



عید سعید فطر مبارک

فرصت امروز

برای کسب و کار آفرینی

کاهش نرخ سود بانکی، بازارهای موازی را به تحرک واداشت

سبقت طلا و مسکن از بازار سهام

در این میان اما بازار طلا و سکه حکایت دیگری داشت. به دنبال خروج انگلیس از اتحادیه اروپا، طلا در بازارهای جهانی با رشد چشمگیری مواجه شد و این موضوع به بازار داخلی انگیزه کافی داد که با وجود ماه مبارک رمضان رکوردهای قیمتی جدیدی در بازار سکه و طلا به ثبت برسد. این جهش قیمتی چراغ سبزی بود به نقدینگی خارج شده از بانکها تا راهی این بازار...

در بازارهای موازی بوده‌ایم. از یک سو در بازار ارز به دنبال رشد قیمت ارزهای دولتی بوده‌ایم و از سوی دیگر با افزایش ارز دولتی توسط بانک مرکزی، ارز بازار آزاد هم از انگیزه کافی برای رشد قیمتی برخوردار شد و قیمت دلار بار دیگر در بالای ۳۵۰۰ تومان تثبیت شد. اما این تحرکات قیمتی به اندازه‌ای نبود که نقدینگی را تشویق به ورود کند.

کاهش نرخ سود و تسهیلات بانکی در حالی اتفاق افتاده است که تحرکات قیمتی در بازارهای مختلف کاملاً مشهود بوده است. به گزارش «فرصت امروز» کاهش نرخ سود بانکی در دوره‌های مختلف منجر به اتخاذ سیاست انبساطی پولی در کشور می‌شود و شرایطی را رقم می‌زند که در بازارهای سرمایه‌پذیر، تحولات قیمتی رخ می‌دهد. در بازارهای داخلی در این مدت شاهد برخی تحرکات

سرمقاله

بهره‌وری و سرمایه خارجی
راه‌حل‌های کم‌پولی ایران



تازه‌ترین آماری که از سوی بانک مرکزی درباره اندازه‌گیری نقدینگی انتشار یافته نشان می‌دهد در پایان سال ۱۳۹۴ رقمی معادل ۱۰۵۰ هزار میلیارد تومان در جامعه نقدینگی وجود دارد. بنا وجودی که این رقم به تولید ناخالص داخلی به قیمت‌های ثابت نزدیک می‌شود اما دولت، نگاه‌ها و شهروندان به‌طور دسته‌جمعی مشکل نقدینگی دارند و این پرسش جدی را دارند که: «از کجا پول بیاوریم.» دولت معتقد است به دلیل کاهش قیمت نفت در بازارهای جهانی و ثابت ماندن و حتی...

تولید



راهکارهای گریز از تعطیلی و ورشکستگی
در جازدن به جای پیشرفت
علت شکست صنایع

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی در گفت‌وگو با «فرصت امروز»:

پیمانکاران در کنار دولت هستند
نه مقابل آن

آنچه توانستیم لطف خدا بوده است



بهترین هدیه برای عیدی

برای دریافت آنی کارت هدیه با متن و طرح دلخواه می‌توانید به کیوسک‌های مستقر در شعبه‌های بانک پاسارگاد مراجعه فرمایید.

مرکز مشاوره و اطلاع رسانی: ۰۲۱-۸۸۷۸۴۰۴۲

www.bpi.ir

منتظر روی ما شماییم.

بابتش از ۱۰۰ پایگاه ثابت و شماره حساب ۲۱۷۳۴۵۱۳۷۷۰۰۶ (بانک ملی ایران)
آماده‌ی دریافت و توزیع فطریه‌ی شما عزیزان هستیم.

- عید سعید فطر مبارک -



مشارکت‌های مردمی: ۰۲۱) ۸۸۷۸۴۰۴۲

«برای رسیدن به زیستی بهتر»

کمیسیون شرف‌آورد

عمران



رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان: آیین نامه کنترل ساختمان خلاف قانون است

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان با تأیید اختلاف در دوره قبلی هیات رئیسه سازمان نظام مهندسی استان تهران گفت: آیین نامه کنترل ساختمان پیشنهاد شده از سوی وزارت راه و شهرسازی خلاف قانون سازمان نظام مهندسی است.

وی با اشاره به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی برای تصویب آیین نامه جدید کنترل ساختمان گفت: این آیین نامه خلاف قانون سازمان نظام مهندسی است و از این آیین نامه حمایت نمی کنیم.

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور با اشاره به دلایل مخالفت با این آیین نامه جدید اظهار داشت: در آیین نامه جدید نقش سازمان های نظام مهندسی در کنترل نقشه حل شده است. دومین دلیل مخالفت ما با آیین نامه کنترل ساختمان این است که پیش از این سازمان های نظام مهندسی ناظر ساختمان تعیین می کردند در حالی که در این آیین نامه این وظیفه از سازمان نظام مهندسی حذف شده است.

وی ادامه داد: سومین دلیل مخالفت ما این است که در زمان اعطای پایان کار ساختمان سازمان های نظام مهندسی شناسنامه فنی ملکی را باید تغییر دهد که متأسفانه این وظیفه نیز از سازمان های نظام مهندسی گرفته و حذف شده است.

ترکان درباره تخلف ۴۰ میلیاردی در سازمان نظام مهندسی گفت: آنچه که رئیس فعلی سازمان نظام مهندسی استان تهران آقای بی طرف به من گزارش داده اند این است که هیات رئیسه دوره قبلی سازمان نظام مهندسی استان تهران بدون اطلاع سایر اعضا بخشی از منابع سازمان را نزد بانکی سپرده گذاری کرده است.

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان ادامه داد: تا این مرحله موضوع معمول و متداول است اما تخلف اینجا صورت گرفته است که در برابر این سپرده گذاری تسهیلاتی را برای یک شرکتی که ارتباطی با سازمان نظام مهندسی نداشته اخذ شده است و این یعنی اختلاس. یعنی استفاده از مال غیر برای استفاده های نابجا. این موضوع را به شورای انتظامی ارجاع داده ایم و قوه قضاییه پیگیر آن است.

دبیر انجمن شرکت های راه سازی در گفت و گو با «فرصت امروز»:

پیمانکاران در کنار دولت هستند نه مقابل آن

نیاز مبرم کشور به بهبود زیرساخت های حمل و نقل و حرکت به سمت توسعه زیربنایی، موضوعی است که یکی از اصلی ترین اولویت های اقتصادی ایران را به خود اختصاص داده و در شرایطی که دولت در تامین منابع مالی با معضلاتی جدی روبه رو است، چگونگی رساندن اعتبار به این طرح ها اصلی ترین سوال این حوزه را به وجود می آورد. سرعت گرفتن روند ساخت و تکمیل این پروژه ها یک پایه اساسی و ثابت دارد و آن جلب اعتماد پیمان کاران فعال در این طرح هاست.

پیمان کارانی که در طول سال های گذشته به دلیل تسویه نشدن طلب های شان با مشکلاتی جدی دست و پنجه نرم کرده اند و حالا و زیر سایه انتشار اسناد خزانه توانسته اند، حداقل بخشی از معوقات سال های قبل خود را پس بگیرند. چگونگی انتشار این اسناد، چانه زنی بر سر نرخ سود آنها و البته نحوه تداوم آنها در سال جاری بخشی از مسائلی است که وزارت راه و شهرسازی باید آن را با پیمان کاران حل کند، موضوعی که علی آزاد، دبیر انجمن شرکت های راه سازی در گفت و گو



چوادی هاشمی j.ahashemi1992@gmail.com

پس از سال ها در جا زدن وزارت راه و شهرسازی در کاهش بدهی های معوق خود به پیمان کاران، انتشار اسناد خزانه توانست بخشی از این مبالغ را پرداخت کند. پیمان کاران با چه رویکردی این اسناد را پذیرفتند؟

سال های سخت مالی که کشور با آنها دست و پنجه نرم کرده، باعث شد دولت نتواند به راحتی از پس بدهی خود به پیمان کاران راه ساز بر بیاید و این موضوع در نهایت باعث شد اوضاع راه سازان قدری به هم بریزد. در چنین شرایطی طرح انتشار اسناد خزانه برای تسویه بخشی از این بدهی ها مطرح شد و هر چند تمام نیازها و خواسته های سرمایه گذاران را تامین نمی کرد اما با توجه به رویکرد مثبتی که پیمان کاران داشتند، پذیرفته شد و در چند مرحله بخشی از طلب آنها از طریق این اسناد تسویه شد.

کدام اولویت ها و درخواست های پیمان کاران در انتشار این اسناد نادیده گرفته می شد؟ موضوعی که از همان ابتدا برای ما اهمیت بسیاری داشت نحوه محاسبه سود این اسناد بود. در طرحی که دولت ارائه کرد سود این اوراق از زمان ثبت بدهی تا زمان انتشار این اوراق بر اساس نرخ تورم در اقتصاد کشور محاسبه می شد. با توجه به اینکه از زمان انتشار تا سر رسید نهایی این اوراق حدود یک سال زمان باقی می ماند، پیمان کاران درخواست آن را داشتند سود تا زمان سر رسید نهایی محاسبه شود. هر چند در نهایت برای باز شدن گره های مالی و کمک به دولت پیمان کاران پذیرفتند این روال را برای بدهی های معوق بپذیرند.

بر اساس اختیارات ارائه شده از سوی دولت، وزارت راه و شهرسازی در سال جاری نیز طرح انتشار

اسناد خزانه را در دستور کار قرار خواهد داد؛ آیا روال گذشته در رابطه با اسناد جدید نیز تکرار می شود؟

بر اساس مصوبات جدید، وزارت راه در سال جاری می تواند حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان اسناد خزانه منتشر کند که البته روال کار آن آغاز شده و تاکنون حدود هزار میلیارد تومان از این اسناد برای انتشار سال جاری، منتشر شده است. پیمان کاران برای انتشار این اوراق جدید مشکلاتی خواهند داشت، زیرا اگر بنا باشد اوراق برای طرح هایی که در حال حاضر اجرایی می شود در نظر گرفته شود، اوضاع متفاوت خواهد بود.

در راه سازی کل سودی که می تواند به سرمایه گذار برسد، حدود ۷ تا ۸ درصد است و این به شرطی است که منابع مالی مدنظر در زمان مقتضی تخصیص داده شود. اینکه پیمان کاران برای طرح های جاری خود نیز مجبور شوند یک سال صبر کنند، بر اساس نرخ تورم به معنای آن خواهد بود که بیش از مبلغی که در کل می توانستند سود کنند، باید هزینه تاخیر در بازپرداخت ها را بدهند و این قطعاً مستلزمی است. ما همواره گفته ایم که در کنار دولت هستیم و روی روی آن قرار نمی گیریم اما عدم انطباق برخی آیین نامه ها با قوانین می تواند مشکل آفرین باشد که با توجه به پیگیری های دولت محترم امیدواریم بخشی از آنها حل شوند.

مکاتبات خود را با مسئولان دولتی آغاز کردند و در این زمینه صحبت های مثبتی نیز انجام گرفته است. ما در جریان جلسه مشترکی که با دکتر نوبخت داشتیم، مسائل مدنظر پیمان کاران را به ایشان گزارش کردیم و آقای نوبخت نیز طی دستوری، بررسی درخواست پیمان کاران و تغییر شرایط را پیگیری کردند و امیدواریم با این دستور بخشی از مشکلات حل شود.

مسائل موجود در این زمینه به قوانین ارتباط دارد یا پیمان کاران به شیوه اجرای آن ایراد دارند؟

ما معتقدیم قانون موجود در این زمینه قانونی جامع، مترقی و کارساز است که اجرایش می تواند مشکلات و مسائل هر دو طرف را پوشش دهد اما در این بین برخی آیین نامه ها اجرایی شده که مشخص نیست چرا بر قانون ارجحیت دارند. پیمان کاران تاکنون اجرای آنها را پذیرفته اند، زیرا رویکرد آنها همکاری و همراهی با دولت است. ما همواره گفته ایم که در کنار دولت هستیم و روی روی آن قرار نمی گیریم اما عدم انطباق برخی آیین نامه ها با قوانین می تواند مشکل آفرین باشد که با توجه به پیگیری های دولت محترم امیدواریم بخشی از آنها حل شوند.

مکاتبات خود را با مسئولان دولتی آغاز کردند و در این زمینه صحبت های مثبتی نیز انجام گرفته است. ما در جریان جلسه مشترکی که با دکتر نوبخت داشتیم، مسائل مدنظر پیمان کاران را به ایشان گزارش کردیم و آقای نوبخت نیز طی دستوری، بررسی درخواست پیمان کاران و تغییر شرایط را پیگیری کردند و امیدواریم با این دستور بخشی از مشکلات حل شود.

حمل و نقل



قرارداد وام ۵۰۰ میلیون دلاری آذربایجان به ایران مردادماه قطعی می شود

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه قرارداد دریافت وام از جمهوری آذربایجان برای ساخت راه آهن قزوین-رشت-آستارا در سفر مرداد ماه رئیس جمهوری به آذربایجان قطعی می شود، گفت: کره ای ها برای ورود به انواع پروژه های آزادراهی و راه آهن بسیار مصمم و پیگیر هستند.

علی نوزاد، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل در گفت و گو با اینستا با بیان اینکه کره ای ها برای سرمایه گذاری روی آزادراه اهواز - اندیمشک اعلام آمادگی کرده اند، اظهار داشت: اطلاعات و پیشنهادهایی به کره ای ها برای ورود به این پروژه داده ایم اما این پروژه هنوز به مرحله تفاهم نامه نرسیده است.

وی درباره مشارکت ۱۰۰ درصدی یک شرکت ایتالیایی برای ساخت آزادراه همدان، گفت: رویکرد ما در مذاکره با ایتالیایی ها در این پروژه، همکاری به شکل BOT است اما کره ای ها برای ورود به پروژه های آزادراهی بسیار پیگیر هستند و مذاکرات متعددی را با سطوح مختلف مدیریتی در وزارت راه و شهرسازی و شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل داشته اند. معاون وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: بارها به بخش خصوصی و شرکت های پیمانکاری در داخل کشور اعلام کرده ایم که نسبت به ایجاد کنسرسیوم با شرکت های خارجی برای ورود به پروژه های عمرانی اقدام کنند و از تشکیل کنسرسیومی با حضور شرکت های داخلی و خارجی بسیار استقبال می کنیم.

نوزاد ادامه داد: برای پروژه راه آهن قزوین-رشت به شرکت های داخلی و خارجی بسیار استقبال می کنیم. نوزاد ادامه داد: برای پروژه راه آهن قزوین-رشت به شرکت های داخلی و خارجی بسیار استقبال می کنیم. نوزاد ادامه داد: برای پروژه راه آهن قزوین-رشت به شرکت های داخلی و خارجی بسیار استقبال می کنیم.

نوزاد درباره دریافت وام از آذربایجان برای ساخت راه آهن قزوین-رشت گفت: در جلسات گذشته با یک بانک آذربایجانی مذاکراتی داشتیم و ارائه وام برای ساخت راه آهن قزوین-رشت-آستارا در دستور رئیس جمهوری کشور است. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل با تأکید بر اینکه در سفر مردادماه رئیس جمهوری کشورمان به جمهوری آذربایجان قرارداد وام ۵۰۰ میلیون دلاری به ایران قطعی می شود، ادامه داد: طبق مذاکرات انجام شده، بهره این وام بسیار کم است و نرخ بهره آن ۲.۵ درصد حساب می شود.

کانال رسمی «فرصت امروز» در تلگرام Telegram.me/ForsatEmrooz

آگهی مناقصه عمومی نوبت دوم شهر قس در نظر دارد نسبت به اجرای پروژه های ذیل: ۱- تهیه و اجرای جدولگذاری معابر سطح شهر با برآورد اولیه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال ۲- تهیه و اجرای جدولگذاری معابر سطح شهر با برآورد اولیه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال

آگهی مناقصه عمومی خرید نوبت دوم - شماره ۶۹ سال ۹۵ شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی در نظر دارد اقلام به مقدار و مشخصات ذیل:

جشنواره تابستانه آسیاتک ۲۴ کیگ حجم + ۱۲ ماه مدت سرویس + سرعت ۶ مگابیت ۴۴ هزار تومان (از ساعت ۲ تا ۸ صبح نیم بها)

خودروهای بدون آینه در راه بازار



خودروهای بدون راننده یا خودروهایی که به جای اینه‌های مرسوم از نمایشگرهای ویدئویی استفاده می‌کنند، سال‌هاست از سوی طراحان برای بهبود زیبایی و ایمنی خودرو و بهره‌وری در مصرف سوخت پیشنهاد شده‌اند اما به کارگیری در خودروهای جدید به‌زودی به واقعیت می‌پیوندد.

به گزارش ایسنا، این پیشنهادات ماه گذشته در ژاپن به واقعیت نزدیک شد و این کشور یکی از نخستین بازارهایی شد که اجازه می‌دهد در خودروها به جای آینه از دوربین‌ها استفاده شود. انتظار برای ساخت خودروهای بدون آینه تامین کنندگانی مانند ایچیکو ایندستریز و رابرت بوش را تشویق کرده به عرضه این فناوری روی بیورند.

پیش قدم شدن ژاپن در این حرکت ممکن است شرکت‌های ژاپنی را در این زمینه پیش بیندازد. شرکت ایچیکو که عمدتاً تامین‌کننده چراغ و آینه خودرو بوده است، فرصت‌های بزرگی را در خودروهای بدون آینه مشاهده کرده و در همین راستا نخستین محصولش را تولید کرده است.

علی اردوبادی، مدیرعامل ایچیکو در مصاحبه‌ای در مقر این شرکت در توکیو به اتونیوز گفت: وظیفه ما بهبود دید راننده با چراغ و آینه بوده و اکنون شامل دوربین‌ها هم می‌شود. وی در ادامه افزود: تغییر فناوری در این بخش به معنای فرصت‌های درآمد بالاتر است.

اما به کارگرفتن دوربین‌ها در خودرو فقط به معنای درآمد بالاتر نیست. مونیتورهای مبتنی بر دوربین نسبت به آینه‌های سنتی این مزیت را دارند که به خودروسازان در مقابله با دو چالش بهبود ایمنی و بهبود اقتصاد سوخت کمک می‌کنند.

دوربین‌ها زاویه دید بیشتری را برای رانندگان فراهم می‌کنند و نقاط کوری که معمولاً با آینه‌های سنتی دیده نمی‌شوند به راحتی قابل مشاهده می‌شوند. این دوربین‌ها می‌توانند دید راننده در هوای تیره و بارانی را با اصلاحات دیجیتالی تصویر بهبود ببخشند.

سیستم‌های مبتنی بر دوربین معمولاً وزن کمتری نسبت به آینه‌ها داشته و از این رو به بهبود اقتصاد سوخت کمک می‌کنند. همچنین به بدنه خودرو نمای زیباتری می‌بخشند.

نخستین محصول ایچیکو یک آینه عقب داخلی است که دو قابلیت دارد و هم می‌تواند به‌عنوان آینه معمولی مورد استفاده قرار بگیرد و هم با یک چرخش به نمایشگر دیجیتالی تبدیل می‌شود که تصاویر ویدئویی از عقب خودرو را نمایش می‌دهد.

این محصول که «مانیتور دید عقب هوشمند» نام دارد از ۲۸ ژوئن برای یک مشتری وارد مرحله تولید شده و قرار است در خودرویی که در ماه اوت در بازار ژاپن روانه بازار فروش می‌شود، به کار گرفته شود.

ایچیکو از این مشتری نام نبرده و تنها اعلام کرده یک خودروساز ژاپنی است که قصد دارد مونیتور ویدئو را در شمار محدودی از خودروهایش استفاده کند.



اعتبارات اسنادی ویژه برای خودروهای سنگین

تجاری سازان از ورشکستگی نجات می‌یابند؟

مقاومت مدیر فولکس واگن در برابر استعفا

مدیر برند فولکس واگن با وجود اینکه هدف تحقیقات دادستان‌های عمومی آلمان قرار گرفته است، قصد ندارد از سمت خود کناره‌گیری کند.

به گزارش ایسنا، فولکس واگن اواخر ماه گذشته اعلام کرد که دادستان‌های شهر برنوشویگ در راستای تحقیقات از رسوایی آلپاندگی دیزلی این خودروساز و زیرپا گذاشتن مقررات بازار مالی و مطلع کردن به موقع سرمایه‌گذاران از تبعات تخلفات صورت گرفته، از هربرت دایس، مدیر برند فولکس واگن هم تحقیق می‌کنند.

هربرت دایس در مصاحبه با روزنامه «زودویچه‌سایتونگ» آلمان در پاسخ به اینکه آیا به دلیل این تحقیقات به استعفا از سمتش فکر کرده است، گفت: این مسئله قابل بحث نیست.

مدیر برند فولکس واگن در ادامه خاطرنشان کرد: این تحقیقات وی را متعجب کرده و نخستین بار از رسانه‌ها درباره آن اطلاع یافته است.

به گفته وی، وجهه فولکس واگن در عرض ۱۲ تا ۱۸ ماه پس از گذشت این بحران بهبود خواهد یافت اما تغییرات استراتژیک حداکثر ۱۴ سال زمان می‌برد.

این خودروساز باید توجه استراتژیک خود را به استفاده از فناوری اطلاعات بیشتر و تخصص باتری معطوف کند. اجرای چنین تغییراتی به اندازه دو نسل خودرو زمان خواهد برد. عمر خودروهای مدرن حداکثر هفت سال است و اگر فولکس واگن نتواند بهره‌وری بیشتری داشته باشد، قادر نخواهد بود چنین تغییر و تحولی را عملی کند.

مارتین وینترکورن، مدیرعامل سابق گروه خودروسازی فولکس واگن هم به دلیل گمراه کردن بازار مالی در آلمان تحت تحقیقات قرار دارد و وینترکورن سپتامبر سال گذشته پس از افشای تقابل فولکس واگن در تست‌های آلپاندگی خودروهای دیزلی در آمریکا از سمت خود استعفا کرد.

دفتر دادستانی برانشویگ اعلام کرده که تحقیقات به این مسئله متمرکز شده که فولکس واگن به‌حض اطلاع از تخلف صورت گرفته و تبعات مالی ناشی از آن، سرمایه‌گذاران را مطلع نکرده است. این شرکت ۲۲ سپتامبر سال گذشته سرمایه‌گذاران را رسماً از موضوع تقبل مطلع کرد.

فولکس واگن که بزرگ‌ترین خودروساز اروپاست، در سپتامبر سال ۲۰۱۵ اقرار کرد در بیش از ۱۱ میلیون خودرو دیزلی در سراسر جهان از جمله بعضی از مدل‌های دیزلی به فروش رفته در آمریکا نرم‌افزاری را نصب کرده که میزان آلپاندگی اکسیدنیتروژن آنها را کمتر از سطح واقعی نشان می‌دهد.

این نرم‌افزار در زمان انجام تست، کنترل‌های آلپاندگی را فعال و در زمان رانندگی معمولی آنها را غیرفعال می‌کند تا میزان آلپاندگی را کمتر از سطح واقعی نشان دهد. انتشار این خبر مارتین وینترکورن، مدیرعامل این شرکت را ناچار به استعفا کرد و می‌شود زیرا تمرکزش بر تولید کشنده است. بنابراین باید بخش فروش راه‌اندازی شده و مصرف اقتصادی در خودروهای تجاری حل شود.

است: «آن چیزی که این شرکت‌ها را نجات خواهد داد سود است. این شرکت‌ها با احتساب دارایی‌هایشان روی کاغذ ورشکسته نیستند اما در عمل این‌طور نیست. شرکت‌ها را نجات می‌دهد سودی است که بتوانند با آن زیان‌های خود را پرداخت کنند. در بازار خودروهای تجاری وقتی ساخت‌وساز کم می‌شود، فروش ایران خودرو دیزل کم خواهد شد زیرا محصول عمده این شرکت کامیون کمپرسی است که در فعالیت‌های عمرانی استفاده می‌شود. یا وقتی خرده‌فروشی کاهش پیدا می‌کند، بهمن دیزل و ایران خودرو دیزل با کاهش فروش مواجه می‌شوند می‌کنند. همچنین سایپا دیزل وقتی ضرر می‌کند که واردات و صادرات کم می‌شود زیرا تمرکزش بر تولید کشنده است. بنابراین باید بخش فروش راه‌اندازی شده و مصرف اقتصادی در خودروهای تجاری حل شود.»

برحان مالی هستند را کاهش می‌دهد.» حسن کریمی سنجری، کارشناس صنعت خودرو در پاسخ به این پرسش «فرصت‌آموز» بیان می‌کند: «باتوجه به اینکه در حال حاضر هیچ اعتبار اسنادی به مقصد اروپا قابل گشایش نیست، بنابراین در صورتی که این موضوع واقعا اتفاق بیفتد و صرفاً یک شوی رسانه‌ای نباشد، وضعیت قابل توجهی برای خریدهای اروپایی این شرکت‌ها ایجاد می‌کند. قطعاً خریدهای اعتباری آن‌هم با زمان بازپرداخت ۱۸ ماهه باعث افزایش توان خرید خودروسازان تجاری خواهد بود. توجه داشته باشیم که برخورداری از یوزانس ۱۸ ماهه حتی قبل از تحریم‌ها هم چندان مسوق به سابقه نبوده و برای محقق کردن چنین شرایطی قطعاً باید سیستم بانکی در اروپا و نیز بانک مرکزی ایران به‌عنوان پشتیبان این اقدام حمایت‌های لازم را از گشایش‌های اعتباری یوزانس ۱۸ ماهه بکنند. بنابراین به

عسل داداشلو
dadashlo@gmail.com

محسن صالحی‌نیا، معاون امور صنایع وزیر صنعت، روز گذشته به «فرصت‌آموز» خبر داد که امکان استفاده از یوزانس ۱۸ ماهه با توافق با بانک مرکزی برای تولیدکنندگان خودروهای تجاری فراهم شده است. خبری خوش برای تجاری‌سازانی که مدت‌هاست در مرز ورشکستگی ایستاده‌اند اما آیا چنین امکانی می‌تواند آنها را از سقوط کامل به دره ورشکستگی نجات دهد؟

افزایش تولید خودروهای تجاری یکی از موضوعات مهم برای وزارت صنعت است، از همین رو این وزارتخانه در جلسه مشترکی با ستاد اقتصادی دولت، سقف استفاده از یوزانس را برای تامین مواد اولیه و قطعات خارجی، از شش ماه به ۱۸ ماه افزایش داده است که به‌خشانمه آن تا ۱۰ روز دیگر ابلاغ خواهد شد.

این امکان در حالی فراهم شده که حال و روز خودروسازان تجاری ما خوب نیست و سال‌هاست که در

آگهی فراخوان پیمانکاران

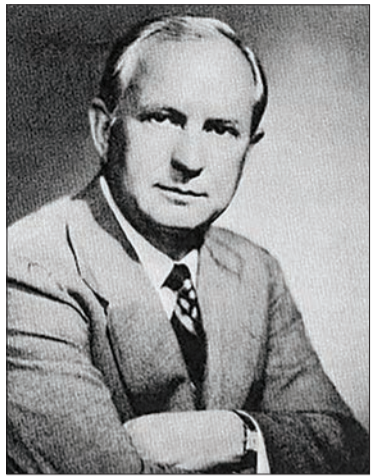


شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران در نظر دارد پروژه عملیات اجرایی احداث موتورخانه مرکزی فرودگاه بجنورد را بر اساس قانون برگزاری مناقصات و از طریق مناقصه عمومی به شرکتهای پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید.

۱- شرکتهای باید حداقل دارای گواهینامه صلاحیت (رتبه بندی) در پایه ۴ تاسیسات و تجهیزات و ۵ ابنیه از سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور باشند. شرح مختصری از موضوع مناقصه: عملیات اجرایی احداث موتورخانه مرکزی فرودگاه بجنورد (شامل عملیات بنایی با سنگ قالب بندی فلزی - کارهای فولادی با میلگرد - بتن درجا- سقف سبک بتنی آجر کاری و شفته ریزی- اندودکاری و بندکشی - کارهای سنگی با پلاک - لوله های فولادی - شیرها- دیگ حرارتی آب گرم - مشعل- دستگاههای گرم کننده تابشی - الکتروپمپ - عایق- دستگاههای مبرد - برج های خنک کننده - مخازن و مبدلها و...) ۲- برآورد اولیه مجموعاً حدود ۳۳/۲۸۶/۰۶۷/۹۰۶ (سی و سه میلیارد و دویست و هشتاد و شش میلیون و شصت و هفت هزار و نهصد و شش) ریال براساس فهارس بهای پایه سال ۹۵ می باشد.

۳- مدت اجرای پروژه ۹ ماه و مدت تضمین ۲۴ ماه می باشد. ۴- میزان سپرده شرکت در مناقصه ۱/۶۶۴/۳۰۳/۳۹۵ (یک میلیارد و ششصد و شصت و چهار میلیون و سیصد و سه هزار و سیصد و نود و پنج)ریال می باشد که به صورت واریز نقدی یا ضمانتنامه معتبر بانکی مورد پذیرش خواهد بود.

۵- هزینه آگهی فراخوان به عهده برنده مناقصه می باشد ضمناً جهت اطلاعات بیشتر به آدرس اینترنتی <http://iets.mporg.ir> مراجعه فرمایید. ۶- از شرکتهای واجد شرایط دعوت به عمل می آید جهت کسب اطلاعات بیشتر و دریافت اسناد مناقصه و ارزیابی کیفی حداکثر ظرف مدت یک هفته از تاریخ نشر اولین آگهی فراخوان مناقصه به آدرس تهران - کوی نصر- خیابان فاضل شمالی - نبش خیابان فرحزادی -پلاک ۲، مراجعه کرده و یا با شماره تلفن های ۸۸۲۴۵۵۸۶-تماس حاصل فرمایند. لازم به توضیح است که شرکتهای کیفی و پاکت ارزیابی کیفی و پاکت (الف-ب-ج) را در موعد مقرر شده در اسناد مناقصه تحویل مناقصه گزار دهند در این شرایط ابتدا پاکتهای ارزیابی کیفی مناقصه گران گشوده خواهد شد و پس از آن پاکتهای پیشنهادی (الف - ب - ج) شرکتهایی که حداقل امتیاز ارزیابی (۶۵ امتیاز) را کسب نمایند باز می گردد.



در شماره پیشین ستاره‌های تبلیغات، داستان مشهور شدن شرکت Y&R به واسطه دقت نظر آقای ریموند روبیکام در اثربخشی آگهی‌ها و اضافه کردن بخش تحقیقات بازار نوین به خدمات شرکتش از نظراتان گذشت. در این شماره ادامه زندگینامه او را بررسی خواهیم کرد. همان‌طور که پیش‌تر نیز اشاره شد، روبیکام و جان یانگ، فردی شناخته شده را به استخدام درآوردند تا بخش «Merchandising» را در Y&R راه‌اندازی کند. حتما می‌دانید که بخش «Merchandising» که در زبان فارسی آن را به «بازاریزاداری» برگردان کرده‌اند، به مجموعه فعالیت‌هایی گفته می‌شود که شرکت‌ها برای به حداکثر رساندن فروش محصولاتشان به کار می‌کنند. در حقیقت این بخش در شرکت Y&R تشکیل شد تا به‌وسیله تحقیقات بازار و انجام مشاوره به آژانس و به مشتری خدمات ارائه کند، بخشی که تا آن زمان در هیچ شرکت تبلیغاتی وجود نداشت. آقای روبیکام برای راه‌اندازی این قسمت به مدیریت بیش از حدی که در آن زمان مرسوم بود حقوق پرداخت کرد تا به‌صورت کاملاً حرفه‌ای در بخش تحقیقاتی شرکتش فعالیت کند. با رشد شرکت، افراد بیشتری در این بخش استخدام شدند و هریک از این افراد موظف بودند تا در حوزه کاری یک مشتری خاص یا مدیر اجرایی شرکت تعامل داشته باشند و کارکنان میدانی شرکت به‌عنوان چشم و گوش این متخصصان بازار عمل می‌کردند.

در سال ۱۹۳۲، ریموند روبیکام گام مهم دیگری در عرصه بازاریابی برداشت. از همان ابتدا، فلسفه تبلیغاتی او کشف حقیقت و ارائه آن به شیوه‌ای خیال‌انگیز بود. ایده او، آگاهی یافتن از بازار بیش از قبلا بود تا این آگاهی را در اختیار آگهی نویسان و مدیران هنری‌اش قرار دهد تا آنها بتوانند به شیوه‌ای خلاقانه و خیال‌انگیز آگهی‌هایی را بسازند که مخاطبان بیشتر با آنها ارتباط برقرار کنند.

برای یافتن اطلاعات بیشتر درباره مردم و واکنش‌هایشان، ریموند روبیکام، جرج گالوپ (George Gallup) را که در دانشگاه نورث وسترن تدریس می‌کرد به‌عنوان مدیر بخش تحقیقات برگزید. جرج گالوپ هم در نخستین گام میزان مطالعه مقالات معمول و متون آگهی‌های نشریه پیشرو زنان را بررسی کرد. پس از آن همین تحقیق را در مورد مجلات عمومی نیز تکرار کرد. این تحقیق حقایق ارزشمندی از جمله تأثیر تکنیک‌های مختلف اجرای تبلیغات را مشخص کرد. دومین مأموریت گالوپ در شرکت، بررسی ۵۰۰۰ تبلیغ انجام شده برای یافتن عوامل مشترک در موفق‌ترین تبلیغات بود. اما همان‌طور که می‌دانیم



تحقیقاتی که مورد استفاده قرار نگیرند و یافته‌های آنها در روح یک شرکت جاری نشوند، بی‌ارزشند. به همین دلیل روبیکام برای به‌کاربردن یافته‌های این تحقیقات، کلاس‌های شبانه‌ای را برای مدیران خلاقیت، بازاریابان و پرسنل اجرایی برپا می‌کرد. بخش آقای گالوپ در شرکت یانگ و روبیکام با حمایت روبیکام به‌صورت یک قسمت الهام‌بخش درآمد و شیوه‌های تحقیقاتی که در آن خلق شد در کلیه بخش‌های Y&R اجرا شد. روش‌های تحقیقاتی دپارتمان آقای گالوپ حتی شرکت‌های دیگر را نیز تحت تأثیر قرار داد. بخش تحقیقات ملی با استفاده از ۴۰۰ پرسنل به ایفای وظایف خود می‌پرداخت. به‌زودی حدود ۱۰ درصد از کارکنان محلی شرکت، روی تحقیقات بازاریابی و تحقیقات تبلیغاتی متمرکز شدند. این‌گونه بود که شرکت تبلیغاتی Y&R تحت رهبری ریموند روبیکام به یک آژانس خلاق و پیشرو تبدیل شد. اما نکته مهم این بود که خلاقیت برآمده از کارهای تبلیغاتی این شرکت بر تحقیقات بازاریابی استوار شده بود. روبیکام تنها روی این مسئله که ایده‌ها از درون حقایق کشف می‌شوند تأکید داشت، بلکه مستمرا به کارکنانش گوشزد می‌کرد اجازه دهید که بهترین ایده برنده شود و خیلی اینکه چه کسی آن را یافته مهم نیست. همچنین او بر این مسئله اصرار داشت که همه ایده‌های خوب نزد یک نفر نیست، بلکه اینکه یک نفر گوش خوبی برای شنیدن ایده‌ها داشته باشد به اندازه داشتن ایده مهم است. ادامه دارد...

ارتباط با نویسنده: alijah.ir

فرصت امروز

دوم

مدیریت تبلیغات
تلفن مستقیم: ۰۲۱-۷۳۶۷۹۸۶۰
www.forsatnet.ir شماره ۵۴۷

سه‌شنبه ۱۵ تیرماه ۱۳۹۵
۲۹ رمضان ۱۴۳۷
سال سوم
Tue. 5 July 2016

نگاهی به حضور تبلیغاتی برج محسن در سریال برادر

تبلیغات به وسعت یک سریال

شده است. برند محسن محصول برنج خود را در این سریال متمایزتر از برنج‌های وارداتی نشان داده و به نوعی رقیب دیگرش را از بازار خارج کرده است. «فرصت‌امروز» برای بررسی عملکرد تبلیغاتی برند محسن در این سریال گفت‌وگویی را با حامد ناصری، مشاور تبلیغاتی و بازاریابی و مدیر کانون ایماژ داشته که در ادامه می‌خوانید.

خطی (Above The Line) که به‌صورت اختصاری ATL نیز گفته می‌شود و در اصل به رسانه‌هایی گفته می‌شود که گروه‌های متعددی مخاطبان را در گستره وسیعی پوشش می‌دهند و هزینه بهره‌برداری از آنها به‌واسطه سطح پوشش و دسترسی‌شان بالا خواهد بود) در ایران، تلویزیون سراسری است که در دهه اخیر جایگاه‌های متنوعی را جهت تبلیغات در اختیار صاحبان کالا و خدمات قرار داده است. یکی از این جایگاه‌ها، تولید محتوا در قالب برنامه‌های ترکیبی و اجتماعی، گزارش‌ها، اخبار و برنامه‌های تحلیلی و همچنین برنامه‌های سرگرم‌کننده‌ها مانند فیلم‌های سینمایی، سریال‌ها و شوهاست که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم فرصت را برای اهداف تبلیغاتی صاحبان کالا و خدمات فراهم می‌آورد. در این میان حمایت مالی یا Sponsorship از سریال‌ها و برنامه‌های سرگرم‌کننده یا با موضوع محوری خاص، یکی از روش‌هایی است که صاحبان کالا و خدمات از آن برای معرفی و نمایش غیرمستقیم محصولات و خدمات خود بهره می‌برند و به نوعی از جایگاه و هویت ساختاری برنامه نیز در راستای ارتقای سهم ذهنی مخاطبان از برند و حتی جایگاه برند در ذهن مخاطبان استفاده می‌کنند.

به نظر تان برند محسن چگونه می‌توانست در این سریال علاوه بر اشاره بر نام خود، جایگاه برنج وارداتی را در ذهن مخاطبان تغییر دهد. چون مخاطب ایرانی به دلیل نوع نگاه سنتی که به برنج ایرانی دارد کمتر متمایل به استفاده از برنج وارداتی است؟

در خصوص تغییر نگاه برند محسن بابت برنج‌های وارداتی با توجه به تمام شدن این سریال نمی‌توانم نظر قطعی بدهم، اما احساس می‌کنم برند محسن به دنبال تغییر الگوی رفتاری بازار در خصوص برنج‌های وارداتی نیست و همان‌طور که پیش‌تر بیان شد، قصد دارد باور منفی در خصوص برنج‌های هندی را تغییر دهد و برنج‌های قاچاق و غیراستاندارد را در بازار محکوم و از بازار خارج کند تا بتواند سهم بیشتری از بازار را به خود اختصاص دهد.

با توجه به شاخص‌هایی که در خصوص انتخاب برنج توسط مردم ایران پیش‌تر ذکر شد و قیمت پایین این نوع برنج‌ها (برنج‌های فراوری شده هندی) نسبت به برنج‌های درجه یک و حتی درجه دو و سه داخلی، چند سالی است که تقاضا در خصوص برنج‌های وارداتی هندی در کشور بالا رفته و به نوعی بازار جدیدی را به‌وجود آورده است که برند محسن به اعتقاد من ابتدا قصد دارد تا بیش از هر چیز سهم خود را در این بازار به‌وجود آورد به‌عنوان برند پیشرو افزایش دهد و سپس با ارتقای جایگاه ذهنی خود اندازه بازار را تغییر دهد.

سریال‌هایی مانند یک آگهی طولانی درباره عملکرد برندها هستند. برند محسن امسال اقدام به حمایتگری سریال برادر که از شبکه دو تلویزیون پخش می‌شود، کرده‌است. محوریت اصلی این سریال روی محصول اول محسن یعنی برنج متمرکز شده است. در این سریال داستان حمایت از برنج ایرانی و مرغوب نبودن برنج‌های وارداتی مطرح



باید بگوییم که شعار اصلی برند محسن یعنی نعمت‌های الهی را قدر بدانیم خود شعاری است که برگرفته از باورهای دینی است و این‌گونه باورها در خصوص محصولات اساسی سبد غذایی مردم ایران تا آشنا نیست و برخی از اقشار جامعه هدف نیز به خوبی به این‌گونه رویکردها واکنش

با توجه به اینکه برنج محسن به‌عنوان برند پیشرو در واردات برنج از کشور هندوستان محسوب می‌شود و در سال‌های اخیر همواره سعی داشته تا استانداردهای وارد کشور کند، سریال برادر فرصت مناسبی برای بهره‌برداری این برند ایجاد کرد



نشان می‌دهند و از آنها استقبال می‌کنند. به نظر تان نحوه پردازش پیام و شیوه انتقال آن به مخاطب در این سریال می‌تواند تأثیری روی پیام تبلیغاتی و شعار «حمایت از تولید داخلی» بگذارد؟ بشر از ابتدا تا به امروز به‌عنوان یک

خصوص برنج‌های خارجی و نوع نگاه به روزتر فرزندش به کسب‌کار موجب می‌شود تا رفته رفته به فروش و توزیع برنج‌های خارجی استاندارد نیز تن دهد. اما در این میان در خصوص فروش برنج‌های خارجی آنچه بیش از هر چیزی برجسته می‌شود، وجود افراد سودجویی است که برنج‌های تاریخ گذشته و مسموم را به‌صورت قاچاق وارد کشور می‌کنند و در بازار با اسامی متفرقه و حتی معتبر بسته‌بندی می‌کنند و به فروش می‌رسانند. این مورد همان جایی است که برند محسن قصد دارد از آن بهره‌برداری کند. یعنی برنج محسن قصد دارد با توجه به تقاضای بازار در کنار برنج‌های ایرانی به‌عنوان یک برنج استاندارد و سالم خارجی بایستد و قاچاق برنج‌های خارجی و مسموم را محکوم کند. از آنجا که برند محسن جزو نخستین برندهای واردکننده عمده برنج هندی در کشور بوده، قطعاً سعی دارد تا در این سریال سایر رقبای داخلی و خارجی خود را به‌عنوان بزرگ‌ترین واردکننده برنج هندی در کشور جایگاه‌سازی کند بدیهی است که بازار آن هم در دوران رکود اقتصادی بازار بی‌رحم‌تری خواهد بود و رقابت و تبلیغات گاهی اوقات به سمت ضعیف کردن سایر رقبای پیش خواهد رفت.

به نظر تان استفاده از یک سریال با رویکردی مذهبی می‌تواند باعث ارتقای جایگاه برند محسن که مدت‌هاست سراغ تبلیغات پرروموشنی رفته است، شود و نگاه مخاطبان را نسبت به این برنج تغییر دهد؟ در خصوص حال و هوای مذهبی سریال

ایستگاه تبلیغات

مک‌دونالد ۲۴ ساعته باز است



مک‌دونالد، غول فست‌فود جهان از تبلیغات چاپی خلاقانه‌های رونمایی کرده که در آن بازرگان ۲۴ ساعته شعب خود در بانکوک را نشان می‌دهد. به گزارش مارکتینگ نیوز، در هر کدام از تصاویر تبلیغاتی برسد، انعکاس تابلوی مک‌دونالد و نوشته «۲۴ ساعته باز است» روی شیشه آرایشگاه خیاطی، و انعکاس آب دیده می‌شود.

دست‌اندرکاران:

آژانس تبلیغاتی: TBWA \ DAN Thailand
بانکوک، تایلند
مدیر اجرایی خلاقیت: وریادیس ویناریات
مدیر خلاقیت: شاناتاپل تینسری
مدیران هنری: کانون مانوسوتی‌پونگ، پونپات باکالین
کپی‌رایتر: روناپاپ چایانات

تبلیغات خلاق



The search is over. Discover Keyless Access by Volkswagen.



آگهی فولکس واگن - شعار: جست‌وجو به پایان رسید. دسترسی بدون کلید به فولکس را کشف کنید

