یادداشت

عبور از ۱۲۰ همت عوارض واردات خودرو

وحید عظیم‌نیا
دبیر گروه اقتصادی

واردات خودرو تا سه سال قبل به یکی از موضوعات اساسی تبدیل شده بود و دولت‌ها در تلاش برای آزادسازی واردات و از این رهگذر شاید دنبال بهره‌برداری سیاسی بودند. نهایتاً مجلس در سال ۱۴۰۱ موضوع واردات خودرو را مصوب کرد اما با گذشت سه سال از مجوز واردات خودرو، آن طور که انتظار می‌رفت دولت‌ها زمینه این امر را تسهیل نکردند و دقیقاً معلوم نیست چه تعداد خودرو وارد کشور شده است، چه آنکه بازار خودرو برای سامان‌یابی نیازمند شفافیت، رقابت و سازوکارهای پایدار ارزی است اما عملکرد دولت‌ها در اجرای قانون واردات، در ظاهر نشان می‌دهد اراده کافی برای تغییر این ساختار وجود ندارد.

طبعاً تصویب قانون، آغاز راه است و اجرای آن نیازمند هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف، تدوین آیین‌نامه‌های شفاف و پایبندی به اصل پاسخگویی است، اما آمار دقیقی از تعداد خودروهای واردشده ارائه نمی‌شود و سازوکار دریافت عوارض و حجم آن نیز شفاف نیست، همین خلأ اطلاعاتی، زمینه‌ساز شکل‌گیری ابهامات و گمانه‌زنی‌هایی است که به اعتماد عمومی لطمه می‌زند.

نمایندگان مجلس معتقدند هدف از تصویب قانون واردات خودرو، کاهش رانت موجود در بازار بود اما برخی خودروسازان با استفاده از ارز ارزان‌قیمت در بورس کالا، قطعات نیمه‌ساخته را وارد و محصول نهایی را با حاشیه سود چشمگیر عرضه می‌کنند. اختلاف ارزی که در این میان شکل می‌گیرد، انگیزه اصلاح ساختار را کاهش می‌دهد و عملاً انحصاری پیچیده‌تر ایجاد می‌کند. در چنین شرایطی بود که مسیر واردات هموار شد تا رقابت واقعی شکل بگیرد، با این حال هنگامی که اجرای قانون به دولت سپرده شد، روندها کند شد و گاهی تصمیم‌ها در سطح آیین‌نامه‌ها چنان محدودکننده تدوین شده که روح قانون تحت‌تأثیر قرار گرفته است.

مسئله عوارض نیز خود به مسئله‌ای حساس تبدیل شده است؛ ارقام مطرح‌شده درباره اینکه بیش از ۱۲۰ همت عوارض باید وصول می‌شد ولی تاکنون تحقق نیافته است، اگر دولت از محل این عوارض درآمدی کسب نکرده است، دلیل آن چیست؟ آیا حجم واردات کمتر از حد انتظار بوده است؟ آیا سازوکار وصول عوارض به درستی طراحی نشده یا اساساً وارداتی در مقیاس قابل توجهی صورت نگرفته است؟ نبود آمار رسمی این وضعیت را پیچیده‌تر می‌کند و این خلأ اطلاعاتی، خود نشانه‌ای از ضعف جدی در حکمرانی اقتصادی است که اگر بر اساس تصمیم‌گیری‌های مبتنی بر داده مدیریت نشود، در برابر هر شوک بیرونی آسیب‌پذیر می‌شود و فضای رانت‌جویانه در آن گسترش می‌یابد.

بازار خودرو طی سال‌های گذشته یکی از مصادیق آشکار چنین وضعیت‌هایی بوده است. سیاست‌های متناقض، قیمت‌گذاری نامشخص، محدودیت‌های ارزی و مداخله‌های غیرکارشناسی، فضایی فراهم کرده است که مصرف‌کننده از محصولات باکیفیت مطلوب بهره‌مند نمی‌شود و در عین حال در برابر قیمت‌های بالا قرار می‌گیرد. قانون واردات می‌توانست این چرخه را تا حدی دگرگون کند. افزایش عرضه، ورود فناوری‌های جدید، ایجاد رقابت برای ارتقای کیفیت داخلی و شکستن چرخه‌ای که میان تولیدکننده و سیاستگذار شکل گرفته است، می‌توانست به تعدیل بازار کمک کند، به‌ویژه در شرایطی که تقاضای مصرف‌کننده واقعی سرکوب شده و هر موج جدید افزایش قیمت، به تشدید نارضایتی عمومی منجر شده است، اما برای تحقق این اهداف، اجرای دقیق و شفاف قانون ضروری بود که تاکنون به‌صورت کامل محقق نشده است. برخی مسئولان از موانع ارزی و برخی از مشکلات مرتبط با ثبت سفارش یا محدودیت‌های حمل‌ونقل سخن می‌گویند، این در حالی است که بسیاری از کشورها در شرایط دشوارتر نیز توانسته‌اند واردات خودرو را بدون اختلال جدی مدیریت کنند. مسئله اصلی در کشورمان، نه کمبود دانش تخصصی و نه نبود ابزارهای قانونی است، مسئله، تعلل و گاه مقاومت در برابر تغییر ساختارهایی است که سال‌ها منافع گروه‌هایی محدود را تأمین کرده است.

اقتصاددانان بارها تأکید کرده‌اند انحصار، هرچقدر هم توجیه شود، در بلندمدت به زیان اقتصاد ملی تمام می‌شود. انحصار در صنعت خودرو این واقعیت را به وضوح نشان داده است. تعرفه‌های سنگین، سهمیه‌بندی‌های غیرشفاف و سیاست‌های حمایتی بی‌ضابطه، این صنعت را در نقطه‌ای قرار داده که به جای رقابت جهانی، درگیر بقا با همان الگوهای قدیمی است. واردات کنترل‌شده و هوشمند می‌توانست فرصت تازه‌ای ایجاد کند تا تولیدکننده داخلی انگیزه‌ای برای ارتقای کیفیت و کاهش هزینه پیدا کند، اما به قاعده سه سال گذشته، این مسیر با کندی پیش رفته و نتیجه‌ای ملموس در بازار ایجاد نکرده است. نکته دیگری که نباید نادیده گرفته شود، پیامدهای این تعلل بر فضای روانی بازار است. هنگامی که قانون تصویب می‌شود اما اجرا نمی‌شود یا با تأخیر و تفسیرهای متعدد روبه‌رو می‌شود، فعالان بازار در وضعیت بلاتکلیفی قرار می‌گیرند. دلالی تقویت و قیمت‌ها دستخوش نوسان می‌شود و مصرف‌کننده نهایی هزینه این عدم‌قطعیت را پرداخت می‌کند. بازار خودرو نمونه‌ای روشن از چنین وضعیتی است که سال‌هاست در غیاب ثبات و شفافیت، به یکی از بسترهای اصلی سوداگری تبدیل شده است.

اکنون پس از سه سال، بازنگری در عملکرد دولت‌ها ضروری است و باید گزارش دقیقی از وضعیت واردات، میزان ثبت سفارش، تعداد خودروهای ترخیص‌شده، حجم عوارض وصول‌شده و دلایل تأخیر ارائه شود. اگر بخشی از مشکل به محدودیت‌های ارزی بازمی‌گردد، لازم است این موضوع به صورت رسمی بیان و زمینه برای تصمیم‌گیری جدید فراهم شود. اگر آیین‌نامه‌ها کارایی لازم را نداشته‌اند، باید اصلاح شوند و اگر مقاومت‌هایی در برخی بخش‌ها وجود داشته، زمان آن رسیده است که با نظارت دقیق‌تر، از تأثیرگذاری این مقاومت‌ها بر سیاست‌های کلان جلوگیری شود.

بازار خودرو بیش از آنکه نیازمند تصمیمی جدید باشد، نیازمند پایبندی به تصمیمی است که سه سال پیش اتخاذ شد. قانون واردات باید برای ایجاد تعادل در بازاری که سال‌هاست با ساختاری ناکارآمد مواجه است، دقیق اجرا شود، چه آنکه اقتصاد از مسیر رقابت و شفافیت می‌گذرد و هر بار که اصلاحی نیمه‌تمام رها می‌شود، هزینه‌ای سنگین‌تر بر دوش مصرف‌کننده و تولیدکننده واقعی تحمیل می‌شود. اجرای قانون، گزارش‌دهی منظم و تدوین سازوکارهای پایدار، مسیری است که می‌تواند اعتماد از دست‌رفته را بازگرداند. تا زمانی که این مسیر به‌طور جدی دنبال نشود، بازار خودرو همچنان در وضعیتی خواهد ماند که هر روز مسئله‌ای جدید می‌آفریند و هر اصلاحی را به حاشیه می‌برد.

جان کلام آنکه، آنچه اکنون اهمیت دارد، عبور از مرحله گفتار و ورود به مرحله عمل است. صرفاً در این صورت می‌توان از چرخه فرسایشی فعلی عبور کرد و زمینه‌ای فراهم ساخت که بازار خودروی کشور در مسیر رقابت، کیفیت و شفافیت گام بردارد. سه سال پس از تصویب قانون واردات خودرو، نتیجه‌ای که باید به تعادل‌بخشی بازار منجر می‌شد، همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد، به طوری که نه میزان واردات روشن است، نه درآمدهای پیش‌بینی‌شده وصول شده و نه مسیر رقابت واقعی شکل گرفته است. آنچه رخ داده، بیش از هر چیز نشان می‌دهد مشکل در متن قانون نیست، بلکه در اراده و شیوه اجرای آن ریشه دارد. تا زمانی که سیاستگذاری بدون شفافیت، گزارش‌دهی دقیق و پاسخگویی مؤثر ادامه یابد، بازار خودرو از این چرخه فرسایشی خارج نخواهد شد.

گزارش یک

بهناز قاسمی

وزیر نیرو: بارش‌های خوبی در راه است

بارورسازی همزمان ابرها در نقاط مختلف کشور

اکنون در شمال‌شرق (استان‌های خراسان)، شمال‌غرب (حوضه آبریز دریاچه ارومیه)، غرب (زاینده‌رود و کوهرنگ)، تهران و همچنین در استان‌های مرکزی و بوشهر بارورسازی ابرها در حال اجراست

وزیر نیرو: واردات آب هم به صورت مجازی و هم به صورت فیزیکی از کشورهای همسایه در دستور کار است. واردات آب به صورت مجازی در دستور کار است، یعنی واردات محصولات آب‌بر در حال پیگیری است، همچنین به دنبال گرفتن سهم حقابه‌های ایران از کشورهای همسایه هستیم، باید از خروجی آب به سمت دریاها جلوگیری کنیم. مذاکراتی با همسایه‌ها برای تأمین آب مازاد در حال انجام است، منتها در شرایط فعلی تمام منطقه با خشکسالی مواجه است

همزمان با بروز خشکسالی و کاهش نزولات آسمانی در کشور، بازار اخبار غیرواقعی و ادعاهایی مبنی بر توان بارورسازی ابرها و تولید آب، در فضای مجازی و افکار عمومی جامعه داغ شد، حتی برخی مدعی بودند آب کم نیست و سدها توان تأمین آب را دارند و حاکمیت به عمد به دنبال فضاسازی است. نمایشگاه صنعت آب فرصتی را فراهم کرد که مدیران وزارت نیرو به برخی اخبار غیرواقع پاسخ دهند، البته وزیر نیرو که تلاش می‌کرد اقدامات این وزارتخانه را در بخش آب برجسته کند، باز هم به گران‌سازی آب و به اصطلاح اصلاح اقتصاد آب اشاره کرد و در سال‌هایی که کشورهای همسایه نیز دچار خشکسالی شده‌اند، ادعا کرد مذاکراتی برای واردات آب انجام شده است. بدیهی است تکرار تجربه‌های شکست‌خورده مانند گران‌سازی یا ادعای واردات آب که در شرایط فعلی امکانپذیر نیست، افکار عمومی را نا امید و حتی خدمات مؤثر این وزارتخانه را بی‌اثر می‌کند.

عباس علی‌آبادی، وزیر نیرو در مراسم افتتاحیه بیست‌ویکمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت آب ایران به پایتخت‌نشینان نوید می‌دهد بارش‌های خوبی در راه است و از اجرای بارورسازی ابرها در تهران و سه منطقه کشور خبر می‌دهد و می‌گوید: خبر خوبی است که بارش‌های اخیر، کمی به بهبود ذخایر آب کمک کرده و بارش‌های خوبی برای هفته آینده در راه است.

وزیر نیرو با تأکید بر اینکه وضعیت مصرف آب باید اصلاح شود، می‌افزاید: هر کسی ایده‌ای، طرحی و اقدام مؤثری برای آب دارد، درهای وزارت نیرو برای دریافت نقطه نظرات کارشناسان و فعالان صنعت آب باز است. کسانی که در تولید، استحصال و شیرین‌سازی آب می‌توانند کمک کنند، مورد حمایت وزارت نیرو قرار می‌گیرند.

وزیر نیرو خاطرنشان می‌کند: روزهای پرکاری را در بخش آب و توسعه تجدیدپذیدها در حال سپری کردن هستیم و همه ایران به کارگاه بزرگ توسعه تجدیدپذیرها تبدیل شده است.

علی‌آبادی در حاشیه نمایشگاه در جمع خبرنگاران مدعی شد که در مورد هدرروی آب در شبکه، در رسانه‌ها بزرگنمایی می‌شود و اعدادی چون ۳۵درصد هدررفت آب وجود ندارد. اقدامات مناسبی در راستای نشت‌گیری انجام شده است و شاهد کاهش قابل توجه هدررفت آب به‌خصوص در کلانشهرهای کشور در سال‌های اخیر هستیم.

وزیر نیرو در پاسخ به سؤالی در خصوص نشتی سد لار می‌گوید: این سد قبل از انقلاب ساخته شده است و نشتی دارد که ما می‌خواهیم میزان آبی را که از مخزن سد نشت می‌کند، منتقل کنیم و دوباره به چرخه تأمین آب تهران بازگردانیم.

وزیر نیرو با بیان اینکه واردات آب در دستور کار قرار گرفته است، می‌افزاید: واردات آب هم به صورت مجازی و هم به صورت فیزیکی از کشورهای همسایه در دستور کار است. واردات آب به صورت مجازی در دستور کار است، یعنی واردات محصولات آب‌بر در حال پیگیری است، همچنین به دنبال گرفتن سهم حقابه‌های ایران از کشورهای همسایه هستیم، باید از خروجی آب به سمت دریاها جلوگیری کنیم. مذاکراتی با همسایه‌ها برای تأمین آب مازاد در حال انجام است، منتها در شرایط فعلی تمام منطقه با خشکسالی مواجه است.

ایران با پنجمین سال خشکسالی و کاهش شدید ورودی سدها در بحران شدید آبی قرار دارد اما همچنان نگاه سنتی به آب پابرجاست. در حالی مسئولان ما همچنان چشم به آسمان دوخته‌اند و آب را کالایی خدادادی می‌دانند و منتظرند از آسمان باران ببارد که کشورهای منطقه با استفاده از فناوری و مدیریت نوین، وارد مرحله تولید و بازچرخانی آب شده‌اند. وزیر نیرو با وعده واردات آب از کشورهای همسایه در سال‌هایی که خشکسالی فراگیر شده است، می‌گوید: «خبر خوبی است که بارش‌های اخیر کمی به بهبود ذخایر آب کمک کرده، البته بارش‌های خوبی برای هفته آینده در راه است.» این اظهارات نشان می‌دهد حکمرانی آب در کشور نه تنها چشمش به آسمان است بلکه راهکار اصلاح مصرف را اصلاح اقتصاد صنعت آب و افزایش قیمت آن می‌داند، در حالی که این تجربه در مورد برق و سایر کالاها در سال‌های گذشته و امسال شکست خورده است چراکه اقشار پرمصرف که از اغنیا و قشر مرفه جامعه هستند، هیچ ابایی از مصرف بالا و پرداخت هزینه گران آن ندارند.

علی‌آبادی با بیان اینکه بارورسازی ابرها در دستور کار قرار دارد، تأکید می‌کند: ابتدا باید برای بارورسازی، ابر وجود داشته باشد، بارورسازی ابرها روش‌های سنتی دارد که از آنها استفاده می‌کنیم و اخیراً موارد و روش‌های جدیدی مطرح شده است که ما استقبال می‌کنیم، ضمن آنکه روش‌های سنتی بارورسازی ابرها می‌تواند بین ۵ تا ۱۵درصد مؤثر باشد.

■ اجرای همزمان بارورسازی در تهران و ۳منطقه کشور

در حاشیه این مراسم محمدمهدی جوادیان‌زاده، رئیس سازمان توسعه و بهره‌برداری فناوری‌های نوین آب‌های جوی در نشست تخصصی «آب یا سراب» با تأکید بر اینکه علم امروز امکان جابه‌جایی یا خلق سامانه‌های بارشی را تأیید نمی‌کند، می‌گوید: آنچه ما انجام می‌دهیم، تشدید بارش در سامانه‌های مساعد بارشی است، نه ایجاد یک سامانه مستقل.

وی پیچیدگی اصلی بارورسازی ابرها را تفکیک اثر عملیات از پدیده طبیعی عنوان می‌کند و می‌افزاید: تمام گفتمان علمی دنیا روی همین موضوع است و روش‌های ارزیابی مختلفی در مراجع معتبر جهانی ثبت شده است. در ایران نیز برای جلوگیری از تعارض منافع، ارزیابی‌ها از سوی مراکز علمی ثالث و بین‌المللی انجام می‌شود.

جوادیان‌زاده تاریخچه بارورسازی ابرها در کشور را از سال ۱۳۷۶ و انتقال فناوری از یک مؤسسه روسی می‌داند و می‌افزاید: از آن زمان تاکنون دو فروند هواپیما تجهیز و پروژه‌های متعدد اجرا شده است. براساس بیانیه ۲۰۲۴ سازمان جهانی هواشناسی، عملیات بارورسازی باید روی ارتفاعات انجام شود، در این مناطق هم ریسک کمتر است و هم اثرگذاری بیشتر، ضمن اینکه از آلاینده‌های شهری که می‌تواند مانع بارش شود، دور هستیم. کشور هنوز در حوزه آزمایشگاه‌ها و زیرساخت‌های پژوهشی از استانداردهای جهانی عقب‌تر است، نقشه راه آینده ما تقویت همین زیرساخت‌هاست و این موضوع هم‌اکنون با همکاری سازمان هواشناسی در حال پیگیری است.

جوادیان‌زاده از اجرای عملیات بارورسازی در چهار منطقه کشور خبر می‌دهد و می‌گوید: اکنون در شمال‌شرق (استان‌های خراسان)، شمال‌غرب (حوضه آبریز دریاچه ارومیه)، غرب (زاینده‌رود و کوهرنگ) و تهران عملیات در حال انجام است، همچنین در استان‌های مرکزی و بوشهر نیز بارورسازی با پهپاد در حال اجراست.

■ بزرگ‌زاده: انرژی لازم برای «خلق سامانه بارشی» معادل ده‌ها بمب اتمی است

سخنگوی صنعت آب کشور با بیان اینکه انرژی لازم برای «خلق سامانه بارشی» معادل ده‌ها بمب اتمی است، گفت: ایجاد ابر از آب خلیج‌فارس و ایجاد سامانه بارشی در کشور با این روش، ادعایی بی‌اساس و غیرعلمی است.

همچنین عیسی بزرگ‌زاده، سخنگوی صنعت آب کشور که در این نشست تخصصی سخن می‌گفت با انتقاد از برخی ادعاهای غیرواقعی در خصوص بارورسازی ابرها می‌گوید: روایت‌های غیرعلمی در جامعه گسترش پیدا کرده و طی ماه‌های اخیر گزاره‌های عجیب و فاقد پشتوانه علمی درباره تغییرات آب‌وهوایی و پدیده‌هایی مانند بارورسازی ابرها در فضای عمومی افزایش یافته است. این روزها می‌شنویم که عده‌ای می‌گویند یک نفر در ارتفاعات آمازون باران جاری می‌کند، دیگری ابر را جمع می‌کند و فردی دیگر می‌تواند آب خلیج‌فارس را بالا ببرد و در نقطه‌ای مشخص مثل خرم‌آباد بارش ایجاد کند، انگار این آب کبوتر جلدی است که با فرمان ما حرکت می‌کند!

سخنگوی صنعت آب کشور با بیان اینکه انرژی لازم برای «خلق سامانه بارشی» معادل ده‌ها بمب اتمی است، تأکید می‌کند: ایجاد ابر از آب خلیج‌فارس و ایجاد سامانه بارشی در کشور با این روش، ادعایی بی‌اساس و غیرعلمی است. بارورسازی ابرها روشی است که پایه‌های آن با اصول فیزیک و ترمودینامیک سازگار است، برخی روش‌ها قابل بحث و بررسی هستند اما در تعارض با علم نیستند. در مقابل، دسته‌ای دیگر از ادعاها اساساً در طبقه‌بندی علمی نمی‌گنجند و مصداق شبه‌علم هستند.

وی می‌افزاید: مرز واقعیت و روایت و همین‌طور مرز علم و شبه‌علم در ذهن مردم کمرنگ شده است. گاهی تکنیک‌های اقناعی مثل تکنیک دارکوب باعث می‌شود ادعاهای بی‌پایه، با تکرار مداوم، جای علم را بگیرند.

سخنگوی صنعت آب تصریح می‌کند: بسیاری از این ادعاها حتی با فیزیک دبیرستان نیز سازگار نیستند، اگر قرار باشد یک سامانه بارشی را جابه‌جا یا خلق کنیم، انرژی مورد نیاز آن در مقیاس ده‌ها بمب اتمی است، هیچ‌کس نمی‌تواند اصول بنیادین فیزیک و ترمودینامیک را نقض کند. گاهی حتی توهم کنترل هم برای ما جذاب می‌شود اما باید مراقب بود که این توهمات جای علم واقعی را نگیرد.

سخنگوی صنعت آب با بیان اینکه امروز یکی از پرطرفدارترین کالاها در جامعه، توهم دانایی است، می‌گوید: نباید اجازه داد این توهم به جای علم فروخته شود. در کشوری که ده‌ها دانشگاه و صدها هزار مهندس دارد، پذیرفتنی نیست که افراد بدون شناخت انرژی، ترمودینامیک و فیزیک پایه، ادعاهای غیرعلمی را بازنشر دهند.

گزارش ۲

سعیده زمانی

وعده سرخرمن اپراتورها برای بهبود کیفیت اینترنت؟

بدون سرمایه‌گذاری مؤثر در زیرساخت، افزایش قیمت تنها فشار اقتصادی بر مشترکان را بیشتر می‌کند. افزایش ۲۰درصدی تعرفه اینترنت برای کمک به اپراتورها در توسعه شبکه و جلوگیری از افت شدید کیفیت انجام شده، اما ابهام بزرگ این است که این افزایش چه زمانی و چگونه به بهبود واقعی سرعت و کیفیت اینترنت تبدیل خواهد شد.

با وجود آنکه دولت‌ها در دوره‌های مختلف برای حمایت از اپراتورها و جلوگیری از افت کیفیت با افزایش تعرفه‌های اینترنت همراه شده‌اند، اما تجربه کاربران از سرعت پایین و تمام‌شدن زودهنگام حجم نشان می‌دهد وعده بهبود کیفیت همچنان محقق نشده است. با موافقت دولت با افزایش تعرفه‌های اینترنت باز هم موضوع کیفیت پایین اینترنت مورد توجه کاربران قرار گرفته است.

کاربران بارها گلایه کرده‌اند که حجم بسته‌های اینترنتی‌شان سریع‌تر از انتظار تمام می‌شود، هر چند بخشی از این مشکل به رفتار و نحوه مصرف مربوط می‌شود اما واقعیت آن است که تمام شدن سریع حجم اینترنت بیشتر از این مسئله، نتیجه سیاست‌های اپراتورها، ناپایداری شبکه، محاسبه غیرشفاف ترافیک و سربارهای فنی است، همچنین بسیاری از کاربران نیز از کندی شدید اینترنت گلایه‌مند هستند، پاسخ اپراتورها به این مسئله معمولاً عدم‌توازن هزینه‌ها با درآمدها و راهکارشان افزایش تعرفه‌ها بوده است. اپراتورهای ارتباطی می‌گویند در سال‌های اخیر با هزینه‌های رو به‌رشد نگهداری و توسعه شبکه مواجه بوده‌اند که با درآمد ثابت آنها همخوانی نداشته است، از این رو اصلاح تعرفه‌ها به‌عنوان راهی برای احیای توان سرمایه‌گذاری و جلوگیری از افت کیفیت خدمات مورد توجه و تقاضا قرار گرفت.

■ موافقت با افزایش ۲۰درصدی تعرفه‌ها

با روی کار آمدن دولت چهاردهم زمزمه اصلاح تعرفه‌ها با حفظ و تأکید بر اینکه این اقدام باید به گونه‌ای انجام شود تا زندگی مردم را مستقیماً تحت تأثیر قرار ندهد، شنیده می‌شد. اردیبهشت امسال بار دیگر نامه‌ای از سوی اپراتورها مبنی بر درخواست افزایش ۷۵درصدی منتشر شد که مخالفت‌ها و نقدهای بسیاری را به همراه داشت.

حمید فتاحی، رئیس سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی در آن زمان اعلام کرد هرگونه افزایش خودسرانه تعرفه بدون طی روال قانونی مصوبات کمیسیون تنظیم مقررات قطعاً پذیرفته نیست و با متخلفان برخورد عبرت‌آموز خواهد شد.

وی معتقد بود در حال حاضر کیفیت پایین اینترنت، موجب نارضایتی در بخش قابل توجهی از کاربران شده است که این موضوع، پذیرش افزایش تعرفه در افکار عمومی را با مانع جدی مواجه می‌کند.

در هر صورت پیرو درخواست اپراتورها در اردیبهشت امسال برای بازنگری قیمت بسته‌های اینترنت، مراجع تصمیم‌گیر با افزایش ۲۰درصدی تعرفه بسته‌های اینترنت در این مرحله، موافقت کردند و سرانجام سه اپراتور تلفن همراه (همراه اول، ایرانسل و رایتل) بامداد سه‌شنبه ۱۱آذرماه جاری، در اطلاعیه‌ای ضمن اعلام همراهی و درک شرایط اقتصادی و حساسیت مشترکان به افزایش قیمت‌ها، این اصلاح حداقلی تعرفه را با هدف تعویق بحران ناترازی صنعت فاوا، حفظ حداقل‌های کیفی و امکان پاسخگویی به تقاضای روزافزون اعلام و اعمال کردند.

■ «۸هزار تومان» تعرفه جدید هر گیگ اینترنت

تعرفه جدید اینترنت به شکلی است که ارزش هر گیگ از بسته‌های ماهانه می‌تواند کمی بیش از ۸هزار تومان باشد. بسته چهارماهه در سایت ایرانسل و همراه اول، بلندمدت‌ترین بسته‌های موجود هستند. یکی از گزینه‌های پیشنهادی اپراتورها در این بخش بسته اینترنت ۱۵گیگابایت با قیمت ۹۹هزار و ۶۹۰تومان است. اگر مالیات بر ارزش‌افزوده را اضافه کنیم، به عددی معادل ۱۰۹هزار و ۶۵۹تومان می‌رسیم.

بسته ۱۵گیگابایت چهارماهه به این ترتیب به‌ازای هر گیگ ۷هزار و ۳۱۰تومان آب می‌خورد. همراه اول بسته ۱۲گیگابایت دوماهه را هم به‌عنوان بسته اینترنت بلندمدت به خریداران پیشنهاد می‌دهد. قیمت بسته ۱۲گیگابایت دو ماهه همراه اول با احتساب مالیات بر ارزش افزوده ۸۱هزار و ۲۹۰تومان خواهد بود. از این لحاظ ارزش هر گیگ اینترنت در این بسته به ۶هزار و ۷۷۴تومان می‌رسد.

قیمت بسته اینترنت ماهانه همراه اول از حدود ۱۶هزار تومان شروع می‌شود و برای بسته هفت گیگابایت با اضافه شدن مالیات بر ارزش‌افزوده به ۵۰هزار و ۱۶۰تومان می‌رسد؛ هر گیگ ۷هزار و ۱۶۵تومان.

حجیم‌ترین بسته ماهانه ایرانسل نیز در سایت این اپراتور شش گیگ را نهایتاً با قیمت ۴۸هزار و ۸۴۰تومان عرضه می‌کند. ارزش هر گیگ اینترنت این بسته معادل ۸هزار و ۱۴۰تومان محاسبه می‌شود.

■ شکاف قیمت و خدمات اینترنت موبایل

کاربران می‌گویند بسته‌هایی که تا چند ماه پیش قیمت مناسبی داشتند، اکنون با رشد قابل توجه فروخته می‌شوند و این افزایش‌ها با کیفیت ارائه‌شده همخوانی ندارد. بسیاری معتقدند هزینه مصرف اینترنت به حدی بالا رفته که خرید بسته‌های ماهانه به یک فشار جدی در سبد هزینه خانوار تبدیل شده است.

در بخش قابل توجهی از تهران و شهرهای بزرگ، اتصال اینترنت در ساعات مختلف روز ناپایدار است. کاربران بارها گفته‌اند که سرعت واقعی شبکه با آنچه در معرفی بسته‌ها نمایش داده می‌شود، فاصله زیادی دارد. در چنین شرایطی خرید بسته‌های گران‌قیمت عملاً ارزش خود را از دست می‌دهد و تجربه استفاده برای مشترکان ناامیدکننده می‌شود.

یکی از نگرانی‌های جدی مشترکان فعال شدن ناخواسته تعرفه آزاد است، این موضوع در حالی رخ می‌دهد که برخی مناطق با افت سرعت یا قطع و وصل مواجهند و کاربر مجبور می‌شود بسته‌های خود را زودتر از موعد تمدید کند. به‌گفته کاربران، همین اتفاق باعث می‌شود هزینه نهایی استفاده از اینترنت بسیار بیشتر از حد انتظار شود.

افزایش هزینه‌ها و کیفیت نامطمئن باعث شده است بخش قابل توجهی از کاربران به‌دنبال راه‌های جایگزین باشند، برخی مصرف اینترنت را کاهش داده‌اند و گروهی دیگر استفاده از اپراتورهای رقیب را امتحان می‌کنند. آنچه در تجربه عمومی دیده می‌شود این است که انتظار کاربران از اینترنت موبایل برآورده نشده و فاصله میان قیمت و خدمات روزبه‌روز بیشتر شده است.

■ کاربران منتظر نتایج واقعی افزایش تعرفه اینترنت هستند

باتوجه به افزایش شیب مصرف دیتای موبایل که در برخی ماه‌ها دو برابر سال گذشته بوده است، سرمایه‌گذاری در شبکه، تجهیزات رادیویی، فیبر نوری، هسته شبکه و انرژی یک ضرورت است. عدم‌سرمایه‌گذاری در این حوزه به افت تدریجی کیفیت، توقف پروژه‌های توسعه‌ای مانند 5G، کوچ نیروی متخصص به دلیل کمبود بودجه، تشدید شکاف دیجیتال بین شهرهای بزرگ و کوچک و فرسودگی تجهیزات و تهدید پایداری شبکه منجر می‌شود. با توجه به افزایش تعرفه‌های اینترنت انتظار می‌رود اپراتورها در قبال درآمد بیشتر، شفافیت بیشتری درباره نحوه هزینه‌کرد و زمانبندی ارتقای کیفیت ارائه دهند و کاربران نتیجه این افزایش را در سرعت و پایداری لینک‌ها حس کنند.

کارشناسان تأکید دارند که بدون سرمایه‌گذاری مؤثر در زیرساخت، تجهیزات و نیروی انسانی متخصص، افزایش قیمت تنها فشار اقتصادی بر مشترکان را بیشتر می‌کند. شفافیت اپراتورها در هزینه‌کرد و ارائه زمانبندی مشخص برای ارتقای کیفیت، کلید جلب اعتماد کاربران و کاهش شکاف میان قیمت و خدمات است.