

اخبار

سرپرست بانک دی:

وصول مطالبات اولویت اول شعب است



سرپرست بانک دی در نشست ارزیابی عملکرد شعب تهران، ضمن بررسی کارنامه عملکردی شعب، بر ضرورت پیگیری روزانه پرونده‌های قضایی از سوی شعب تأکید کرد.

به گزارش روابطعمومی بانک دی؛ علیرضا قیطاسی، سرپرست بانک، در نشست ارزیابی عملکرد شعب تهران که با حضور معاونان و مدیران ارشد ستاد و روسای شعب برگزار شد، با اشاره به عملکرد بانک دی در سال گذشته در جذب منابع و وصول مطالبات گفت: بانک دی سال گذشته در بسیاری از شاخص‌های عملیاتی در زمره بانک‌های برف کثیر بود که بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده، با گذشت ماه از سال جاری، رویکرد فعلی بانک در مسیر حفظ دستاوردها و ارتقاء شاخص‌های عملیاتی بوده‌است.

قیطاسی افزایش کیفیت خدمات و نوآوری در ارائه خدمت به مشتریان و جامعه هدف را از الزامات رضایتمندی مشتریان دانست و تصریح کرد: باید با نیازسنجی صحیح و الگوبرداری از سایر بانک‌ها روش‌های ارائه انواع خدمات غیرحضوری به مشتریان و خانواده مستخدمین و اینترگران را توسعه دهیم.وی همچنین عملکرد شعب در ارائه تسهیلات تکلیفی در سال گذشته را مطلوب ارزیابی کرد و خاطرنشان کرد: شعب بانک دی در سال گذشته کمترین میزان صف انتظار در ارائه تسهیلات ازدواج و فرزندآوری را داشتند که این روند باید در سال جاری نیز، در کنار اهتمام به پرداخت تسهیلات جهش مسکن، ادامه یابد.

سرپرست بانک دی با اشاره به عملکرد این بانک در وصول مطالبات گفت: امروز وصول مطالبات اولویت اول شعب است و لازمه حفظ روند مطلوب بانک در وصول مطالبات این است که پرونده‌های قضایی به صورت روزانه توسط شعب پیگیری شود. وی افزود: همچنین شعب می‌بایست با تمرکز بر جذب سپرده‌های ارزان قیمت، بازاریابی مشتریان ارزشمند، وصول تسهیلات معوق و مدیریت هزینه‌ها در مسیر سودآوری گام بردارند.

قیطاسی در پایان ضمن تأکید بر لزوم رعایت آراستگی سازمانی در شعب و ستاد، ایجاد وحدت رویه در دریافت مدارک مورد نیاز از مشتری و حذف کپی مدارک غیرضروری و ترویج طرح‌های بانک مانند طرح بان در شعب گفت: اختیاراتی که به روسای شعب اعطا شده‌است باید به درستی در بازاریابی و ارائه تسهیلات اعتباری، صدور ضمانت‌نامه و ... با رعایت پدداشت اعتباری و کاستن از ریسک بانک به کار گرفته شود.

گفتنی است در ابتدای این نشست بهژاد روشن، مدیر امور شعب، اسماعیل افتخاری، رییس اداره امور شعب تهران و البرز به ارائه گزارشی از عملکرد شعب در حوزه جذب و تخصیص منابع، وصول مطالبات و ... پرداختند.

مشارکت بانک اقتصادنوین در تجهیز اتاق عمل بیمارستان کودکان مفید



بانک اقتصادنوین در تجهیز اتاق عمل مرکز پزشکی، آموزشی و درمانی کودکان مفید تهران مشارکت کرد.

به گزارش روابط عمومی بانک اقتصادنوین، این بانک در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی خود کمک به بهره‌مندی آحاد جامعه از خدمات پزشکی و درمانی، در تجهیز اتاق عمل مرکز پزشکی، آموزشی و درمانی کودکان مفید تهران که به دلیل ساختار دولتی پذیرای ۲۵درصد از کودکان بیمار (روزانه ۱۰۰۰ کودک) به‌ویژه از مناطق محروم و کمتر برخوردار کشور است، مشارکت کرد.

گفتنی است مرکز پزشکی، آموزشی و درمانی کودکان مفید جزء مراکز اصلی درمان کودکان در کشور محسوب می‌شود.

رصد اخبار مرتبط با خودرو از آمار تصادفات به دلیل کیفیت پایین تا قیمت‌گذاری و زیادهی صنعت خودروسازی این مسئله را بر همگان ثابت کرده که این صنعت در مسیری قرار گرفته که راه را بر هر نوع پیشرفتی بسته است. حالا مدت‌هاست که توصیف «ارابه مرگ» برای خودروی داخلی پرآید بیش از هر زمانی توسط مردم قابل درک است؛ اما صحبت‌های اخیر وزیر صمت در مورد این صنعت نشان داده از تجربه مردم تا تصور مسئولان فاصله زیادی است.

او با اشاره به صادرات خودرو به کشورهای آفریقایی گفته برخی کشورهای اروپایی طالب خودروهای ما هستند و از میان برخی کشورهای همسایه شمالی نیز برخی ماشین‌ها به شدت مشتری دارند. موضوعی که به گفته «ابراهیم شجاعت» کارشناس خودرو ادعای درستی نیست و روند صادرات کشور منفی بوده است. صحت چنین ادعایی نیازمند شرایط بسیاری است که به نظر می‌رسد فاصله زیادی با آن داریم.

۴ شرط رویایی رود خودروسازی ایران به بازاریابی جهانی

ابراهیم شجاعت، کارشناس خودرو درباره اظهارات وزیر صمت به اقتصاد ۲۴ می‌گوید: مقصضیات صنعت خودروی آن چیزی نیست که آقای وزیر گفته است. چه در بحث صادرات چه برای مصرف داخلی، ما با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو هستیم. اگر بنا باشد که ما خودرویی را صادر کنیم آن خودرو باید یک خودروی رقابت پذیر باشد. گام اول خودروی رقابت پذیر برای ورود به بازار این است که باید بتواند استانداردها را پاس کند، یعنی برای اینکه از مرزهای یک کشور عبور کند باید اول استانداردها را پاس کند که اکثر خودروهای ما هیچ یک از استانداردهای اروپا را ندارند.

به گفته او خودروهای ما حتی اگر که از لحاظ کیفیت هم خوب باشند باید بتوانند یک آزمون تستی بدهند که استانداردهاشان تایید شود. مسئله جدی‌تر این است که حتی اگر ما استانداردها را هم پاس کردیم، قیمت تمام شده ما بالاتر است و از لحاظ اقتصادی هم رقابت پذیر نیستند. اگر ما توانستیم این دو مشکل را هم حل کنیم مسئله بعدی مخاطب است. اکثر خودروهایی که ما داریم الان در بازارهای جهانی آن یوه خودرویی با سمکتم کلاس خودرو را دیگر نمی‌بینند. پس بازار هم ندارد. اگر همینطور بخواهیم حساب کنیم می‌بینیم که این ادعا به خصوص در مورد اروپا صحت ندارد. در مورد آفریقا بله ما امکان صادرات به این منطقه را داریم.

روند منفی صادرات خودرو در دو دهه گذشته

این کارشناس خودرو در ادامه توضیح می‌دهد: یکسری مسائل داریم مثل مسائل لجستیکی و مسائل انتقال ارز و برگشت پول. این‌ها باعث می‌شود که هزینه ما بالا برود و عملا صادرات نصرفد. ما در سالیان اخیر صادراتمان هر سال کمتر شده است نه بیشتر.

ادعای وزیر صمت در گفت‌وگو با کارشناس خودرو بررسی شد

جای خالی خودروهای ایرانی در خیابان‌های اروپا!

گروه اقتصاد - یک کارشناس خودرو در واکنش به ادعای وزیر صمت می‌گوید: مقصضیات صنعت خودروی آن چیزی نیست که آقای وزیر گفته است. چه در بحث صادرات چه برای مصرف داخلی، ما با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو هستیم. اگر بنا باشد که ما خودرویی را صادر کنیم آن خودرو باید یک خودروی رقابت پذیر باشد. گام اول خودروی رقابت پذیر برای ورود به بازار این است که باید بتواند استانداردها را پاس کند، یعنی برای اینکه از مرزهای یک کشور عبور کند باید اول استانداردها را پاس کند که اکثر خودروهای ما هیچ یک از استانداردهای اروپا را ندارند.



مثل خودروی تویوتا هایلوکس کاربری خیلی بهتری دارند، چون هم توان حمل و بار دارند هم این که در اکثر جاده‌ها و مسیرها می‌توانند استفاده کنند. خود ما هم در دهه هشتاد بر اساس سیاست‌هایی که بوده در کشور سنگال یک سایت تولید خودرو توسط شرکت ایران خودرو تاسیس کردیم و این سایت عملا مدت‌هاست که نیمه تعطیل است و حیات آنچنانی ندارد.

فرصت حضور خودروسازان چینی در ایران سوخت می‌شود؟

ابراهیم شجاعت، مسیر رشد خودروسازی کشور را ورود تکنولوژی، انتقال و فهم آن می‌داند. او در این باره به اقتصاد ۲۴ می‌گوید: در این راستا مدل‌های همکاری معمول مطرح می‌شود. توسعه محصول بر اساس همکاری؛ یعنی به طور مثال اگر قرار باشد، یک موتور توسعه بدهید و تکنولوژی را به دست بیاورید برای این کار با یک موتورساز بین المللی همکاری می‌کنید و کم کم ظرفیتش را می‌سازید. در این همکاری می‌توان به دانش طراحی یک موتور دست یافت، چیزی که ما در اواخر دهه هفتاد و دهه هشتاد به سمتش رفتیم.

نتیجه آن این شد که ما با شرکت‌های اروپایی همکاری کردیم و ایران خودرو موتور EF۷ را با کمک شرکت ایدکو توانست طراحی و توسعه دهد. به گفته وی، در دهه نود ما با اصلا این را نداشتیم. طبق گفته‌های شجاعت، بازار آفریقا از یک جهت بازار تشنه‌ای است و از جهتی دیگر مسئله اصلیشان این است که سرانه خودرو در این کشور به شدت پایین است. یعنی توان خرید به شدت پایینی نسبت به جمعیتشان دارند؛ لذا اگر خیلی از کشورهای آفریقایی را بررسی کنید، سالیانه تعداد خودروی نویی که پلاک می‌شود، در آن کشورها بعضا به ۲۰ هزار دستگاه هم نمی‌رسد. این خودروها هم اکثرا یا خودروهای شاسی بلند هستند، یا خودروهای پیکاپ. به این دلیل که جاده‌ها و دسترسی‌ها در کشورهای آفریقایی به شکل ما نیست که هر خودرویی بتواند در جاده‌هایشان رفت و آمد داشته باشد. به طور خلاصه خودروهایی

ما به مسائل پیش پا افتاده و زودگذری مبتلا شدیم که ناشی از تحریم بود. همچنان هم درگیر آن هستیم و خیلی سخت توانستیم از آن جدا شویم چرا که مستلزم این بحث توسعه تکنولوژی و توسعه فناوری، سرمایه‌گذاری‌های سنگین است و از آنجایی که ما با مشکلات مالی به خصوص بحث تامین نقدینگی برای توسعه مواجه هستیم آن هم در خودروسازی‌هایی که با زیان‌های کلان چند صد هزار میلیارد تومانی دست‌به‌گریبان هستند، این بحث توسعه واقعا مغفول مانده و چیزی هم نیست که به این سادگی بشود یا دستور لحش کرد و نیاز به سرمایه گذاری‌های عظیمی دارد.

این کارشناس خودرو در پایان خاطرنشان می‌کند: اکنون فرصت‌هایی از طریق قرارداد ۲۵ ساله با چین به روی کشور باز شده‌است. حالا باید ببینیم مسئولین چطور استفاده می‌کنند زمین بازی را چطور می‌چینند. آیا ما در انتهای این بازی مصرف کننده صرف می‌شویم؟ یا نه ما بخشی از زنجیره ارزش و توسعه محصول هم می‌شویم و کنار چینی‌ها می‌توانیم به بازارهای آن‌ها هم دست پیدا کنیم و با کمک آن‌ها به محصول‌های مشترک هم برسیم. باید دید این شعارهایی که آقای وزیر صمت می‌دهد چقدر قابل اجرا شدن است. فعلا که چیزی که ما داریم می‌بینیم بیشتر همان محصول نهایی و مصرف کننده بودن است.

همچنین مهدی تقدسی، مدیر سامانه پیکارچه فروش خودرو در مورد این که آیا ثبت‌نام جدید برای خودروهای وارداتی انجام خواهد شد یا خیر، به خبرنگار اقتصادآنلاین گفت: در این دوره از عرضه خودروهای وارداتی ثبت‌نام جدید نخواهیم داشت و عرضه در روز یکشنبه مختص نفرات قبلی است.

تقدسی همچنین درباره تقاضا برای خودروهای برقی گفت:

خودروهای برقی و بنزینی عرضه خواهد شد و ثبت‌نامی‌های قبلی می‌توانند انتخاب کنند.

بنابراین در حالی قرار است که روز یکشنبه ۱۶ اردیبهشت برای اولین بار خودروهای برقی عرضه شود که خبری از ثبت‌نام جدید برای خودروهایی وارداتی در سامانه پیکارچه عرضه خودروهای وارداتی نیست و معلوم نیست که آیا ثبت‌نام کنندگان قبلی در سامانه علاقه‌ای به خرید خودرو برقی داشته باشند یا نه؛ چرا که اولین مرحله از ثبت‌نامی‌های سامانه که هنوز ۱۵ هزار نفر از آنها خودرو دریافت نکرده‌اند متعلق به اسفند ۱۴۰۱ است و در آن زمان نه علی‌آبادی وزیر صمت بود و نه صحبتی از واردات و عرضه خودروی برقی مطرح بود.

همین موضوع و همچنین انتقادهای بسیاری که راجع به برقی‌سازی خودرو توسط وزارت صمت در شرایطی که به ادعان سایر کارشناسان زیرساخت‌های آن در کشور مهیا نیست، ابهاماتی را در مورد میزان تقاضای خودروهای وارداتی برقی در سامانه در روز یکشنبه ایجاد کرده است.

باید منتظر ماند و دید افرادی که هفته آینده مجاز به انتخاب خودروی وارداتی هستند کدام نوع خودروها را انتخاب خواهند کرد و چگونه از خودروی برقی که برای آن ثبت‌نام نکرده‌اند، استقبال خواهند کرد.

بازاروسرمایه

خبر

بانک شهر استفاده از ریال دیجیتال برای پرداخت های خرد شهری را عملیاتی می‌کند



بانک شهر با مجوز بانک مرکزی به عنوان عضو متولی زیست بوم ریال دیجیتال مورد تأیید قرار گرفته و به زودی نسبت به عملیاتی کردن ریال دیجیتال (رمز ریال) در اپلیکیشن همراه شهر پلاس واسمارتیز اقدام خواهد کرد.

به گزارش روابط عمومی بانک شهر، الهام مقدم، معاون برنامه ریزی و توسعه کسب و کار هلدینگ فناوری اطلاعات بانک شهر با تشریح جزئیات بیشتری از این موضوع و با اشاره به اینکه این شرکت به عنوان بازوی فناوری اطلاعات بانک شهر، مجری پروژه ریال دیجیتال (رمز ریال) در این بانک است، افزود: بانک شهر پس از انجام تست های لازم، موفق به کسب تأیید و مجوز بانک مرکزی به عنوان عضو متولی زیست بوم ریال دیجیتال شده و با اخذ این مجوز به زودی نسبت به عملیاتی کردن ریال دیجیتال (رمز ریال) در اپلیکیشن همراه شهر پلاس و اسمارتیز اقدام خواهد شد.

مقدم با بیان اینکه ریال دیجیتال همان ریال رایج به شکل دیجیتالی و جایگزین پول ملی یا همان اسکناس ریال است که ضمن داشتن ثبات قیمتی بیشتر و تاثیرگذاری مثبت بر افزایش ارزش پول ملی، دارای مزایای فراوانی از جمله کاهش تقاضا برای پول نقدی و چاپ اسکناس، تسهیل جابه جایی پول و انجام معاملات مالی، توسعه بانکداری دیجیتال و نیز سرعت و دقت بیشتر در مبارزه با پولشویی نسبت به سایر پول های رایج و رمز ارزها است، افزود: به زودی و پس از عملیاتی شدن ریال دیجیتال در اپلیکیشن اسمارتیز و همراه شهر پلاس، متقاضیان می توانند با ثبت نام در این اپلیکیشن و شارژ کیف پول، ریال دیجیتال تهیه کنند.

به گفته معاون برنامه ریزی و توسعه کسب و کار هلدینگ فناوری اطلاعات بانک شهر انجام خریدهای روزانه از طریق پذیرندگان پشتیبانی کننده ریال دیجیتال، خرید شارژ، پرداخت قبوض، خرید بسته اینترنتی، انتقال اعتبار به دیگران و انجام سایر خدمات مالی و بانکی از کاربردهای ریال دیجیتال است که این دسته از سرویس ها با تأکید بر سرویس های مبتنی بر پرداخت خرد شهری به زودی در بستر همراه شهر پلاس و اسمارتیز در اختیار کاربران قرار خواهد گرفت.

مقدم با اشاره به تعامل با شبکه برنا در بحث ریال دیجیتال گفت: بانک های متولی و بانک مرکزی به عنوان بانک هسته ای از طریق پرداخت خرد شهری به زودی در بستر همراه شهر پلاس و اسمارتیز در اختیار کاربران قرار خواهد گرفت.

در بیانیه اعلام شده بانک شهر گفت: بانک های متولی و بانک مرکزی به عنوان بانک هسته ای از طریق پرداخت خرد شهری به زودی در بستر همراه شهر پلاس و اسمارتیز در اختیار کاربران قرار خواهد گرفت.

ریال دیجیتال در شبکه اتفاق می افتد. وقتی ریال دیجیتال از طریق کیف پول الکترونیکی یک اپلیکیشن که این قابلیت را دارد انتقال داده می شود تراکنش ها از طریق این بانک ها تایید می شود.

معاون برنامه ریزی و توسعه کسب و کار هلدینگ فناوری اطلاعات بانک شهر افزود: مهم‌ترین ویژگی ریال دیجیتال به قرارداد هوشمند بازمی‌گردد که با آن می‌توان به‌صورت خودکار برخی از پرداخت‌ها را انجام داد. با مجوزی که ما از طرف بانک مرکزی و نهاد ناظر دریافت کردیم برنامه توسعه قرارداد هوشمند را نیز در دستور کار خود داریم و در این مسیر یکی از برنامه های ما توسعه باشگاه مشتریان بانکی روی شبکه برنا به صورت دیسنترال شده خواهد بود.

مقدم در پایان گفت: همچنین خرید شارژ موبایل، بسته اینترنت و پرداخت قبض موبایل از طریق ریال دیجیتال و همین طور انتقال ریال دیجیتال با استفاده از بار QR از جمله سایر مواردی است که در اپلیکیشن اسمارتیز و همراه شهر پلاس پیش بینی شده است.

چهار کسائی خودروهای وارداتی برقی را خواهند خرید؟

اما واگرهای وجود تقاضا برای خودروهای برقی



قرار است از امروز برای اولین بار خودروهای وارداتی برقی در سامانه پیکارچه عرضه شود. خودروهایی که بالاخره بعد از سالش‌ها و انتقادات فراوان به مرحله عرضه رسیده؛ اما سوالی که مطرح می‌شود این است که مشتری خودروهای وارداتی برقی چه کسائی هستند؟

اقتصادآنلاین؛ حدود یک سال از حضور عباس علی‌آبادی در راس وزارتخانه صنعت، معدن و تجارت می‌گذرد و در این مدت عبارت خودرو برقی پرتکرارترین موضوع در صحبت‌های او بوده است.

علی‌آبادی حتی با این اظهارنظر جنجالی که «ماشین بنده برقی است و خودم آن را ساختم و تمامی تکنولوژی ساخت موتور آن بومی است» نظرها را به خود جلب کرد.

وزیر صمت بر برقی‌سازی ناوگان حمل و نقل متمرکز شده و می‌گوید تا زمانی که موفق به تولید انبوه خودروی برقی شویم، برای این که مردم معطل نشوند، می‌توانیم خودرو برقی وارد کنیم.

او حتی در پاسخ به سوالی مبنی بر این که آیا ممکن است واردات خودروهای نو و کارکرده و به واردات خودروهای برقی محدود شود نیز گفته است که اولویت ما واردات خودروهای برقی است و به دنبال ایجاد شرایط ساده و مناسب برای واردات این خودرو هستیم.

در راستای تسهیل واردات خودروهای برقی هم بود که تعریفه خودروهای برقی درصد پایینی تعیین شد، به‌طوری‌که تعریفه واردات خودروهای برقی با قیمت کمتر از ۲۰ هزار یورو صرفا یک درصد و خودروهای برقی ۲۰ تا ۳۰ هزار یورویی ۱۱ درصد است.

آخرین آمار واردات خودروهای برقی طبق گفته مهدی ضیغمی، مجری طرح واردات خودرو وزارت صمت ۵۵۰۰ دستگاه خودرو است. و داشتن پلاک فعال حذف شود که در حال بررسی است.

برگزاری نشست تحلیلی صنعت فولاد با محوریت فولاد ارفع

کارشناس تحلیل و مطالعات اقتصادی تأمین سرمایه تمدن افزود: بر اساس پیش‌بینی Trading Economics در ۳ماهه ابتدایی سال ۲۰۲۴، تولید محصولات فولادی رشدی نداشته‌اند و برای فصل اول سال ۲۰۲۵ نیز احتمال کاهش تولید وجود دارد.

وی با اشاره به سهم ۱٫۷ درصدی ایران از تولید فولاد خام جهان گفت: طی سال ۲۰۲۲ تولید فولاد خام در ایران برخلاف اکثر تولیدکنندگان جهانی با افزایش ۸ درصدی، از ۲۷٫۹ میلیون تن فولاد خام به ۳۰٫۴۳ میلیون تن تولید رسید و در سال ۱۴۰۳ نیز این روند ادامه خواهد داشت که بالاترین میزان تولید سالانه فولاد در تاریخ ایران است. در حال حاضر ایران دهمین تولیدکننده فولاد در دنیا به شمار می‌آید.

این کارشناس تحلیل و مطالعات اقتصادی در خصوص وضعیت شرکت فولاد ارفع نیز گفت: فولاد ارفع با دارا بودن سهم ۳ درصدی در تولید محصولات فولادی کشور، یکی از بنگاه‌های پیشرو در عرضه ملی و منطقه‌ای صنعت فولاد به شمار می‌آید. عبدالملکی در ادامه تصریح کرد: ارفع تا قبل از سال ۱۴۰۱ به دلیل عدم راه‌اندازی طرح افزایش ظرفیت آهن اسفنجی، هر سال به طور میانگین حدود ۲۵۰٫۰۰۰ تن آهن اسفنجی خریداری کرده است اما در حال حاضر ظرفیت تولید واحد آهن اسفنجی این شرکت ۱٫۲۰۰٫۰۰۰ تن در سال می‌باشد که افزایش مقدار ۳۸ درصدی تولید آهن اسفنجی در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ ناشی از اجرائی پروژه افزایش ظرفیت واحد احیاء می‌باشد.

وی افزود: در حال حاضرآهن اسفنجی تولیدی در واحد احیای مستقیم

