخواهند داشت بلکه امکان نگهداری شبکه فعلی را هم ندارند که در نتیجه کیفیت شبکه و خدمات آنها در ماهه‌ها و سال‌های آتی قطعاً روند نزولی پیدا می‌کند. همچنین در آذر ماه سال جاری اپراتورهای نام‌های به رئیس جمهور خواستار افزایش صددرصدی تعرفه اینترنت شدند که در نهایت، سازمان تنظیم مقررات با پذیرش تعهداتی از اپراتورها مبنی بر افزایش کیفیت شبکه، با افزایش حداکثر ۳۴ درصدی تعرفه اینترنت موافقت کرد.

در اولین روز تغییر قیمت اینترنت در کشور، برخی از هموطنان از حذف برخی بسته‌های قبلی یا تغییر قیمت بیش از ۳۴ درصد گزافه داشتند، در پی این گلایه‌ها سازمان تنظیم مقررات اعلام کرد هیچ‌کدام از بسته‌هایی که طی ماه‌های گذشته در درگاه‌های فروش اپراتورها وجود داشته‌اند، حذف نشده است و فقط همگی در سقف ۳۴ درصد افزایش قیمت، در دسترس کاربران قرار دارند. همچنین این سازمان اعلام کرد با توجه به اینکه فرایند اعمال تعرفه جدید در درگاه‌های مختلف اپراتورها (وب سایت، کد USSD، نرم‌افزار تلفن همراه) به‌صورت آنی قابل انجام نبوده و نیازمند طی فرایندی خاص هست، ممکن است برای برخی از هموطنان این شباهت پیش آمده باشد که تعدادی از بسته‌ها حذف شده‌اند اما در واقع این بسته‌ها نیز ساعاتی بعد در دسترس کاربران قرار گرفته‌اند. علاوه بر این برای بار است که سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی در مقابل این افزایش تعرفه اینترنت، تعهداتی را در جهت بهبود کیفیت شبکه موبایل (مانند افزایش ۳۰ درصدی سرعت در لایه دسترسی، رسیدن به پوشش ۹۶ درصدی اینترنت نسل چهارم، تحت پوشش قرار گرفتن حداقل ۱۰ درصد از جمعیت کشور از اینترنت نسل پنجم و...) از اپراتورها اخذ کرده و حتی این تعهدات را ضمیمه پروانه فعالیت آنها کرده تا از ضمانت اجرایی لازم هم برخوردار باشد. در کنار این، تعهدات اپراتورها که عموماً موجب بهبود شرایط در لایه دسترسی خواهد شد، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات هم اقدامات زیرساختی گسترده‌ای مانند افزایش هفتاد درصدی ظرفیت شبکه زیرساختی کشور، اجرای طرح ملی فیبرنوری منازل و کسب و کارها، رفع مشکل اشباع در لایه انتقال برخی از استان‌ها و... را در سایر لایه‌های شبکه (مانند هسته و انتقال) در دست اقدام دارد تا توسعه همزمان اجزای مختلف شبکه، منجر به افزایش کیفیت چشمگیر تجربه کاربری هموطنان شود. در پی

افزایش تعرفه‌های اینترنت سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی با اعلام این موضوع که نظارت دقیقی روی این فرایند دارد، از عموم کاربران خواسته است چنانچه با افزایش قیمتی بالاتر از ۳۴ درصد یا حذف بسته‌ای که در سال‌های اخیر در درگاه فروش اپراتورها عرضه می‌شده است، مواجه شدند، موضوع را به سامانه شبانه‌روزی ۱۹۵ اطلاع دهند تا به‌صورت فوری و خارج از نوبت به آن رسیدگی شود.

گفت‌وگو

تجاری‌سازی کریدورهای ترانزیتی مهم‌ترین عامل رشد ترانزیت و جذب بار است. تجاری‌سازی کریدورها علاوه بر توسعه ناوگان و زیرساخت‌ها به عوامل متعددی وابسته است که نبود آنها، سهم کریدورهای ترانزیتی ما از حمل‌ونقل ترانزیت را به‌طور جدی کاهش می‌دهد. خسرو سربانی مدیرکل ترانزیت، لجستیک و امور توافقنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با «ایران»، با اشاره به برنامه‌های ارتقای ترانزیت، اولویت‌های دستیابی به این هدف را تشریح کرد.

● دولت رشد ترانزیت را به عنوان یک راهبرد اقتصادی دنبال می‌کند، ظرفیت‌های این راهبرد نیز در کشور وجود دارد اما با توجه به ظرفیت‌ها، ایران سهم زیادی از ترانزیت در منطقه ندارد، دلیل آن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

رشد ترانزیت فقط مربوط به حمل‌ونقل نیست. اگر بخواهیم نحوه عملکرد ترانزیت را سطح بندی کنیم، لایه اولیه ترانزیت، لجستیک و حمل‌ونقل و لایه دوم یا لایه بیرونی ترانزیت، تجارت و جابه‌جایی کالا است. در موزارت این دولایه بحث‌های جابه‌جایی مالی، اسنادی و بسیاری موضوعات دیگر را نیز باید ببینیم. مشکل ساختاری‌مادر حوزه ترانزیت، کم‌توجهی به لجستیک حمل‌ونقل و افراد آموزش‌دیده‌ای است که باید در این عرصه حضور داشته باشند، در مقایسه با کشورهای همجوار، افراد آموزش‌دیده برای رهبری لجستیک و حمل‌ونقل کمتری را نداریم.

● ایران محور کریدور شمال - جنوب است، ظرفیت بالایی برای این کریدور بخصوص در دو سال اخیر ایجاد شده است، اما فاصله میزان تحقق ترانزیت با ظرفیت موجود هنوز کم زیاد است. برای

گزارش

نقشه‌امامی

خبرنگار

ایران با تولید بیش از ۸۰ هزار تن پنبه، رتبه ۲۷ دنیا را به خود اختصاص داده است. کشورمان در سال‌های گذشته نسبت به تولید پنبه خودکفا بوده و حتی صادرات هم داشته است اما کاشت پنبه در سال ۹۵ به کمترین میزان خود رسید. بعد از آن سال بود که دوباره تولید پنبه در مسیر رشد قرار گرفت و اکنون سطح زیرکشت آن در کشور به ۱۰۰ هزار هکتار رسیده است.

بیشترین میزان کشت هم مربوط به استان‌های خراسان رضوی، خراسان جنوبی، خراسان شمالی، گلستان، فارس و اردبیل است. وزارت جهاد کشاورزی چند سال گذشته برای خودکفایی در محصولات اساسی برنامه‌های جامع‌ارائه کرد که یکی از این طرح‌ها، طرح خوداتکایی پنبه بود و در حال حاضر نیز وزارت جهاد کشاورزی آن را پیگیری می‌کند. دولت تصمیم گرفته است با حمایت از پنبه‌کاران کشور، تولید این محصول را به خودکفایی برساند و به همین منظور هم سیاست‌های حمایتی را برای پنبه‌کاران در دست اقدام قرار داده است.

پایان فصل برداشت پنبه تا دو هفته آینده

ابراهیم هزارجریبی مجری طرح پنبه کشور در گفت‌وگو با «ایران» با اشاره به نزدیکی اتمام برداشت پنبه در کشور گفت: برداشت پنبه از اوایل شهریور از استان گلستان آغاز شد و تا اواخر دی ماه در استان‌های فارس، خراسان جنوبی و خراسان رضوی پایان می‌گیرد. در حال حاضر که به پایان فصل برداشت پنبه نزدیک شده‌ایم در حدود ۷۵ درصد پنبه برداشت شده است. خراسان و یو با اشاره به اینکه پنبه جزو

تغییر اولویت‌ها برای رشد ترانزیت



عکس: علی محمدی / ایران

کاهش این فاصله چه راهکارهایی را باید دنبال کرد؟

از دلایل سهم کم کریدور شمال - جنوب در ترانزیت، می‌توان به غیبت برنامه‌های راهبردی اشاره کرد. در هیچ سطحی برنامه‌ای برای ارتقای ترانزیت ارائه نشده است. مطالعات مختلفی درخصوص برنامه افزایش ترانزیت ارائه شده است، در سال جدید که وزارت راه و شهرسازی مطالعه ارزشمندی درخصوص شناسایی آسیب‌های ترانزیت را انجام داد اما شناسایی آسیب به‌تنهایی کافی نیست، باید راهبردی تدوین شود تا بتوان تناژ کالاهایی که از قلمرو ایران عبور می‌کند را افزایش داد و آمار بالاتری از میزان کفونی در ماه‌های گذشته برای ایجاد بسیار مورد توجه قرار گرفته است، بعد از اینکه مسیر ترانزیتی توسط کشورهای همسایه معرفی می‌شود، بلافاصله برخی آن را توطئه دشمن می‌دانند، درحالی که این اقتصاد حمل‌ونقل است که سبب

می‌شود مسیر ترانزیتی نسبت به مسیر دیگر در بازار رقابتی، در جایگاه بالاتری بایستد. در سایه فقدان یک راهبرد برای ارتقای ترانزیت، شاهد این هستیم که افراد مختلف، تناژ متفاوتی از ترانزیت کالا را قلمرو ایران را ذکر می‌کنند مثلاً از ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تن ظرفیت اعلام می‌شود. مشخص است پشت این اعداد تفرکی نیست. آنچه اهمیت زیادی دارد، این است که ظرفیت ناوگان، بتواند از این میزان کالای ترانزیتی پشتیبانی کند.

● در برنامه راهبردی رشد ترانزیت، چه مسائلی باید در نظر گرفته شود؟

شاهد این هستیم که در سایه فقدان یک راهبرد راهبردی، اولویت‌بندی در ایجاد زیرساخت‌ها نیز محدود می‌شود و برای مثال اتصال ریلی بندر چابهار به شبکه اصلی ریلی در اولویت قرار نمی‌گیرد. در همین ارتباط می‌توان به پیشنهاد برخی برنامه‌ها برای اتصال ریلی بندر

نهادهای درگیر در ترانزیت کالا، نقش خود را درست ایفا کنند. چه فرقی می‌کند کانتینری که در بندر تخلیه می‌شود در مسیر کدام کریدور باشد این محموله باید در اسرع وقت و با کمترین هزینه از قلمرو کشور عبور داده شود.

● در برنامه هفتم توسعه نگاه ویژه‌ای به ترانزیت شده است، این برنامه چه ویژگی‌هایی برای توسعه حمل‌ونقل و ترانزیت دارد؟

در برنامه هفتم توسعه، تشکیل شورای عالی ترانزیت پیش‌بینی شده است. فقدان این شورا، نقصان اساسی در موضوع ترانزیت بود. اما نظر کارشناسان حوزه حمل‌ونقل این است که به‌جای شورای عالی ترانزیت که خواسته سال‌های قبل بوده، می‌بایست شورای عالی لجستیک در کشور داشته باشیم. چون تفاوتی بین کالاهای ترانزیتی، کالاهای صادراتی و کالاهای وارداتی نیست. چرا باید سعی کنیم کالای ترانزیت از قلمرو کشور با کمترین هزینه عبور کند اما هزینه حمل‌ونقل کالای وارداتی یا صادراتی بالاتر از کالای ترانزیتی باشد؟

ترانزیت زنجیره تأمینی است که هر دو سر آن در خارج از کشور است فرستنده و دریافت‌کننده کالا در کشور نیست اما در واردات و صادرات یک‌سر زنجیره تأمین در داخل واقع شده و تولید کننده، صادرکننده، واردکننده و مصرف‌کننده، ذی‌نفعان اصلی هستند که می‌بایست در اولویت تجارت کشور باشند و حتی

گوادر پاکستان به شبکه ریلی ایران و بندر چابهار اشاره کرد که اصلاً به لحاظ اقتصاد حمل و نقل و اقتصاد بندری، خطای استراتژیک است که بین بندر گوادر برقرار کنیم و شبکه ریلی خودمان اتصال برقرار کنیم و شبکه ریلی خودمان کشورهای همسایه شمالی و کشورهای همسایه غرب ایران را در اختیار بندر گوادر قرار بدهیم. سؤال اساسی این است که اولویت‌بندی زیرساخت‌ها چگونه باید انجام شود؟ آیا صرف روابط دیپلماتیک مناسب با کشورهای همسایه، باید منجر به اتصال ریلی شود؟ یا در داخل کشور زیرساخت‌ها بدون توجه به منافع ملی ایجاد شود؟ در سال‌های گذشته شاهد بودیم برخی زیرساخت‌هایی که در اولویت نبودند، اجرا شدند. از دیدگاه کارشناسی، قائل به اسم‌گذاری کردید و راه‌های مختلف ترانزیتی مانند شمال - جنوب - شرق - غرب نیستم. مسأله اصلی این است که هر یک از

گزارش

«سیاست تثبیت رویکرد محوری بانک مرکزی با هدف کاهش تورم، مدیریت نرخ ارز، افزایش اعتماد فعالان اقتصادی و تقویت حکمرانی بوده است؛ سیاستی که نرخ رشد نقدینگی را به ۲۶.۲ درصد و نرخ رشد پایه پولی را به ۳۸.۵ درصد رساند و منجر به کاهش ۱۶ واحد درصدی تورم و کنترل تورم تولیدکننده در حد ۳۴ درصد شد و پیش‌بینی‌ها حاکی از تداوم این روند در آذرماه است. نگاهی به مجموعه اقدامات بانک مرکزی برای مهار رشد تورم نشان می‌دهد مدیریت رشد نقدینگی با هدف مهار تورم، تنظیم‌گری و مدیریت بازار ارز، تقویت نظارت و اصلاح نظام بانکی، تقویت حکمرانی ریال، تنظیم مناسبات مالی بین بانک مرکزی و شبکه بانکی با دولت، تقویت دیپلماسی ارزی و پولی و تقویت ارتباط با همسایگان و البته آزادسازی منابع مسدود سرفصل اصلی اقدامات بانک مرکزی در قالب سیاست‌های تثبیت است.

مهار تورم

بانک مرکزی به منظور مهار تورم، مجموعه‌ای از سیاست‌ها و اقدامات در حوزه‌های مختلف را برای ناساسی و کنترل عوامل مؤثر بر تورم، تدوین کرد و مورد پیگیری و اقدام قرار داد که کنترل رشد نقدینگی فقط یکی از این اقدامات است. در این راستا، راهکارهای لازم در حوزه‌هایی مانند برقراری توازن بودجه دولت و کاهش کسری بودجه با مدیریت هم‌زمان هزینه‌ها و درآمد‌ها، اصلاح نظام بانکی و کاهش ناترازی بانک‌ها، مدیریت انتظارات تورمی و تقویت بخش تولید و عرضه کالاها و خدمات در کشور مورد توجه و اهتمام دولت قرار گرفت. تحولات تورم در سال جاری بر اساس محاسبات بانک مرکزی از

هزینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک ارگ برای آنها کمتر از ترانزیت نباشد، باید با آن برابر باشد. برای مثال اگر در نظر بگیریم از یک کشور کالایی را به یک کشور هدف ترانزیت می‌کنیم و صادرکننده ما هم همان کالا را به کشور هدف صادر می‌کند، بنابراین به لحاظ حمل‌ونقلی نباید هزینه ترانزیت کالای مشابه کمتر از هزینه حمل کالای صادراتی باشد. اگر هزینه ترانزیت کمتر از هزینه حمل کالای صادراتی باشد، در بازار هدف کالایی که ما ترانزیت کردیم به لحاظ هزینه‌های تمام شده قیمت پایین‌تری دارد و می‌تواند از نظر رقابتی، بازار را نسبت به کالای صادراتی خودمان، از آن خود کند.

تأکید می‌کنم که دیدگاه‌ها و رویکردها در خصوص ترانزیت باید تغییر کند و باید ایده‌ها و ابتکار عمل‌های بهتری را ارائه دهیم تا بتوانیم در زنجیره ارزش جهانی جایگاه خودمان را افزایش دهیم و با ارائه طرح‌های ترانزیتی و برنامه‌های راهبردی جایگاه کشور را در ترانزیت منطقه ارتقا دهیم. در بنادر کشور ظرفیت‌های کافی هم برای کالاهای ملی و هم برای کالاهای ترانزیتی وجود دارد و از این منظر جای هیچ نگرانی نیست. زمان آن فرا رسیده است که برای ارتقای ترانزیت ترانزیت فقط بر این موضوع که ایران چهارراه و شاهراه ترانزیت با کمترین هزینه و زمان است، تکیه کنیم، فراتر برویم و با واقع‌بینی بیشتر، برنامه‌های عملی برای رشد ترانزیت ارائه کنیم.

چگونه با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در منطقه، ارتقای ترانزیت اتفاق می‌افتد؟

در سال‌های گذشته دچار خوشبینی بیش از اندازه نسبت به موقعیت ترانزیتی ایران شدیم که موجب جدی گرفته نشدن ضرورت برنامه‌ریزی راهبردی برای رقابت ترانزیتی با سایر کشورها شده است.

مسئله روابط سیاسی و اقتصادی بین کشورها نقش بسیار اساسی برای ارتقای ترانزیت یا ارتقای جایگاه ترانزیت ایران دارد و بهره‌بردار از استعدادها ترانزیتی کشور زمانی به کمال می‌رسد که روابط اقتصادی ایران با کشورهای هدف در زمینه‌های سیاسی تجاری و اقتصادی توسعه یافته باشد.

پیش‌بینی تداوم روند نزولی شاخص‌های تأثیرگذار بر تورم



شاخص کل بهای کالاها و خدمات مصرفی در مناطق شهری نشان می‌دهد نرخ تورم (۱۲ ماهه) در زمان آغاز به کار دولت سیزدهم به رقم ۵۹.۳ درصد در شهریور ماه ۱۴۰۰ رسیده بود و به دنبال مجموعه اقدامات دولت سیزدهم و بانک مرکزی روند کاهش‌ی را در پیش‌بینی بازار ارز، تقویت نظارت و اصلاح نظام بانکی، تقویت حکمرانی ریال، تنظیم مناسبات مالی بین بانک مرکزی و شبکه بانکی با دولت، تقویت دیپلماسی ارزی و پولی و تقویت ارتباط با همسایگان و البته آزادسازی منابع مسدود سرفصل اصلی اقدامات بانک مرکزی در قالب سیاست‌های تثبیت است.

● در این راستا، راهکارهای لازم در حوزه‌هایی مانند برقراری توازن بودجه دولت و کاهش کسری بودجه با مدیریت هم‌زمان هزینه‌ها و درآمد‌ها، اصلاح نظام بانکی و کاهش ناترازی بانک‌ها، مدیریت انتظارات تورمی و تقویت بخش تولید و عرضه کالاها و خدمات در کشور مورد توجه و اهتمام دولت قرار گرفت. تحولات تورم در سال جاری بر اساس محاسبات بانک مرکزی از

حجم پایه پولی نیز از ۹۶.۳ هزار میلیارد تومان در مرداد ۱۳۹۲ به ۵۱۹ هزار میلیارد تومان در پایان شهریور ۱۴۰۰ رسید که اثرات آن در افزایش تورم طی سال‌های گذشته محسوس بود. در نتیجه اجرای سیاست تثبیت نرخ رشد نقدینگی از ۴۲.۸ درصد در مهر ۱۴۰۰ به ۲۶.۲ درصد در آبان ماه ۱۴۰۰ رسید است. با توجه به احتمال بالای تحقق هدف‌گذاری ۲۵ درصدی برای رشد نقدینگی و همچنین کاهش رشد پایه پولی که در آبان‌ماه به ۲۸.۵ درصد رسیده است، شاهد تداوم روند نزولی تورم تا پایان سال خواهیم بود.

کنترل انتظارات تورمی در بازار ارز

یکی دیگر از اقدامات بانک مرکزی برای کنترل تورم، مهار انتظارات تورمی بازار ارز بود در این راستا بانک مرکزی در دوره مدیریت جدید خود در چهارچوب سیاست‌های تثبیت اقتصادی، فعالیت‌های خود را معطوف به سه بخش عمده «بهبود انتظارات آحاد جامعه از طریق پیش‌بینی پذیر کردن وضعیت اقتصادی»، «کنترل مصارف ارزی» و «افزایش منابع ارزی قابل دسترس در قالب استفاده از ظرفیت دیپلماسی اقتصادی» کرده است.



در سال‌های گذشته وزارت راه و شهرسازی مطالعه ارزشمندی درخصوص شناسایی آسیب‌های ترانزیت انجام داد، اما شناسایی آسیب به تنهایی کافی نیست، باید راهبردی تدوین شود تا بتوان تناژ کالاهایی که از قلمرو ایران عبور می‌کند را افزایش داد

برش

