



اخبار



وزارت صمت به دنبال تصدی گری نیست

همه باید با توجه به شعار سال بر محوریت تولید تمرکز کنیم زیرا با رشد تولید می‌توان تورم را نیز مهار کرد. وزیر صمت با اشاره به اینکه باید در همه دستگاه‌ها و سازمان‌های تابعه به دنبال سیاست‌گذاری باشیم و مسیر را برای فعالیت بهتر و بیشتر بخش خصوصی و مردم هموار کنیم، گفت: صدای مردم و مشتریان باید شنیده شود و ارزیابی‌های دوره‌ای در این خصوص باید صورت گیرد. عباس علی آبادی با تأکید بر اینکه وزارت صمت به دنبال تصدی گری نیست، حرفه‌ای بودن، بین‌المللی شدن و همکاری با برندهای معتبر جهانی را از ضروریات تولید صادرات محور ذکر و یادآور شد: در تولید اصل بر صادرات است و در این راه باید مقدمات و بستر لازم را فراهم کنیم. علی‌آبادی افزود: وقتی صحبت از صادرات می‌کنیم، منظورمان فروش خصوصی نیست، بلکه صادرات محصولات دانش پایه است.



آئین نامه واردات خودروهای کارکرده در خط پایان

ظرف چند هفته آینده، آئین نامه واردات خودروهای کارکرده با عمر کمتر از ۵ سال نهایی شده و افراد حقیقی و حقوقی می‌توانند خودرو وارد کنند. اسماعیل حسین زهی عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به گام مجلس و دولت برای واردات خودرو، بیان کرد: اقتصاددانان معتقدند که قیمت املاک و زمین از زمانی افزایش پیدا کرد که جلوی واردات خودرو گرفته شد.

نماینده مردم خاش در مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: اکنون برای خرید یک خودروی داخلی از کارخانه باید یک سال انتظار کشید اما زمانی که واردات انجام شود هم به نیاز بازار بهتر جواب داده می‌شود و هم تولیدات داخلی در زمان کوتاه‌تری به دست مصرف کننده می‌رسد.



جهش بیمه‌نامه‌های معدنی

ارزش بیمه‌نامه‌های صادر شده توسط صندوق بیمه سرمایه‌گذاری فعالیت‌های معدنی طی چهارماه نخست امسال، بیش از پنج هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان ثبت شد که شامل ۷۷ فقره بیمه‌نامه اعتباری است. روند مذکور از رشد ۶۰ درصدی در تعداد صدور بیمه‌نامه و حدود ۱۷۰ درصد در ارزش ریالی خبر می‌دهد. بر این اساس در بخش صدور بیمه‌نامه سرمایه‌گذاری تعداد بیمه‌نامه‌ها از ۹ فقره در سال قبل به ۱۳ فقره در سال ۱۴۰۲ رسید، از نظر ارزش ریالی نیز رقم این بیمه‌نامه‌ها از ۱۱۰ میلیارد ریال با افزایشی ۹۴۶ میلیارد ریال در حدود ۹۰۰ درصدی به ۹۴۶ میلیارد ریال ارتقا یافت. همچنین ارزش تقاضاهای آماده برای صدور بیمه‌نامه در صندوق بیمه سرمایه‌گذاری فعالیت‌های معدنی بالغ بر ۱۶۰۳۰۴ میلیارد ریال برآورد می‌شود که با احتساب بیمه‌نامه‌های صادره در دوره مورد اشاره، این صندوق مجموعاً عملکردی به ارزش ۷۰۹۴۸ میلیارد ریال در صدور انواع بیمه‌نامه و ضمانتنامه داشته است.

غیر از اسنپ، منع دریافت تقاضای سفر از سوی شرکت است. این موضوع که صریحاً در بخش مقررات مربوط به رانندگان، در وب سایت اسنپ درج شده، نشان می‌دهد در صورت روشن بودن اپلیکیشن راننده اسنپ و عدم قبول درخواست‌های سفر از سوی وی، پیشنهاد سفر بطور قابل توجهی کاهش پیدا می‌کند و حتی ممکن است راننده تا مدتی درخواست سفر جدید دریافت نکند.

افزایش بی‌سرو صدای محدودیت رانندگان

این روند موجب خواهد شد رانندگان تنها در صورتی امکان همکاری با سایر رقبای همچون تپسی، ماکسیم، هیترو و... را داشته باشند که دسترسی اسنپ خود را قطع کنند چرا که بین رانندگان گفته شده در صورت روشن بودن نرم‌افزار و مشاهده پیشنهاد شرکت‌های دیگر، نرم‌افزار اسنپ به گونه‌ای برنامه‌ریزی شده که تعداد درخواست‌های راننده را به صورت چشمگیری کاهش می‌دهد. این تمامیت‌خواهی و استاندارد دوگانه در برخورد با همکاران خود موجب می‌شود حق انتخاب راننده کاملاً محدود شده و هم‌اکنون نیز سبب نارضایتی و تصبیح حقوق رانندگان شده است.

رانندگان؛ اولین متضرر قوانین جدید اسنپ

همان‌طور که اشاره شد، این مقررات و سخت‌گیری‌ها، علاوه بر محدود کردن فعالیت سایر شرکت‌های فعال در حوزه حمل و نقل اینترنتی مسافر، به ضرر رانندگان نیز خواهد بود چراکه اولاً حق انتخاب آنها برای فعالیت بین چند اپلیکیشن را سلب می‌کند و ثانیاً، حق انتخاب راننده را برای تنظیم سفرها بر اساس درآمد و به صرفه بودن، محدود می‌سازد. چراکه با اجرای این طرح، عملاً راننده امکان انتخاب بین اپلیکیشن اسنپ و دیگر اپلیکیشن‌های تاکسی اینترنتی را ندارد و مجبور است با باز کردن اپلیکیشن اسنپ بسرعت سفرها را قبول کند و در صورتی که بخواهد بین درخواست‌های ارسالی از چند اپلیکیشن تصمیم بگیرد، به علت انتخاب نکردن بخشی از درخواست‌های اسنپ، درخواست کمتری دریافت خواهد کرد. از سویی دیگر در صورتی که درخواست‌های اسنپ را مطابق طرح محدودسازی قبول کند عملاً کنترلی در به صرفه بودن سفرها و متصفانه بودن درآمد خود ندارد. در شرایط اقتصادی فعلی و با هزینه‌های گزاف تعمیرات و استهلاک خودرو و ترافیک شهرهای بزرگ، رانندگان از آسیب پذیرترین اقشار جامعه هستند و در چنین شرایطی، رانندگان تاکسی اینترنتی تلاش می‌کنند با استفاده از مزایای این سرویس مانند انعطاف زمان کاری، داشتن حق انتخاب در مسیرهای انتخابی بتوانند بخشی از مشکلات اقتصادی خود را حل کنند.

با این حال اسنپ به جای ایجاد راهکارهای هوشمندانه و تشویقی برای ترغیب راننده به قبول درخواست، به راهکارهای تنبیهی برای رانندگان روی آورده و عملاً بعضی رانندگان همکار خود را تهدید می‌کند که اگر از حق انتخاب خود برای قبول یاز درخواست سفر استفاده نکنند، درخواست کمتری دریافت می‌کنند. این اقدام عملاً به معنی کاهش درآمد راننده و متضرر شدن اوست. به نظر می‌رسد بر خلاف استدلال‌های قبلی، این طرح نیز یک رفتار انحصارگرایانه است که می‌تواند با ورود ندهای مسئول، جلوی ادامه آن گرفته شود در غیر این صورت، اتفاقی که در حوزه‌های مشابه مانند غذا نیز رخ داده و منجر به عقد قراردادهای یکطرفه و سختگیرانه با یک شرکت خاص شده، در حوزه حمل و نقل نیز رخ خواهد داد.



اسنپ با وضع یک ممنوعیت و محدودیت عجیب، رانندگان را مجبور می‌کند نرم‌افزار شرکت رقیب را از تلفن همراه خود حذف کنند. این موضوع به اعتقاد حقوقدانان، کاملاً مغایر با قسمت الف ماده ۴۵ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی بود و یک اقدام ضد رقابتی محسوب می‌شد و به علت همین اعتراضات، دخالت نرم‌افزاری اسنپ در تلفن همراه رانندگان لغو شد

درخواست‌ها با توجه به قیمت مناسب نیست) سایر پلتفرم‌ها چون تپسی، کارینو و... را روشن می‌کنند، وقتی راننده درخواست‌های اسنپ را قبول نمی‌کند، اپلیکیشن اسنپ طوری طراحی شده که از تعداد پیشنهادات سفرها کم می‌کند و عملاً راننده جریمه می‌شود. زمانی که سایر پلتفرم‌ها بسته شود، مجدد پیشنهادات افزایش پیدا می‌کند.

وعده‌های پوشالی

او گفت: در ساعاتی از روز، پلتفرم اسنپ برای چند ثانیه از کار می‌افتد و همین امر سبب می‌شود که موقعیت جغرافیایی درخواست کننده خودرو اشتباه شود یا درخواست از سوی راننده با خطا مواجه شود، از همین رو با ۳ انتخاب اشتباه که به دلیل چالش‌های پلتفرم است، سفیر دیگری نتواند سفارش در آن روز بگیرد. این سفیر در ادامه اظهار داشت: در گذشته، پلتفرم اسنپ برای آنکه رانندگان بیشتری جذب کند، پیشنهادات متنوعی را به سفیران خود می‌داد، مانند سهمیه بنزین. اکنون ۶ ماه است که سهمیه بنزین به رانندگان خودرو داده نشده و به رانندگان موتور هم هیچ سهمیه‌ای داده نشد، با آنکه وعده آن را داده بودند. او گفت: یکی از کارهایی که اسنپ انجام داده و به نظر می‌رسد که دستگاه‌های نظارتی باید بر آن نظارت کنند، فعال کردن، گزینه‌های به اسم «عجله دارم» است. انتخاب این گزینه ۲۵ درصد بر قیمت می‌افزاید. سؤال این است که چرا چنین اتفاقی رخ داده؟ اگر اسنپ قیمت‌ها را واقعی کند، دیگر نیازی نیست که یکبار قیمت ۲۵ درصد بیشتر شود، چرا که رانندگان درخواست را می‌پذیرند. اسنپ با این گزینه هم به انحصار قیمتی خود ادامه داده و هم اینکه حق کمیسیون‌اش بیشتر می‌شود.

بازگشت انحصار با ترندی جدید

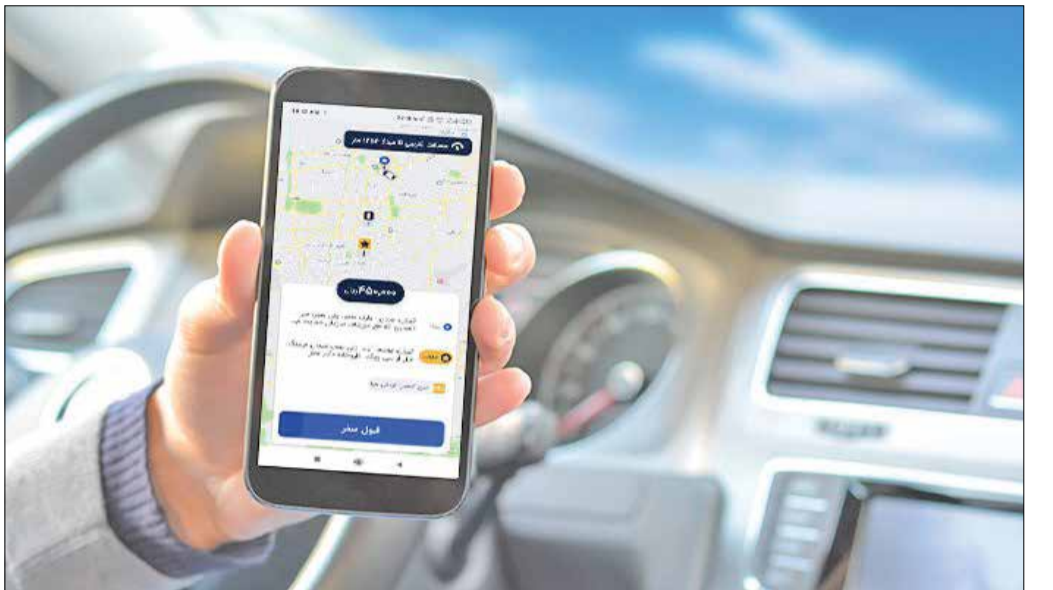
بررسی‌ها حاکی از آن است که فشار و اجبار رانندگان تاکسی‌های اینترنتی برای حذف و عدم همکاری با رقیب، با بسبک و سیاقی دیگر بازگشته و گویا این بار جریمه همکاری با شرکتی

کاهش قابل توجه نرخ بیکاری

واحدی که از چرخه اشتغال و فعالیت صنعتی خارج شده بودند یا بازگشت به مدار واحیا و فعال کردن بنگاه‌ها و واحدهای برحالی و مشکل‌دار بر بازار اشتغال هم تأثیر بسزایی گذاشتند، به‌گونه‌ای که آمار اشتغال در این دولت رشد چشمگیری داشت و منجر به تک رقمی ماندن نرخ بیکاری، افزایش خالص ایجاد اشتغال و بهبود نسبی نرخ مشارکت اقتصادی در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ شد. همچنین در بهار ۱۴۰۲، نرخ بیکاری با کاهش ۲ درصدی نسبت به فصل مشابه سال قبل به ۸.۲ درصد، نرخ مشارکت با بهبود ۰.۳ درصدی به ۴۱.۲ درصد و خالص ایجاد اشتغال به افزایش ۷۲۸ نفری رسید.

احیای ۶۷ هزار واحدی

اگرچه دولت آیت‌الله رئیسی در ابتدای فعالیت خود با زمینگیر شدن ۴۰ درصدی واحدهای



«ایران اقتصادی» از جولان برخی تاکسی‌های اینترنتی گزارش می‌دهد

انحصار اسنپ به زیان رانندگان

رانندگان خودرو ۱۵ درصد و رانندگان موتور ۲۰ درصد، برای هر سفر حق کمیسیون به اسنپ می‌دهند

بازار خدمات

ریزش سفیر (راننده خودرو) روبه‌رو شد؛ بخشی از ریزش‌ها مربوط به دوره کرونا بود، خیلی از ثبت‌نام کنندگان تپسی که شغل اولشان فعالیت با خودرو نبود، مسافر سوار نمی‌کردند به همین جهت اپلیکیشن خود را غیرفعال کرده بودند.

او ادامه داد: در کنار ریزش راننده، مجموعه تپسی با لغو درخواست زیادی هم روبه‌رو شد. از شماره‌های خاص تماس گرفته و درخواست، لغو خودرو می‌شد. این امر باعث شد که تپسی از اسنپ شکایت کند. طبق بررسی‌ها مشخص شد که اسنپ، هزار سیم کارت خریداری کرده بود تا ببیند شرکت رقیب (تپسی) با چه قیمتی مسافران را جابه‌جا می‌کند. همچنین عنوان شد که اسنپ با همان شماره‌های خریداری شده از رانندگان تپسی خواسته است که به اسنپ بپیوندند. از این‌رو مجموعه تپسی دچار ضرر و زیان شده بود. اسنپ از روشی ناشناختی در طول یکماه استفاده کرده بود. لذا شورای رقابت در این حوزه ورود کرد تا جلوی تخلف را بگیرد و در نهایت رأی به نفع تپسی صادر و قرار شد که اسنپ دیگر سراغ چنین فعالیت‌هایی نرود.

سه‌م ۲۰ درصدی تاکسی‌های اینترنتی

او با بیان اینکه طی دو سال اخیر سهم مجموعه تپسی از بازار بیشتر شده است، گفت: کل سفرهای شهری با تاکسی‌های اینترنتی ۲۰ درصد است. سهم اسنپ از درصد یاد شده ۷۵ درصد است. تپسی ۲۵ درصد است. در این حوزه نیز هیچ انحصاری نیست و هر مجموعه‌ای که بخواهد می‌تواند وارد این بخش شود، اگر مجموعه‌ای نتواند مجوز بگیرد، می‌تواند در شورای رقابت شکایت کند.

صدور محکومیت

۲۱ فروردین ۱۴۰۲ شورای رقابت اسنپ را محکوم کرد. این شورا، با بررسی شکایت پیشگامان فن آوری و دانش آرامیس (تپسی) به استناد بند ۳ ماده ۶۱ رأی بر توقف رویه ضد رقابتی از سوی شرکت ایده‌گزين ارتباطات رومک (دارنده اسنپ) داد. پیرو شکایت تپسی از اسنپ، شورای

تاکسی‌های اینترنتی که تنها ۲۰ درصد سهم جابه‌جایی مسافران شهری را به خود اختصاص داده‌اند، با انحصارهایی روبه‌رو هستند. نوک پیکان انتقادهای در این حوزه به سمت پلتفرم اسنپ است؛ مجموعه‌ای که شورای رقابت علیه آن رأی داده است. پلتفرم اسنپ که هیچ رقیبی را نمی‌پذیرد اقدام‌هایی انحصاری انجام داده تا رانندگان خود را مجبور کند که فقط از این اپلیکیشن استفاده کنند.

موضوع انحصارطلبی و اتخاذ رویه‌های ضد رقابتی در سالین اخیر بارها از سوی شرکت‌های مختلف بویژه استارت‌آپ‌ها مطرح شده و علاوه بر بروز بحث و جدل‌های فراوان در شبکه‌های اجتماعی، موجب شده تا مراجع ذی‌صلاح نیز به آنها رسیدگی کنند. از جمله داغ‌ترین و بیشترین مصادیقی که در مورد فضای کسب‌وکار در رسانه‌ها مطرح شده، رویه‌هایی است که یکی از شرکت‌های مشهور اینترنتی در حوزه تاکسی‌های اینترنتی از آن بهره می‌برد. این ماجرا از زمانی بین کاربران و رسانه‌ها داغ شد که اسنپ با وضع یک ممنوعیت و محدودیت عجیب، رانندگان را مجبور می‌کرد نرم‌افزار شرکت رقیب را از تلفن همراه خود حذف کنند. این موضوع به اعتقاد برخی حقوقدانان، کاملاً مغایر با قسمت الف ماده ۴۵ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی بود و یک اقدام ضد رقابتی محسوب می‌شد و به علت همین اعتراضات، دخالت نرم‌افزاری اسنپ در تلفن همراه رانندگان لغو شد. ماجرای مشابه این امر برای ماه و سال‌های بعد هم تکرار شد.

ماجرای تخلف

یکی از اعضای شورای رقابت که خواست نامش عنوان نشود درباره پرونده اسنپ و دعوی حقوقی که این مجموعه با پلتفرم تپسی داشت به «ایران»، گفت: در دوره‌ای پلتفرم تپسی با

بازگشت ۵۴۰۰ واحد صنعتی به مدار تولید

۱۱۶ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری دولت سیزدهم، جامه عمل پوشید

ظرفیت تولید بود، کارخانه‌هایی که شاید کسی روزی فکرش را هم نمی‌کرد مجدداً به مدار تولید باز کردند و چرخشان بچرخد. اتخاذ سیاست‌های نادرست و تغییر متناوب بخشنامه‌ها، طیف گسترده‌ای از مشکلات را در حوزه‌های صنعت، کشاورزی و معدن ایجاد کرد و واحدهای مذکور با مشکلاتی همچون رکود فعالیت، تعطیلی و فعالیت با کمترین ظرفیت تولید دست به گریبان و اصطلاحاً زمینگیر شدند. در ابتدای فعالیت دولت، طبق برخی گزارش‌ها حدود ۴۰ درصد واحدهای مستقر در صنعت کشور تعطیل یا نیمه‌تعطیل بودند که با پیگیری آیت‌الله رئیسی به مدار تولید بازگشتند و به وضعیت نامطلوب و رنج کارگران پایان داده شد.

چالش تعطیلی، رکود و زمینگیر شدن

چالش‌ها و شوک‌های سنگینی که دولت قبل به واحدهای صنعتی و کارخانه‌ها وارد کرد، عایدی‌اش برای قشر زحمتکش، تعطیلی و کاهش