

بخش اقتصاد– در روز‌گاری که کارخانجات هر روز در تکنولوژی غرق می‌شوند عواملی باعث شده که شاهد حذف برخی امکانات خودروهای داخلی باشیم. صنعت خودروی ایران با بیش از نیم قرن سابقه فعالیت از نظر سنی در کنار بسیاری از خودروسازهای مطرح جهانی قرار می‌گیرد اما متأسفانه برخورد نامناسب و سیاست‌گذاری‌های غلط ما را برای سال‌های طولایی به مونتاژ خودرو محدود کرد و این محدودیت نه تنها تأثیر مثبتی بر تولید خودرو نداشت بلکه روز به روز فاصله ما با سطح جهانی صنعت

خودرو را بیشتر می‌کرد. علی‌رغم فناوری و توانی که در حوزه‌های علمی و تکنولوژی در کشورمان وجود دارد به ندرت شاهد به کارگیری آن‌ها در صنعت هستیم؛ همه روزه شرکت‌های دانش‌بنیان و قطعه ساز بسیاری اعلام می‌کنند که توان تأمین قطعات و داخلی‌سازی آن‌ها را دارند اما کمتر شاهد استفاده از این فناوری در صنایع کشور، به خصوص صنعت خودرو هستیم. اسارت صنعت خودروی ایران در مونتاژ کاری و همراه شدن آن با جنگ اقتصادی و تحریم‌های اعمال شده باعث شد تا استفاده از امکانات روز نه تنها روند طبیعی خود را طی نکند بلکه شاهد عقب‌گردهای متوالی در این حوزه باشیم؛ شرایط ما امروزه به جایی رسیده است که تنها به حفظ استانداردها بسنده کرده و کمتر به سراغ تکنولوژی‌های روز و پیشرفت در این صنعت می‌رویم. اگر سراغ مشخصات چند سال قبل تولیدات این صنعت بروید امکانات و روند توسعه بهتر و بیشتری را شاهد خواهید بود برای مثال می‌تواند پژو پارس را به عنوان یک نمونه از این بازار در نظر بگیرید، جدا از سطوح کیفی و عملکردی که نیاز به ارزیابی تخصصی دارد، در نسخه‌های قدیمی امکاناتی مثل گرمکن و سردکن صندلی، گرمکن آینه‌ها، تنظیم گودی کمر، ترمزهای دیسکی و چندین امکات دیگر که امروزه به جز در نسخه‌های سفارشی

نمی‌توان به آن‌ها دست پیدا کرد، یک فایل تصویری بیرون آمده از آرشيو سال ۸۴ تلویزیون امکاناتی را به تصویر می‌کشد که با توجه به حال و روز امروز صنعت خودرو شاید تا چند سال آینده به آن دست پیدا نکنیم. در نسخه‌های امروزی خبری از این امکانات نیست، سطح خودروهای پایین رده به قدری کاهش پیدا کرده است به دست مایه‌ای برای خنده در بین جامعه تبدیل شده و کم‌تر کسی آن را جدی می‌گیرد. ماجرا تنها همین یک مورد نیست، چند قدم آن طرف‌تر از کارخانه ایرانخودرو، خط تولید سراتو فعال است و شرایط مشابهی دارد، متأسفانه در نسخه‌های تولید شده در سایپا از سیستم کنترل کشش و پایداری (ESP)، سان‌روف، روکش چرم صندلی، گرمکن صندلی‌ها، سنسور نور و باران، سیستم تاشو برقی، سیستم تهویه به صورت خودکار، ایربگ جانبی جلو و پرده‌ای و بسیاری از موارد دیگر خبری نیست، اما جدا از این موارد تصور این‌که با پرداخت حدود ۳۰۰ میلیون تومان هزینه، هنوز با ترمزهای کاسه‌ای سر و کار داشته باشید خنده دار به نظر می‌رسد.

مراالله امینی کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران جوان، درباره کاهش استفاده از قطعات و تکنولوژی‌های روز در این صنعت، اظهار کرد: شرایط نامناسبی که امروزه برای مصرف‌کنندگان ایجاد شده است و بازار انحصاری تولید کنندگان خودرو این شرایط نابسامان به وجود آورده است.

او بیان کرد: با توجه به روند رو به افزایشی که در کشور وجود دارد تقاضا برای خرید خودرو افزایش پیدا می‌کند که در بازار انحصاری در اختیار خودرو سازان محدودی قرار می‌گیرد؛ دولت هم از این تولید کنندگان حمایت کرده و باعث جلوگیری از تغییر شرایط نابسامان فعلی می‌شود. کارشناس حوزه خودرو با اشاره به کیفیت پایین بسیاری از خودروهای تولید شده در سطح کشور گفت: اگر بخواهیم نامناسبی که این صنعت برای مصرف‌کنندگان داشته‌ایم؛ اما در شرایط فعلی هموطنانمان انتخاب دیگری برای تهیه خودرو ندارند.

امینی کیفیت و ایمنی را دو عنصر اصلی در تولید دانست و گفت: نمی‌توانیم بیش از این شاهد ارائه خودروهای بی‌کیفیت به دست مردم و آسیب آنها باشیم باید برنامه لازم برای بهبود این شرایط تنظیم شود و اگر خودروسازها توان

بخش اقتصاد– درحالی بانک مرکزی پرداخت سود روزشمار را ممنوع کرده که برخی بانک‌های خصوصی بعد از یک ماه سپرده گذاری، سود روزشمار را به سپرده گذاران خود پرداخت می‌کنند.

طبق تصمیم شورای پول و اعتبار که از اول دی ماه سال ۹۷ به نظام بانکی نیز ابلاغ شد، بانک‌ها دیگر اجازه پرداخت سود روزشمار به سپرده‌های کوتاه‌مدت را ندارند و باید ضوابط جدید را برای پرداخت سود به این سپرده‌ها رعایت کنند.

براساس مصوبه شورای پول و اعتبار از دی سال ۹۷، معیار پرداخت سود سپرده‌های سرمایه‌گذاری عادی از روزشمار به ماه‌شمار تغییر کرده‌است؛ همچنین در این مصوبه تأکید شده که حداکثر نرخ سود علی‌الحساب برای سپرده‌های کوتاه‌مدت عادی ۱۰ درصد سالانه است. هدف اعضای شورای پول و اعتبار از تصویب این طرح کاهش فعالیت‌های سفته‌بازی بوده است؛ بانک مرکزی معتقد است این طرح منافع خیلی از سوداگران را به خطر می‌اندازد.

بخش اقتصاد– مدیرعامل اتحادیه مرکزی مرغداران با اشاره به قیمت تخم مرغ در بازار کیلویی ۱۰ هزار تومان گفت: این قیمت واقعی است و از ضرر و زیان تولیدکنندگان جلوگیری می‌کند، هر چند زیان ماه‌های گذشته را که عرضه زیر قیمت مصوب بود، جبران نمی‌کند. به گزارش تسنیم، مدیرعامل اتحادیه مرکزی مرغداران گفت: از ابتدای سال تا کنون ۱۹ هزار تن تخم مرغ صادر شده و در حال حاضر میزان صادرات تخم مرغ به حدود روزانه صد تن رسیده است.

رضا ترکاشوند با اشاره به افزایش حدود سه هزار تومانی قیمت هر شانه تخم مرغ نیز افزود : این میزان افزایش، قیمت تخم مرغ را پس از حدود هشت ماه به میزان مصوب رسانده است. وی تصریح کرد: با توجه به تولید مازاد تخم مرغ در هشت ماه گذشته قیمت آن به میزان کمتر از نرخ مصوب که حدود ۷۷۴۰ تومان در مرغداری است رسید که همین امر باعث ضرر و زیان تولیدکنندگان شده بود. ترکاشوند گفت : با افزایش قیمت تخم مرغ در حال حاضر نرخ این محصول درب مرغداری به حدود نرخ مصوب رسیده است و این محصول در بازار هم با اضافه شدن هزینه‌های جانبی، مانند حمل و نقل و سود شبکه توزیع عمده فروشی و خرده فروشی که ۲۳ درصد به قیمت مصوب می‌افزاید با قیمت کیلویی ده هزار تومان یا شانه‌ای حدود ۱۸ تا ۲۰ هزار تومان عرضه می‌شود. وی تأکید کرد: این قیمت واقعی است و از ضرر و زیان تولیدکنندگان جلوگیری می‌کند، هر چند زیان ماه‌های گذشته را که عرضه زیر قیمت مصوب بود، جبران نمی‌کند.

ترکاشوند با اشاره به افزایش تقاضا برای صادرات تخم مرغ تصریح کرد: پس از لغو ممنوعیت صادرات تخم مرغ رایزنی‌های بسیاری برای بازیابی بازارهای از دست رفته صادراتی صورت گرفت و در سه هفته اخیر نیز تقاضا برای صادرات این محصول نیز افزایش یافته است.

آپشنال یا **صرفه جویی** در **هزینه** تولید **خودرو**؟

خودروسازهایی که از سر و ته محصولاتشان می‌زنند

در نظر بگیرد متوجه خواهید شد که قیمت یک خودرو مانند پراید نسبت به اولین سال تولید خود کاهش پیدا کرده است علی‌رغم اینکه از یک خودروی کاربراتی به یک خودروی انژکتور و با استاندارد یورو ۴ تبدیل شده است یا امکاناتی مانند کیسه هوا به آن افزوده شده که تمام آن‌ها به معنای افزایش قیمت تمام شده خودرو است.

او گفت: تمام موارد ذکر شده و استانداردهای تعریف شده باعث می‌شود تا خودروساز تمام تلاش خود را به کار گیرند تا خودروی نهایی در عین حفظ تمام استانداردها کمترین قیمت تمام شده را داشته باشد و همین موضوع باعث حذف امکاناتی مانند ترمزهای دیسکی یا سایر امکانات از خودروها می‌شود.

کاکایی تصریح کرد: موضوعی که باید بیشتر به آن توجه شود آن است که ۲ خودروساز بزرگ کشور تنها فعالان این حوزه نیستند؛ مشکلات عملکردی آن‌ها را انکار نمی‌کنیم، اما ۲۸ خودروساز که اغلب آن‌ها خصوصی هستند در کشور فعالیت می‌کنند و تنوع بی حساب و کتاب محصولات آن‌ها یکی از عواملی است که باعث وضعیت امروز بازار خودرو شده است.

سهم بزرگ خصوصی‌ها در ارزش ریالی معاملات خودرو
این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: شاید از نظر ظاهری در سال گذشته ۹۰ درصد باز تعداد خودروهای تولید شده به دو خودروساز اصلی و بزرگ کشور مربوط شود، اما جالب است بدانید بیش از ۴۵ درصد از ارزش ریالی مبادلات خودرویی به این شرکت‌های خصوصی مربوط می‌شود. سرکوب قیمت‌ها و اعمال فشار بیش از حد بر این دو کارخانه باعث ایجاد زیان ۳۵ میلیاردی آن‌ها شده است. او

تأکید کرد: توجه داشته باشید که حتی امروز هم پرداختن به فرایند مونتاژکاری برای شرکت‌های خصوصی به صرفه‌تر است به عبارت دیگر بخش خصوصی با کمترین داخلی‌سازی می‌تواند بیشترین سود را بربرد پس به سمت داخلی‌سازی حرکت نمی‌کند و تمام فشار کاری به چند شرکت خاص محدود می‌شود. کاکایی گفت: تصور غلطی در کشور وجود دارد مبنی بر اینکه داخلی‌سازی قطعات و محصولات صنعتی باعث کاهش قیمت تمام شده می‌شود، اما توجه داشته باشید که داخلی‌سازی همیشه به معنای کاهش قیمت نیست برای مثال به داخلی‌سازی خودروی L۹۰ اشاره کرد که بنا بود که پس از تولید در داخل کشور به سایر خودروهای همسایه صادر شود، اما قیمت تمام شده خودروی ایرانی بیش از قیمت نمونه تولید شده در زمانی بود و توان رقابت با آن را نداشتیم. این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: مشکل اصلی در حذف امکانات و فرآیند فوق در صنعت خودرو نه به کمبود فناوری مربوط می‌شود و نه به اختلالات مدیریتی بلکه سیاست‌گذاری‌های غلط کارخانه‌های تولید خودرو را مجبور به این کار کرده است. او ادامه داد: فرآیند سیاست‌گذاری غلط هنوز هم ادامه دارد و همان عاملی است که باعث شده تا تیبیا، ساینا و کوئیک را جایگزین خودرو پراید معرفی کند. این خودروهای یاد شده سطح استاندارد و ایمنی بالاتری نسبت به پراید دارند، اما با توجه به شرایط فعلی این کشور مردم توان خرید خورده‌های جایگزین را نخواهند داشت. کاکایی بیان کرد: افزایش قیمت‌های پیش آمده و بازار این روزهای خودرو نشان می‌دهد نگاه جامع‌ای در سیاست‌گذاری برای صنعت خودرو وجود ندارد برنامه‌های مقطعی باعث می‌شود تا در کوتاه مدت و بلند مدت بازدهی مناسب را نداشته باشد؛ تنها یکی از این خودروسازها در سال گذشته ۵ تغییر در سمت مدیرعاملی را تجربه کرده و این نشان می‌دهد اختلالات فعلی به بخش مدیریتی مربوط نمی‌شود. کارشناس صنعت خودرو زمان فعلی را این‌حذف خطوط تولید پراید مناسب ندانست و گفت: حذف خودرو باید یا سه سال بعد از تحریم‌ها انجام می‌شد و یا باید به سه سال آینده موکول شود در شرایط فعلی کشور، توان اقتصادی مردم در حدی نیست که آمادگی برخورد با تغییرات صنعت خودرو را داشته باشد.

سود روزشمار در برخی بانک‌های خصوصی از سر گرفته شد

که رقمی از حساب سپرده در طول ماه برداشت شود، سود رقم برداشتی ۱۹ درصد خواهد بود و مابقی با سود ۲۰ درصد محاسبه می‌شود. گفتنی است، در بخشنامه بانک مرکزی که برگرفته از تصمیم شورای پول و اعتبار است، تأکید شده که حداقل مبلغ مانده حساب در یک ماه برای محاسبه سود آن ماه در نظر گرفته شود.

بانک مرکزی البته در این بخشنامه خط و نشان جدی برای بانکدارها کشیده و هشدار داده که درصورت تخلف در پرداخت سود به سپرده‌های کوتاه مدت با آنها برخورد جدی خواهد شد. در بخشنامه بانک مرکزی به بانک‌ها آمده است که این بانک علاوه بر رصد عملکرد شبکه بانکی در این خصوص، نحوه عمل شرکت‌های پشتیبانی فناوری اطلاعات بانک‌ها و مؤسسات اعتباری را نیز تحت پایش خواهد داشت و در صورت مشاهده و کشف هرگونه مغایرت یا هرگونه اقدامی که منجر به کتمان یا غیرواقعی جلوه دادن رویدادهای مالی شود، شرکت‌های مذکور در فهرست اشخاص فاقد شرایط و صلاحیت لازم برای همکاری با شبکه بانکی کشور قرار خواهند گرفت.

دفاع اتحادیه مرغداران از گران شدن تخم‌مرغ

میزان مصرف داخلی است و همین میزان مازاد مصرف هم برای صادرات مورد استفاده قرار می‌گیرد. ترکاشوند تأکید کرد: درحال حاضر هم تعادل ایجاد شده است و هم نیاز داخلی برآورده می‌شود و هم صادرات صورت می‌گیرد و قیمت تخم مرغ نیز با توجه به تثبیت بازار دیگر افزایش نمی‌یابد.

آگهی دعوت از بستانکاران شرکت تعاونی منحله

کشاورزی و دامپروری زرین(نوبت دوم)

به استناد صورت‌جلسه مجمع عمومی عادی به‌طور فوق‌العاده مورخ ۱۳/۰۱/۹۷ و بنا بر تادیه شماره ۱۶/۷۶۲۱ مورخ ۱۳۹۷/۱۰/۲۰ اداره تعاون شهرستان بندرانزلی، اعضاء هیات تصفیه برای مدت دو سال به قرار ذیل تعیین گردیدند:

آقایان: نیما حیدرنژاد کدملی ۲۵۹۵۴۷۲۵۹۳

اکبر بهاری خشکوائی کدملی ۲۵۹۵۴۷۳۴۳۳

علی طلوع طاوسی کدملی ۲۵۹۳۷۲۱۱۳۶

ضمنا آدرس هیات تصفیه به شرح ذیل می‌باشد:

آبکنار – کیلومتر ۲ جاده ضایبر – مرغداری الماس سبز خزر

لذا از کلیه بستانکاران دعوت به‌عمل می‌آید جهت تادیه مطالبات به آدرس مذکور در این آگهی مراجعه نمایند.

هیات تصفیه

{اقتصاد}

چرتکه

ایرانی‌ها چقدر به فکر

راه‌اندازی کسب و کار هستند

بخش اقتصاد– رئیس دانشکده کارآفرینی دانشگاه تهران شاخص کارآفرینی نوپا در کشور را ۱۰۶۹ درصد ذکرکرد وگفت: از هر ۱۰۰ نفر در کشور ۴۲ نفر در صدد راه‌اندازی کسب و کار هستند.

غلامحسین حسینی نیا در نشست خبری برگزاری مراسم هفته جهانی کارآفرینی اظهار کرد: براساس طرح پژوهشی ارزیابی شاخصهای کارآفرینی در کشور، شاخص فعالیت‌های کارآفرینان درسال ۱۳۹۸ براساس مدل دیدبان جهانی کارآفرینی منتشر و این اطلاعات بر اساس نمونه‌گیری از بیش از ۳۰۰۰ فرد بالغ ۱۸ تا ۶۴ ساله در شش طبقه کشور محاسبه شده است.

وی ادامه داد: به موجب این گزارش، شاخص کارآفرینی نوپا در کشور ما ۱۰۶۹ درصد بوده که نسبت به سال گذشته تغییری نداشته و رتبه کشور ما دراین شاخص در بین ۵۰ کشور ۲۱ بوده است. حسینی نیا شاخص قصد کارآفرینی در کشور را ۴۲.۳۴ درصد عنوان کرد و گفت: دراین شاخص رشد پنج درصدی را شاهد هستیم و ایران درمیان ۵۰ کشور جهان رتبه دهم را به خود اختصاص داده است. رئیس دانشکده کارآفرینی دانشگاه تهران شاخص خروج از کسب و کاردر کشور را ۶.۲۶درصد ذکر کرد و گفت: این میزان نسبت به سال گذشته حدود یک درصدافزایش داشته و نشان می‌دهد که ایران در بین ۵۰ کشور عضو دیدبان جهانی کارآفرینی GLOBAL ENTREPRENEURSHIP MONITOR رتبه ۴ در شاخص خروج از کسب و کار را دارد.

رتبه ۱۷ایران در شاخص جهانی کارآفرینی تثبیت شده

وی شاخص کارآفرینی تثبیت شده در ایران را ۱۰۱۵ درصد ذکرکرد و گفت: این شاخص نسبت به سال گذشته ۷.۴ درصد کاهش داشته است و کشورمان دراین شاخص رتبه ۱۷ را در میان ۵۰ کشور به خود اختصاص داده است.

حسینی نیا گفت: کارآفرینی تثبیت شده کسب و کارهایی است که بیش از سه سال از عمرآنها گذشته و طی این سالها حقوق و دستمزد پرداخت کرده‌اند.

رئیس دانشکده کارآفرینی دانشگاه تهران درپاسخ به این پرسش که چند درصد فارغ التحصیلان این دانشکده تبدیل به کارآفرین می‌شوند؟ گفت: عمده کسانی که به دانشکده می‌آیند کارآفرین هستند ولی نرم استاندارد جهانی برای دانشجویانی که از دانشکده هدای کارآفرینی فارغ التحصیل بیرون می‌آیند و تبدیل به کارآفرینی می‌شوند ۲۹ درصد و در کشور ما ۱۶ درصد است.

وی در بخش دیگری از سخنان خود هفته جهانی کارآفرینی را بزرگترین رویداد هماهنگ برای ترویج و ترفیع کارآفرینی در جهان دانست که همه ساله در بازه زمانی ۲۷ آبان ماه تا ۳ آذر ماه (۱۸ تا ۲۴ نوامبر) برگزار می‌شود.

حسینی نیا افزود: در این رویداد هماهنگ، با تشویق افراد تلاش می‌شود تا نسل جدیدی از کارآفرینان به راه‌اندازی کسب و کار فکر و کسب و کار شخصی خود را آغاز کنند و از این طریق کمک کنند تا کارآفرینان بالقوه به عرصه کارآفرینی وارد شوند.

رئیس دانشکده کارآفرینی دانشگاه تهران این رویداد را بستر ارج نهادن به نوآوران و خالقان اشتغال عنوان کرد و گفت: این رویداد متعلق به کسانی است که ایده‌های خود را حیات بخشیدند، کسب و کاری را پایه‌گذاری کردند و باعث رشد اقتصادی در کشور خود و توسعه رفاه انسانی شدند.

به گفته حسینی نیا تاکنون در ایران ۱۲ مشارکت کننده شامل دانشگاه‌ها، NGO ها و مؤسسات بخش خصوصی بیش از ۶۰۰ برنامه را برای اجرا در این هفته سازمان‌دهی کرده‌اند که این برنامه‌ها در شهرهای مختلف از جمله تهران، مشهد، تبریز، اصفهان، قزوین و کرج برگزار خواهد شد.

وی تصریح کرد: در دنیا نیز بیش از ۱۷۰ کشور نزدیک به ۳۵۰۰۰ فعالیت را با همکاری بیش از ۲۰۰۰۰ مشارکت‌کننده و برای بیش از ۱۰ میلیون نفر برنامه ریزی کرده و در حال اجرای این برنامه‌ها هستند.

رئیس دانشکده کارآفرینی دانشگاه تهران در پایان افزود: در این رویداد سیاستگذاران و تصمیم‌سازان به تشریح سیاست‌ها و برنامه‌های خود می‌پردازند، کارآفرینان تجربیات خود را از شکست‌ها و موفقیت‌ها می‌گویند، آشنایی و بازدید از پارک‌ها و مراکز رشد صورت می‌گیرد و سرمایه‌گذاران و بانک‌ها با کارآفرینان ارتباط برقرار می‌کنند و عموم افراد از طریق شرکت در مسابقات و کارگاه‌های آموزشی و نمایش فیلم به کشف توانمندی‌های خود و تفکر و تصمیم به راه‌اندازی کسب و کار ترغیب می‌شوند.

دانشکده کارآفرینی دانشگاه تهران امسال برای ششمین سال میزبان هفته جهانی کارآفرینی است. در این رویداد دانشکده کارآفرینی دانشگاه تهران و کانون دانش آموزختگان دانشکده کارآفرینی با حمایت وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی برنامه‌های متنوعی را به صورت هم‌زمان در ۱۴ استان کشور به اجرا در می‌آورند.

برگزاری رویداد استارت‌اپ ویکند، کارگاه‌ها و سمینارهای تخصصی کسب‌وکار و کارآفرینی، نشست‌های تخصصی با مدیران و کارآفرینان کشور، برگزاری تورهای علمی – آموزشی، نمایش و تحلیل فیلم‌های کسب‌وکار و برپایی نمایشگاه از جمله برنامه های پیش بینی شده در این رویداد است.