

بازار جهانی

رگور دشنکی گوشی جدید ال جی

شرکت کره ای ال جی اعلام کرده در فروش گوشی های هوشمند به رگور بالای ۱۴/۵ میلیون دستگاه در سهم ماه دوم سال جاری دست یافته است. فروش گوشی های این برند رشد ۱۶ درصدی به نسبت مدت زمان مشابه سال گذشته داشته و به ارزش ۲۵۱ میلیارد دلار رسیده که بالاترین رگور از سال ۲۰۱۰ تاکنون بوده است.

AT&T «فول اسکرین» را می خرد

ایرا ترو موبایل AT&T و گروه رسانه ای چرین اقدام به خرید شرکت خالق راکهارهای نوین کسبو کارهای تجاری بر بستر یوتیوب کردند. با این کار می توانند ارزش این شبکه ویدیویی را از ۲۰۰ به ۲۰۰۰ میلیون دلار برسانند. این اقدام می تواند سه میلیارد دلار دید ماهانه ویدیویی و بیش از ۴۰۰ میلیون مشترک را برای آنها به معنای آورد.

کاهش ارزش سهام کوالکام

ارزش سهام کوالکام که شرکت فناوری و تجهیزات ارتباطی و مخابراتی آمریکایی است، بعد از این که بخشی تحقیقات بازار این شرکت اعلام کرد برای ادامه حرکت با مشکل از سوی رگولاتور چین مواجه شده است، در بازار بورس آمریکا افت کرد.

نظر خبر

شما هم می توانید نظرهای خود را برای انتشار ارسال کنید

سامانه پیام گوته
شهرود
۳۳۰۰۰۹۷

مردم به کارمندان چه می گویند

دفاع از نیک کارگران افغان در ایران

شهروند! بسیارند کسانی که معتقدند کارگران خارجی در بازار کار ایران جای ایرانی ها را تنگ کرده اند و شرایط را سخت تر کرده اند اما با واقعیت نیز این است؟ آیا کار کارگران افغان در دبیغی ها، دامداری ها یا جمع جوی زری زبانه ها و فروش مواد بازیافتی کارهایی است که کارگران ایرانی هم به سادگی و از زانی انجام دهند؟ این موضوع که گاهی سوز خبری می شود محور نظرهای مردم در این مطلب است. مردم درباره درآمد بالای یک میلیون تومان برخی کارگران افغان که گفته می شود از حقوق برخی کارمندان بیشتر است نظر داده اند. نظر مردم را بخوانید:

ناشناس ۱: یعنی نظر شما کار کارگران افغان توسط کارمندان قابل انجام هست؟ اصلا این کارمندان تن به این مشاغل می دهند؟ معمولاً فعالیت های سخت و دشوار توسط افغانیان انجام می گیرد و معمولاً هموطنان عزیز این گونه فعالیت ها را امتناع می کنند. **ناشناس ۱:** در کشورهای آسیای میانه هر صدمتر پلیس از مسافر ایرانی با پاسپورت می خواهد خدا آن روز را یادآور کند که یک ساعت از تمام ویزا گذشته باشد. متوسط خود من به سیراخر ویزا ۱۰ روز زندان رفت. من نمی دانم چجوری امکان دارد در کشور ما برادران عزیزتر از خود ما افغانی و عراقی راحت زندگی می کنند...

یک کارمند: این برترین نغدغه اکثر کارمندان ایرانی (با احترام برای افراد زحمتکش) این است که صبح تا ظهر را چگونگی سر کنند که حوصله شان سر نرود و همین حقوق نسیز بسیار برایشان زیاد است. **علی:** اگر کارگرها و سوسرما و گرومها درون زحمت می کشن: نه مثل برخی از کارمندان عزیز که زحمت جواب سلام دادن را بیامر جوع را هم به خود نمی دهند.

رضا: در آمدشان نونشان چنانشان؛ وقتی که ۱۰ برابر یک کارمند دولت کار می کنند باید هم بیشتر از کارمندان دولت حقوق بگیرند. **ناشناس ۱:** کاری به معضلات اقامت غیر قانونی اتباع ندارم اما هیچ کارگر ایرانی با این غیرت و وجدان کاری کارهای ساختمانی نمی کنه. اینقدر که کارگرهای افغانی تمیز و با دقت کار می کنن کارگر هموطن خودمون (تازه اگه تن به کار فلای بدن) این جور نیستن! انصاف داشته باشیم.

محمد: این که سرو و کله آدم با زیاله ها هزار جور آلودگی باشد اصلا با درآمد هیچ کارمندی در ایران برابری نمی کنه چه برسد به این که ۲ برابر باشد. این کاری است که هیچ ایرانی حاضر به انجام آن نیست و ما باید قدران افغان ها باشیم که با تفکیک زیاله ها از هزینه های شهرداری به مراتب بیشتر از آنچه عاید خدشان می شود می کنند.

حسینی نسیب: کسی جلوی هیچ هموطن ایرانی را برای کسب این درآمد گرفته است. هر وقت کارمندان ایرانی به اندازه یک دهم این کارگرافی کار کرده اند وقت می تونه انتظار داشته باشه که ۱۰ برابر این کارگرمز بگیره!

بهروز: باور کنید یک کارگر افغان هم کار صد کارمند ما را در یک روز انجام می دهد با دستمزدی به مراتب پایین!

یاسر: در شهرهایی که کارگران افغانی کم شده اند مثل اباان و خرمشهر، پیداکردن کارگر ساختمانی معضلی بزرگ شده است و با وجود بیکاری مفرط فقط برای اسباب کشی که در نصف روز انجام می شود حاضر به کار کردن هستند. **ناشناس ۱:** آقا کارمند رسمی ایران مگه کار هم می کنه؟ اون بدبخت ۱۲ ساعت زیر گرمی آفتاب این قدر در می پاره. کارمند ما که ساعت ۹ صبح تا ۲ بعدظهر سیر کاره اگه پشت میز نشین پیداش کنی باید خیلی خوشحال باشی.

بررسی «شهروند» از کندی روند نوسازی ۴ میلیون خودروی فرسوده در ایران

۲۰ ساله ها در راه گورستان



منتظر در صف اسقاط اما، هزار و ۶۰۰ تاکسی و ۲۲ هزار دستگاه پراید وجود دارد که این نشان دهنده علاقه مردم کشورمان به استفاده بیش از حد از یک وسیله نقلیه برای زمان بیشتر از ۲۰ سال است. گذشته از این اوضاع کنونی بازار خودرو و شیب سربالایی قیمت ها در این بازار نیز موجب شده است میزان خرید و فروش و حتی تعویض خودرو در کشورمان به طور محسوسی افت کند و تمایل مردم هم در این بین به استفاده از خودروهای قدیمی و از رده خارج ششان بیشتر شود. دشواری پرداخت وام و تسهیلات و به نوعی مسیر صعب العبور اسقاط خودرو و تحویل خودروی جایگزین یکی دیگر از عواملی است که عموم صاحبان خودروهای اسقاطی را از انجام این کار منصرف کرده و مراکز اسقاط خودرو را به سمت رگور پیش برده است.

از طرفی طرفداران محیط زیست و فعالان شهری با استناد به آمارهای وحشتناکی خواستار تسریع در خروج فرسوده ها از سطح شهرها هستند. یکی از مهم ترین ارقامی که آنان برای اثبات ادعای خود بارها اظهار کرده اند، از تباط بیش از ۸۰ درصد آلودگی هوای شهر تهران با خودروهای فرسوده و اسقاطی است که چندان هم دور از ذهن به نظر نمی رسد. اما پیش از این باید گفت که پیاده سازی طرح خروج خودروهای فرسوده از سطح شهر الزاماتی را می طلبد که به نوعی هیچ یک از آنان به طور کامل فراهم نیست. برای مثال براساس قانون، استاندارد نرین و خودرو هر دو باید یورو ۴ باشد، اما تاکنون هیچ کدام این کیفیت را نداشته اند. این در حالی است که براساس صحبت های وزیر نفت سوخت های دارای استاندارد یورو ۴ باید در اختیار مردم تهران قرار بگیرد، اما تاکنون این نیز عملی نشده است. بد نیست بدانید، در تهران بیش از یکصد هزار خودروی فرسوده در حال تردد است. در راکهار جالبی که یکی از اعضای شورای شهر ارایه داده بود، قرار شد تا بخش زیادی از خودروهای فرسوده ای که در اختیار دولت، شهرداری و بخش خصوصی است اسقاط شود تا هم کار از شاخه های بالای جامعه آغاز شود و هم این که قسمت زیادی از خودروهای آلاینده، در سطح شهر مشاهده نشوند اما تاکنون این هم راه به جایی نبرده و به سر منزل مقصود رسیده است.

۴۰۰ هزار اسقاطی در صف انتظار اگر چه طبق برنامه ریزی های دولت، باید در سال ۹۳، ۴۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده اسقاط و از رده خارج شود اما تاکنون ستاد حمل و نقل و سوخت برنامه مشخصی در این باره نداشته است. این در حالی است که مراکز اسقاط خودروهای فرسوده، سالانه یک میلیون دستگاه خودروی فرسوده را در میان خودروهای

تسویق جای خود را به تنبیه می دهد ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت که به نوعی بانی اصلی فراخوان و تسویق مردم به اسقاط خودروهای فرسوده شان است در آخرین پیام خود برای دعوت از دارندگان خودروهای ۲۰ ساله به بالا (مدل ۷۲)، این کار را با صورت محدود کلید زد. این ستاد در بخشنامه خود اعلام کرد که ثبت نام خودروهای فرسوده تا مدل ۱۳۷۲ و به مدت محدود آغاز شده است. مدل های قبل نیز همچنان شامل کمک های بلاعوض و تسهیلات جایگزین هستند اما سیاست های تسویقی محدودیت زمانی دارد و پس از آن سیاست های تنبیهی مورد توجه قرار خواهد گرفت. در این طرح که نامش «آسمان خرد» است، برای اسقاط تاکسی های ۲۰ ساله تا ۷۲ و معادل میلادی آن و شامل وانت بارهای فرسوده

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

CO، مونوکسید کربن و آلاینده ها و متفاوت بودن آنها به دلیل تنوع خودروهای فرسوده در آلاینده ها را وحشتناک تر می کند. یک دستگاه خودروی فرسوده ۵۰ درصد بیشتر از یک خودرو نو مصرف سوخت دارد که طبق محاسبات انجام شده با خروج یک میلیون دستگاه خودروی فرسوده، روزانه ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار لیتر در مصرف سوخت صرفه جویی خواهد شد. به هر حال یک محاسبه نشان می دهد که ۴ میلیون خودروی فرسوده در کشور روزانه ۱۱ میلیون و ۲۰۰ هزار لیتر سوخت اضافی مصرف می کنند.

باز هم از برنامه عقب ماندیم طبق قانون برنامه چهارم توسعه، دولت موظف شده بود از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۸۸ تا ۲۰۰ ساله ۲۰۰ هزار، ۳۰۰ هزار، ۴۰۰ هزار و ۵۰۰ هزار و ۶۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده را از رده خارج کند. اگر چه برنامه چهارم یکسال تمدید شد ولی شواهد نشان دهنده عدم توفیق در رسیدن به اهداف برنامه است اما روند اسقاط خودروهای فرسوده در این برنامه با اهداف تناسب نداشته است. در حالی که کل خودروهایی که تا اوایل سال ۸۹ (پایان سال برنامه چهارم) از رده خارج شده اند تنها حدود ۷۵۰ هزار دستگاه بوده است که معادل تعهدات ۲ سال و نیم برنامه چهارم است. اما در مدت زمان گذشته از برنامه پنجم اوضاع فاجع تر بوده است. در این مدت برنامه اسقاط خودروهای فرسوده جایگزینی شان یا خودروهای نو عملاً متوقف بوده است.

۴ میلیون خودروی فرسوده میمان خیابان ها در آخر باید گفت که در این ۶ سالی که دولت به موضوع حذف و جایگزینی خودروهای فرسوده ورود کرده است، تنها یک میلیون دستگاه خودروی سواری در کشور حذف شده است. در حالی که حدود ۸۰ درصد آلودگی هوادر کلانشهرها به تردد خودروهای فرسوده برمی گردد و مصرف سوخت آنها ۲ برابر استاندارد است متناسبه روند جایگزینی با حذف این خودروها کندتر از برنامه زمانبندی و مصوبات مراجع قانونی است. همچنین ۴ میلیون دستگاه خودروی فرسوده میهمان خیابان ها هستند و با یک حساب ساده درمی یابیم که روزانه بیش از ۱۱ میلیون لیتر سوخت اضافی مصرف می کنند. در اقامتی دیگر که اخیراً از سوی محمد حیدری باشاسکی، سرپرست معاونت نوسازی ستاد سوخت اعلام شد، ۱۲۶ مرکز بازی صدور بر گه اسقاط خودرو مادگی دارند و فرآیند اسقاط خودرو فقط در مراکز اسقاط مجاز تحت نظارت ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت، انجام خواهد گرفت.

وی با اشاره به مراجعه مستقیم وارد کنندگان به مراکز اسقاط سراسر کشور گفت: این امکان وجود دارد تا وارد کنندگان به ۱۲۶ مرکز سراسر کشور مراجعه کرده و در صورتی که با قیمت و شرایط بهتری مواجه شدند، باین مراکز در خصوص اسقاط خودرو همکاری کنند.

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

۲۰ ساله ها در راه گورستان

آموزه های اقتصادی

راهکار ساده

برای کاهش مصرف برق

هدشار مشاور مدیر عامل برق تهران: بی توجهی مردم باعث خاموشی برق می شود

گروه اقتصادی شهروند | مصرف کنندگان باید توجه داشته باشند، زمانی که اغلب مردم در ایام گرم سال در تعطیلی یا مسافرت هستند، کارکنان وزارت نیرو در آماده باش هستند. این جملاتی است که مسعود سرباک، مشاور مدیر عامل برق منطقه ای تهران در گفت و گو با «شهروند» می گوید. او در خصوص رشد مصرف برق پایتخت نشینان هم با اشاره به وضع کنونی بحران آب و تولید برق خواهان صرفه جویی در مصرف برق شد و گفت: متأسفانه برخی نسبت به این موضوع بی توجه هستند و اگر مردم در این زمینه کوتاهی کنند، ممکن است خاموشی در انتظارشان باشد. سرباک، در خصوص واردات و صادرات برق نیز گفت: صادرات اوج مصرف، یک کار علمی و تخصصی است. در ساعات اوج مصرف، برق وارد کشور می شود و در ساعاتی که مصرف کم است، صادر می شود و این موضوع، یکی از روش های علمی بهبود بهره برداری شبکه برق است که باعث انتفاع عمومی می شود.

مشاور مدیر عامل برق منطقه ای تهران در پاسخ به این پرسش که مردم برای کاهش مصرف چه راه هایی پیش رو دارند، افزود: کافی است همگی، این چند دستور العمل ساده را در ساعات اوج مصرف رعایت کنیم.

۱- میزان روشن بودن لامپ های خود را نصف کاهش دهید. ۲- با کنترل دمای محیط و تنظیم آن روی ۲۸ درجه سانتی گراد و جلوگیری از نفوذ هوای گرم، مصرف سرمایشی خود را به حداقل برسانیم؛ زیرا اندکی گرم بودن بهتر از بی برقی است. ۳- از بیهوده روشن گذاشتن دستگاه های صوتی، تصویری و رایانه بهره ریزیم و هنگام عدم استفاده، سیم این دستگاه ها را احتمالاً از پریز برق جدا کنیم. ۴- حتماً دستگاه های بر مصرف خود مانند اتو، ماشین لباسشویی و ظرفشویی را در ساعات اوج مصرف خاموش نگه داریم. ۵- مسئولان اماکن عمومی و فضاهای همگانی و دولتی، کمترین روشنایی را استفاده کنند و کولرها را در حداقل استفاده قرار دهند.

نوبرانه

رایحه ای یاد آور جشن دواج



شهروند! عطر زنانه «جیونچی آماریج مریج» مناسب سلیقه خانمهایی است که به دنبال رایحه گرم و تلخ هستند. این عطر در اندازه ۱۰۰ میل و به قیمت ۲۵۵ هزار تومان عرضه می شود. عطر زنانه «آماریج مریج» محصولی از برند معروف «ژولونشی» است. این محصول چندین نسخه از محصول معروف سال ۱۹۹۱ با نام آماریج است که در سال ۲۰۰۶ با نام آماریج مریج توسط برند ژولونشی عرضه شد. این نام نشان می دهد که تناسبی بین این محصول با جشن ازدواج وجود دارد و در تبلیغات آماریج مریج هم این طور آمده است. که این ادکلن یادآور روز خاطر انگیز زندگی است. یعنی روز جشن ازدواج آماریج مریج با ارائه اولیه رایحه برقیال تلخ و ترنج، آغاز می گزیند. در چین به صورت برجسته ای خود را در تن میانی عرضه می کند و به این ادکلن حال هوای ادویه ای می دهد. پاش و مگنولیا نیز در این تن حضور دارند و شیرینی پنهانی به مریج می دهند.

از حذف تخفیف ها با یک سانحه تا الحاقیه های غیر منصفانه:

بی عدالتی در لوای بیمه خودرو

خطر نیست؟ آیا نمی شود بخشی از این احتمال را با اخذ هزینه ای برای افزایش دیه در سال جدید محاسبه و هزینه آن را اخذ نمود؟ تا از این همه رفت و آمد، مراجعه به بیمه گران جلوگیری شود تا با سهل انگاری یک فرد یا عدم وقت کافی هم وطنی را دچار خسارت کمزشکنی کرد.

قانون بیمه با توجه به این که سال های زیادی از تصویب آن می گذرد جای دارد در کنار این افزایش قارچ گونه و هر روزهای که شرکت های بیمه دارند به اصلاح قوانین و محمولی را محصولی از برند معروف «ژولونشی» است. این محصول چندین نسخه از محصول معروف سال ۱۹۹۱ با نام آماریج است که در سال ۲۰۰۶ با نام آماریج مریج توسط برند ژولونشی عرضه شد. این نام نشان می دهد که تناسبی بین این محصول با جشن ازدواج وجود دارد و در تبلیغات آماریج مریج هم این طور آمده است. که این ادکلن یادآور روز خاطر انگیز زندگی است. یعنی روز جشن ازدواج آماریج مریج با ارائه اولیه رایحه برقیال تلخ و ترنج، آغاز می گزیند. در چین به صورت برجسته ای خود را در تن میانی عرضه می کند و به این ادکلن حال هوای ادویه ای می دهد. پاش و مگنولیا نیز در این تن حضور دارند و شیرینی پنهانی به مریج می دهند.

طبق قانون مجازات اسلامی دیه می بایست براساس سال پرداخت محاسبه شود در حالی که بیمه پول دیه را باید در سال ۹۰ می پرداخته است ولی ۳ سال پول دیه بزرگان بوده است متناسبه در سال ۹۳ نیز با همان قیمت و نرخ سال ۹۰ می پردازد که خود می تواند سبب ورود خسارات و آسیب های جدی شود بر مازملا بیمه دیه را ۴۵ میلیون تومان می پردازد در حالی که دیه سال ۹۳ مبلغ ۱۵۲ میلیون تومان می شود و این تفاوت ۱۰۵ میلیون تومانی را چطور می تونید بیمه گذاران پوشش دهند؟ در حالی که اطلاعات درست به ایشان داده نشده و بیمه گذار با خطر جدی مواجه می شود.

دچار حادثه نشود و تخفیف داشته باشید و در سال باز هم دچار یک حادثه ۲۰۰ هزار تومانی شود تمام تخفیفات آن از بین می رود، امسری که نه قانونی و نه شرعی است زیرا ایشان می بایست تخفیف یک سالش از بین برود نه ۱۰ سال لذا جای داشت با اصلاح قانون

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

بیمه مثلاً مقرر می داشت در قبال هربار خسارت یکسال تخفیف از بین برود نه کل تخفیف

تجارت

یحیی آقایی | بیمه نامه های خودرو برای رضایت، امنیت و آسایش بیمه گذار از سوی بیمه گر

در قبال دریافت وجه صادر می شود ولی با نگاهی به پوشش های این بیمه نامه متأسفانه با موارد عدیده مواجه می شویم که ضمن این که پوشش با امنیتی برای بیمه گذاران نیست بلکه در بسیاری موارد ظلمتی به آنها وارد و برعکس بیمه گذار که فکر می کرد در قبال پرداخت مبلغی پول که هم نیست و تقریباً برابر حقوق پایه اداره کار در سال ۹۳ که فرد کارگر برای خود خودرو است، دچار مشکلات زیادی که ناشی از عدم پوشش کامل بیمه و مخصوصاً ندادن اطلاعات به بیمه گذار که از وظایف بیمه گر است و عدم تلاش برای رفع نواقص قانون از نکات جالب است که به چند نمونه از آنها پرداخته می شود:

(الف) پرداخت به نرخ حادثه (ب) حذف تخفیف های یکبار حادثه (ج) عدم پوشش برای باقیمانده بیمه در سال جدید و عدم باز بیمه الحاقیه

اگر حادثه ای در سال مثلا ۹۰ حادث شود ولی به دلایلی از جمله اطلاع نادرستی، تطویل درمان و غیره زمان پرداخت حق بیمه به سال مثلا ۹۳ منتقل شود

معضل اصلی صنف خشکشویی و لباسشویی استان تهران در حال حاضر فرسوده بودن ماشین آلات و تجهیزات این بخش است. از سوی دیگر بانک های نیز در این زمینه حمایتی نمی کنند تا تسهیلات ورود ماشین آلات جدید به بخش انجام شود. ابوالفضل رحبیرزاده، رئیس اتحادیه صنف خشکشویی و لباسشویی استان تهران در این باره می گوید: به صاف مالزی تخصص داده نمی شود که اقدام به واردات ماشین آلات کنیم و از طرفی مالیات در این صنف چندین برابر شده است.

معضل اصلی صنف خشکشویی و لباسشویی استان تهران در حال حاضر فرسوده بودن ماشین آلات و تجهیزات این بخش است. از سوی دیگر بانک های نیز در این زمینه حمایتی نمی کنند تا تسهیلات ورود ماشین آلات جدید به بخش انجام شود. ابوالفضل رحبیرزاده، رئیس اتحادیه صنف خشکشویی و لباسشویی استان تهران در این باره می گوید: به صاف مالزی تخصص داده نمی شود که اقدام به واردات ماشین آلات کنیم و از طرفی مالیات در این صنف چندین برابر شده است.

معضل اصلی صنف خشکشویی و لباسشویی استان تهران در حال حاضر فرسوده بودن ماشین آلات و تجهیزات این بخش است. از سوی دیگر بانک های نیز در این زمینه حمایتی نمی کنند تا تسهیلات ورود ماشین آلات جدید به بخش انجام شود. ابوالفضل رحبیرزاده، رئیس اتحادیه صنف خشکشویی و لباسشویی استان تهران در این باره می گوید: به صاف مالزی تخصص داده نمی شود که اقدام به واردات ماشین آلات کنیم و از طرفی مالیات در این صنف چندین برابر شده است.

معضل اصلی صنف خشکشویی و لباسشویی استان تهران در حال حاضر فرسوده بودن ماشین آلات و تجهیزات این بخش است. از سوی دیگر بانک های نیز در این زمینه حمایتی نمی کنند تا تسهیلات ورود ماشین آلات جدید به بخش انجام شود. ابوالفضل رحبیرزاده، رئیس اتحادیه صنف خشکشویی و لباسشویی استان تهران در این باره می گوید: به صاف مالزی تخصص داده نمی شود که اقدام به واردات ماشین آلات کنیم و از طرفی مالیات در این صنف چندین برابر شده است.