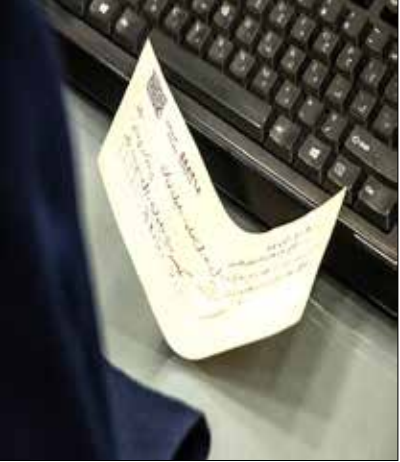


معاون بانک مرکزی خبر داد:

صدور بیش از ۴ میلیون و ۶۰۰ هزار فقره چک الکترونیک در سال ۱۴۰۴



معاون نظام پرداخت و فناوری های نوین بانک مرکزی با اشاره به روند صعودی صدور چک الکترونیک گفت: تعداد چک‌های الکترونیک صادر شده توسط شبکه بانکی در سال گذشته به ۴ میلیون و ۶۳۹ هزار و ۵۶۷ فقره رسیده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود پشم چی در جلسه بررسی وضعیت چک های الکترونیک با اشاره به تعمیق نفوذ این نوع چک اظهار داشت: در سال ۱۴۰۲ معادل ۲۲۲ هزار و ۱۳۷ فقره چک الکترونیک در شبکه بانکی کشور صادر شد که در سال ۱۴۰۳ به یک میلیون و ۲۲۹ هزار و ۴۴۹ فقره و در سال ۱۴۰۴ به ۴ میلیون و ۶۳۹ هزار و ۵۶۷ فقره رسید.

وی با اشاره به صدور ۸۸۸ هزار و ۲۱۶ فقره چک الکترونیک در اردیبهشت ماه امسال افزود: در اردیبهشت ماه سال جاری، ۳۱ درصد از کل دسته چک های صادرشده توسط شبکه بانکی به صورت چک الکترونیک بوده است.

پشم چی در خصوص میزان استفاده از چک الکترونیک توسط مشترریان خاطر نشان کرد: ۶ درصد از چک های ثبت شده توسط مشتریان شبکه بانکی در اردیبهشت ماه امسال در قالب چک الکترونیک بوده است.

معاون نظام پرداخت و فناوری های نوین بانک مرکزی افزود: مطابق با قانون برنامه هفتم توسعه تا پایان سال سوم اجرای این برنامه، چک کاغذی، حذف و چک الکترونیک جایگزین آن می شود. پشم چی درخصوص اقدامات بانک مرکزی برای اجرای قانون گفت: این بانک در دو بخش فنی و اجرایی و مقرره گذاری در حال انجام اقدامات لازم است.

وی با اشاره به اقدامات تشویقی بانک مرکزی برای تعمیق نفوذ چک الکترونیک گفت: بانک مرکزی، طی برنامه زمانی مشخص، تعداد دسته چک الکترونیک و ارائه خدمات به این نوع چک ها را افزایش می دهد. از سوی دیگر تعداد دسته چک کاغذی صادرشده توسط بانک ها در چند فاز کاهش پیدا می کند.

معاون نظام پرداخت و فناوری های نوین بانک مرکزی، بیان کرد: با هدف تسهیل در صدور چک الکترونیک توسط شبکه بانکی، قاعده بازگشت ۸۰ درصد برگه های آخرین دسته چک برای چک های کاغذی و الکترونیکی، تفکیک شده و در صورتی که ۸۰ درصد برگه های چک الکترونیک فرد صادرکننده به بانک برگشته باشد می تواند مجددا درخواست دسته چک الکترونیکی خود را داشته باشد و این موضوع با بازگشت ۸۰ درصد برگه های دسته چک کاغذی فرد ارتباطی پیدا نمی کند.

ابوالفضل ابوترابی نماینده مجلس شورای اسلامی در این جلسه درخصوص کاهش مشکلات چک الکترونیک حقوقی در قوه قضاییه گفت: قاضی ویژه چک الکترونیک در استان ها مستقر می شود و در این زمینه، قضاوت با هوش مصنوعی را برای اولین بار با چک شروع می کنیم.

ابوترابی در زمینه بهبود فرآیندهای استفاده از چک الکترونیک تصریح کرد: مقرر شده پذیرش چک الکترونیک توسط دستگاه های دولتی از جمله سازمان امور مالیاتی انجام شود.

وی لزوم ثبت مهر حقوقی اشخاص حقوقی بر روی اسناد را از مشکلات راه اندازی چک الکترونیک عنوان کرد و گفت: لزوم ثبت مهر حقوقی اشخاص حقوقی بر روی اسناد از جمله چک در قوانین مربوطه وجود دارد و در اساننامه شرکت ها قید شده که تمام اسناد شرکت با امضای امضاداران و مهر شرکت رسمیت دارد. بنابراین مهر حقوقی ذکرشده باید به سمت مهر الکترونیک برود و بر روی اسناد ثبت شود.

نماینده دوره دوازدهم مجلس شورای اسلامی در پایان سر لزوم تداوم اقدامات تشویقی برای چک الکترونیک تأکید کرد.

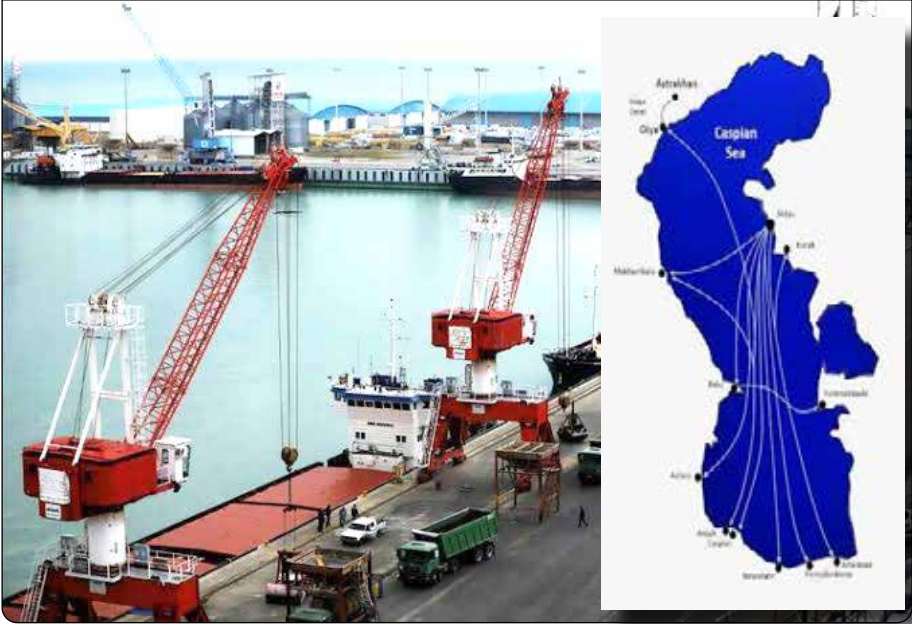
گروه ترانزیت - دریای خزر، بزرگ ترین پهنه آبی محصور در خشکی و بزرگ ترین دریاچه جهان، به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصربه فرد خود در شمال ایران، نقشی بی بدیل و حیاتی در توسعه اقتصادی، اجتماعی و به خصوص حمل و نقل در منطقه شمال کشور ایفا می کند.و به مثابه یک منبع حیاتی و استراتژیک، ظرفیت های عظیمی را برای توسعه حمل و نقل شمال ایران، رونق اقتصادی، اشتغال زایی و گسترش صنعت گردشگری فراهم می آورد. موقعیت جغرافیایی ویژه این دریا، آن را به شاهراهی کلیدی در کریدورهای بین المللی حمل و نقل و پلی ارتباطی میان ایران و کشورهای همسایه در شمال تبدیل کرده است. توسعه زیرساخت های بندری، نوسازی و ارتقاء ناوگان دریایی، حمایت از حمل و نقل ترکیبی و توجه به اجرای دقیق کنوانسیون های بین المللی، می تواند گام های مؤثری در بهره برداری پهنه از این ثروت ملی باشد.

با وجود اهمیت و اقتدار ایران در دریای خزر برای حمل و نقل شمال کشور، شاید بخش از فعالیت ناوگان دریایی با مشکلات ظرفیت و کندی عملیات بندری مواجه است، اما با وجود ظرفیت های زیاد در این بخش، کلید افزایش بهره وری این حوزه به چیست؟ دریای خزر در شمالی ترین نقطه جغرافیایی فلات ایران قرار گرفته و مانند یک لنگر گاه طبیعی، مرزهای شمالی کشور را به کشورهای همسایه متصل می سازد. این موقعیت، دریای خزر را به یک شاهراه ارتباطی حیاتی برای ایران در کریدور شمال -جنوب تبدیل کرده است. همسایگی با پنج کشور ساحلی دیگر، یعنی قزاقستان، ترکمنستان، آذربایجان، فدراسیون روسیه و همچنین نزدیکی به کشورهای آسیای میانه، اروپای شرقی و قفقاز، بر اهمیت استراتژیک این دریا می افزاید. این پهنه آبی، امکان دسترسی ایران به بازارهای وسیع و متنوعی را فراهم می آورد که از طریق شبکه های حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده ای می توان به آنها دسترسی داشت.

دریای خزر در شمالی ترین نقطه جغرافیایی فلات ایران قرار گرفته و مانند یک لنگر گاه طبیعی، مرزهای شمالی کشور را به کشورهای همسایه متصل می سازد. این موقعیت، دریای خزر را به یک شاهراه ارتباطی حیاتی برای ایران در کریدور شمال -جنوب تبدیل کرده است. همسایگی با پنج کشور ساحلی دیگر، یعنی قزاقستان، ترکمنستان، آذربایجان، فدراسیون روسیه و همچنین نزدیکی به کشورهای آسیای میانه، اروپای شرقی و قفقاز، بر اهمیت استراتژیک این دریا می افزاید. این پهنه آبی، امکان دسترسی ایران به بازارهای وسیع و متنوعی را فراهم می آورد که از طریق شبکه های حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده ای می توان به آنها دسترسی داشت.

تسهیل در صادرات با تقویت مسیرهای حمل و نقل از دریای شمال

این دریا بخش کلیدی کریدور بین المللی حمل و نقل شمال -جنوب است که مسیرهای حمل و نقل را از روسیه و اسکاندیناوی از طریق ایران به خلیج فارس و سپس به هند و جنوب آسیا کوتاه می کند. این کریدور پتانسیل



بالایی برای افزایش حجم تجارت و ترانزیت کالا از شمال به جنوب و بالعکس دارد و نقش دریا خزر در این میان غیر قابل انکار است. دسترسی به بنادر کشورهای همسایه در دریای خزر، امکان تبادل کالا و خدمات را با این کشورها تسهیل می بخشد. این امر شامل صادرات محصولات کشاورزی، صنعتی و معدنی شمال ایران و واردات کالاهای مورد نیاز از این مناطق می شود. بخش قابل توجهی از ذخایر عظیم نفت و گاز دریای خزر در قلمرو کشورهای همسایه واقع شده است. این منابع انرژی از طریق خطوط لوله زیردریایی یا شناورهای تخصصی، وابستگی به دریای خزر را در حوزه انرژی نیز برجسته می سازد و بر اهمیت زیرساخت های حمل و نقل دریایی تأکید می کند. با وجود تغییرات فصلی در سطح آب و یخبندان در بخش های شمالی در زمستان، در اکثر ایام سال دریای خزر قابلیت ناوبری برای انواع شناورها را فراهم می کند که این خود یک مزیت کلیدی برای حمل و نقل است.

حمل و نقل دریایی از طریق بندرها و شناورهای فعال در دریای خزر، یکی از ستون های اصلی حمل و نقل در شمال ایران به شمار می رود. این شیوه حمل و نقل به دلیل قابلیت حمل حجم بالای کالا با هزینه های نسبتاً پایین تر در مقایسه با سایر روش ها، از اهمیت ویژه ای برخوردار است. با وجود تمامی مزایای فراوان دریای خزر برای حمل و نقل در شمال ایران، موانع و چالش های متعددی نیز وجود دارند که نیازمند توجه و برنامه ریزی دقیق برای رفع آن ها می باشند.

نیاز بنادر و تجهیزات بندری به ارتقا و نوسازی

با وجود سرمایه گذاری های انجام شده، هنوز هم برخی از بنادر و تجهیزات بندری نیاز به نوسازی و ارتقاء دارند تا بتوانند با استانداردهای جهانی رقابت کنند. عدم وجود خطوط منظم و قابل انسکا برای حمل و نقل مسافری و کالایی به برخی مقاصد در دریای خزر، دسترسی و رقابت پذیری خدمات حمل و نقل دریایی را محدود می کند. با این حال، غلبه بر چالش های زیرساختی، رفع موانع قانونی و لجستیکی، و سرمایه گذاری مستمر در ارتقاء تجهیزات و فناوری، لازمه تحقق کامل پتانسیل های دریای خزر در بخش حمل و نقل است. اتخاذ رویکردهای پایدار در بهره برداری از منابع دریایی و توجه به حفظ محیط زیست، تضمین کننده منافع بلندمدت اقتصادی و

«سرآمد» باز نشر می کند؛

افزایش بهره وری ترانزیت دریایی شمال ایران در گرو چیست

مسیرهای حمل و نقل دریایی شمال ظرفیت افزایش صادرات را دارد؟

که اگر مشکلات بندری حل شود با همین ناوگان و همین ظرفیت می توانیم کار حمل و نقل دریایی در خزر را بسیار بهبود بخشیم.

نیاید زمان ها روی دریا هدر شود!

وی با اشاره به اهمیت فرآیندهای بندری توضیح داد: ظرفیت بخش زیسادی از حمل و نقل دریایی وابسته به عملیات بندری است. اگر بتوانیم فرآیندهای بندری در دو طرف ایران و روسیه را اصلاح کنیم، ظرفیت حمل و نقل دریایی می شود. اما ناوگان حمل و نقل دریایی شمال ایران عمدتاً شامل کشتی های تجاری، باری و مسافری است که در مسیرهای داخلی و بین المللی فعالیت می کنند. با توجه به اهمیت دریای خزر به عنوان یک مسیر ترانزیتی بین کشورهای حوزه خزر، افزایش تعداد و کیفیت کشتی ها و تجهیزات حمل و نقل دریایی از اهداف کلیدی دولت و بخش خصوصی است.

محورهای مهم توسعه اقتصادی و تجاری کشورهای حاشیه دریای خزر

علی رغم اقتدار ایران در حوزه حمل و نقل در دریای خزر، ضعف هایی نیز در ناوگان حمل و نقل دریای خزر کاملاً مشهود است. اما دلیل این ضعف ها چیست؟ به گزارش اقتصادسراسرآمد، میثم ضیایی کارشناس در حوزه برنامه ریزی حمل و نقل به خبرنگار آن آ گفت: حمل و نقل دریایی در دریای خزر همواره به عنوان یکی از محورهای مهم توسعه اقتصادی و تجاری کشورهای حاشیه این دریا مطرح بوده است، اما مشکلات متعدد در این حوزه باعث شده است که ظرفیت واقعی ناوگان دریایی کشور به طور کامل به بهره برداری نرسد.

ضیایی با اشاره به پتانسیل بالای ناوگان دریایی ایران در شمال کشور، گفت: ناوگان دریایی ما در شمال کشور، خصوصاً در حوزه حمل و نقل کانتینری، می تواند وضعیت بسیار بهتری داشته باشد. با وجود اینکه ناوگان فعلی قابلیت انجام فعالیت های بیشتری را دارد، اما به دلایل مختلفی این ظرفیت به درستی استفاده نمی شود. باید توجه داشت که یکی از نکات مهم افزایش تعداد کشتی های کانتینری است که می تواند به بهبود وضعیت حمل و نقل در دریای شمال کمک کند، اما این تنها بخشی از راه حل است و به تنهایی نمی تواند مشکلات موجود را به طور کامل رفع کند. این کارشناس برنامه ریزی حمل و نقل با تأکید بر اینکه ضعف ناوگان دریایی بیشتر در دو پارامتر اصلی خلاصه می شود، اظهار کرد: ظرفیت حمل و مدت زمان انجام عملیات دریایی دو عامل اساسی هستند. ظرفیت حمل، یعنی مقدار باری که ناوگان می تواند حمل کند، و مدت زمان انجام عملیات نیز مربوط به دوره گردش کشتی ها از مبدا تا مقصد و بازگشت است؛ اما متأسفانه ما هم اکنون در هر دو مورد دچار مشکل هستیم و حتی می توان گفت

رئیس بنیادمستضعفان:

بنیاد مستضعفان در ایام جنگ حتی یک لحظه از تخلیه و بارگیری کالا در بنادر غفلت نکرد

به «موتورهای محرک و پیشران» تبدیل می کنیم. این پیشرانی در دو حوزه اصلی معنا پیدا می کند: نخست: الگوسازی و توسعه فناوری؛ ما با سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه، تقویت استعدادهای و ورود به حوزه دانش بنیان، به دنبال به روزرسانی و ارتقاء فضای کسب و کار کشور هستیم.

و دوم: تقویت عمومی و اجتماعی: در کنار بخش خصوصی، در حوزه هایی که منفعت عمومی در اولویت است، حضور فعال داریم.

کاهش شرکت های زیر مجموعه بنیاد به ۱۱۰ شرکت

رئیس بنیاد مستضعفان افزود: امروز تعداد شرکت های زیر مجموعه بنیاد به ۱۱۰ شرکت کاهش یافته و به دنبال کاهش تعداد آن نیز هستیم تا مزاحم بخش خصوصی برای فعالیت نباشیم.

وی خاطر نشان کرد: ما برنامه ای داریم که در آن، گروه های جوان، دانشجویان و ایده پردازان را شناسایی می کنیم. جشنواره هایی برگزار می کنیم تا ایده هایی که مشکل واقعی جامعه را حل می کنند، و پتانسیل ایجاد شغل و بازار دارند، پیدا شوند. این ایده ها را تحت حمایت خود قرار می دهیم، با آن ها قرارداد می بندیم و کمک می کنیم تا به بازار وارد شوند. سال گذشته نیز با همکاری مراکز علمی و پژوهشی، ظرفیت های علمی کشور را پای کار آوردیم و به حوزه علم و فناوری در سطح ملی دامن زدیم.

وی با تأکید بر اینکه اولویت ما امنیت غذایی است، گفت: لـذا در صنایع غذایی که به طور مستقیم با معیشت مردم در ارتباط است، خدمات بهتری ارائه می دهیم. همچنین در حوزه زیارت، با تسهیل و آردان سازی سفر به عتبات عالیات (مانند کربلا) و گسترش آن به جهان اسلام، سعی در خدمت رسانی داریم. طرحی به نام «ایوان» در رسانه های مجازی در حال معرفی است که این خدمات را پوشش می دهد. دهقان خاطر نشان کرد: سال گذشته بیش از یک میلیون نفر زائر را از این طریق راهی شهرهای زیارتی کردیم و برنامه امسال ما ۲.۵ میلیون نفر زائر است و در مرحله بعد آن را می خواهیم به جهان اسلام تسری دهیم.

وی همچنین به حضور بنیاد مستضعفان در بخش معدن اشاره کرد و اظهار داشت: عمده فعالیت های ما در این زمینه در فولاد و مس است، اما در تلاشیم حضورمان به معنای توسعه تکنولوژی و توسعه حوزه های معدنی باشد و در این مسیر انحصار ایجاد نخواهیم کرد.

رئیس بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی خاطر نشان کرد: نرخ برگشت سرمایه این بنیاد قابل قبول است و سود فعالیت ها را صرف توسعه همچنین حفظ و نگهداری صنایع و همچنین کمک به مردم هزینه می کنیم. وی همچنین با تأکید بر اینکه شرکت های زیان ده را در سال ۱۴۰۳ مشخص کردیم، گفت: همه این شرکت ها را ادغام یا خارج کردیم و اکنون هیچ شرکت زیان دهی در این مجموعه وجود ندارد.

