

دیدار مدیر عامل بانک ملت با مدیران ارشد ۱۰ مجموعه بزرگ پتروشیمی و فولادی



مدیرعامل بانک ملت در سفر به استان خوزستان با مدیران عامل ۱۰ مجموعه بزرگ پتروشیمی و فولادی در این منطقه دیدار و گفت و گو کرد.به گزارش تجارت به نقل از روابط عمومی، دکتر فرید فرخ نژاد در بازدید از شرکت فولاد آتیه و شرکت های پتروشیمی اروند،فجر، کارون، مارون، بندرامام، تندگویان،برازی،فن اوران و لاله با اشاره به حمایت بانک از صنعت پتروشیمی کشور از سال های گذشته تاکنون و ارائه خدمات متنوع بانکی به این حوزه اظهار داشت: ارائه خدمات بانکداری جامع به شرکت های بزرگ پتروشیمی در دستور کار ویژه بانک ملت قرار داردوی با بیان قابلیت های بانک

ملت در زمینه ارائه خدمات ارزی و تجربیات آن در تأمین مالی شرکت های پتروشیمی، از آمادگی کامل این بانک برای رفع نیازهای ارزی شرکت های فعال در این حوزه شامل گشایش اعتبارات اسنادی ارزی، صدور ضمانتنامه های ارزی و... خبر داد. دکتر فرخ نژاد، بر لزوم ایجاد روابط بلندمدت با شرکت های بزرگ و اثرگذار تأکید کرد و افزود: بانک ملت در بسیاری از پروژه های بزرگ و ملی به ویژه در حوزه انرژی به صورت جدی تاثیر گذار بوده است و قطعاً دانش و تخصص این بانک در این حوزه، به پیشبرد اهداف شرکت های پتروشیمی کمک شایانی خواهد کردوی با اشاره به نقش و اهمیت صنعت پتروشیمی در رشد، توسعه تولید و اقتصاد کشور، اظهار امیدواری کرد که با توسعه سطح همکاری های بین بانک و پتروشیمی ها، بتوانند بیش از پیش به اهداف تعیین شده، از جمله رشد تولید و اشتغال جامعه عمل بپوشانند.

با حضور دکتر حمیدرضا صفی خانی:

استفاده از ظرفیت هوش مصنوعی در صنعت بانکداری اجتناب ناپذیر است



رئیس هیئت عامل صندوق توسعه ملی در نشست با هیات مدیره بانک سینا با اشاره به اهمیت استفاده از هوش مصنوعی برای ارائه محصولات خلاقانه و نوآورانه گفت: تا توجه به همین موضوع، امسال در صندوق توسعه ملی مسال هوش مصنوعی نام گذاری شده و استفاده از ظرفیت هوش مصنوعی در صنعت بانکداری نیز اجتناب ناپذیر است. به گزارش تجارت به نقل از روابط عمومی بانک سینا، مهدی غضنفری بر ضرورت استفاده از هوش مصنوعی در ارائه محصولات نوین بانکی تأکید کرد و گفت: امروزه هوش مصنوعی صنایع مختلف از جمله صنعت بانکداری را متحول کرده و لذا استفاده از این ظرفیت، یک امتیاز مهم در راستای توسعه فعالیت های بانکی محسوب می شود. وی ضمن تقدیر از اقدامات بانک سینا گفت: دستاوردهای بانک سینا در حوزه های مختلف عملکردی و طراحی شیوه های مختلف کسب و کار قابل تقدیر است و نشان از آن دارد که این بانک با برنامه ریزی و تدوین خط مشی های مناسب و هدفمند، آینده خوبی را در مسیر تحول خود ترسیم کرده است. غضنفری با اشاره به آمادگی صندوق توسعه ملی جهت توسعه همکاری های متقابل با بانک سینا گفت: ظرفیت های صندوق توسعه ملی بسیار بالاست و این فرصت مناسبی برای بانک سینا است تا از این ظرفیت در مسیر توسعه، افزایش سهم بازار و تعالی سازمانی استفاده کند.

نشست هم اندیشی کانون سراسری انجمن های صنفی نمایندگان بیمه برگزار شد

گروه بانک و بیمه: کانون سراسری انجمن های صنفی نمایندگان بیمه دی، طی نشستیی با سرپرست این شرکت، معاونین و مدیران ارشد ستاد،ی به بررسی چالش های پیش روی نمایندگان پرداخت.

به گزارش تجارت به نقل از روابط عمومی و امور بین الملل بیمه دی، دکتر حمیدرضا صفی خانی سرپرست بیمه دی در جمع اعضای کانون سراسری انجمن های صنفی نمایندگان شرکت گفت: شبکه فروش و نمایندگان، همراهان و همکاران شرکت محسوب می شوند و رشد و سر بلندی شرکت در گرو موفقیت ایشان است. بهتر است این نگرش و رویکرد را تقویت نماییم که بیمه دی را به واسطه نمایندگان موفق آن بشناسند. از این رو باید به نیازهای شبکه فروش توجه و تا حد امکان، موانع و چالش های پیش روی ایشان را بر طرف کنیم. وی افزود: جهان امروز در معرض تحول است، گردش اطلاعات و دانش و فناوری به سرعت بر روندها و فرآیندها تأثیر می گذارد و در لحظه شاهد تغییرات و تحولات هستیم. در حال حاضر، بر نامه های استراتژیک جای خود را به تفکرات استراتژیک داده اند. از این رو، شناسایی نقاط چرخش استراتژیک است که می تواند سازمان ها را از بحران خارج و به سمت ارتقا پیش ببرد. بنابراین از تحولی که در حال رخ دادن در جهان است و بخشی از آن «تحول دیجیتال» است، گریزی نیست. دکتر صفی خانی با تأکید بر حوزه «تحول دیجیتال» اظهار کرد: خصوصیت تحول دیجیتال آن است که فقط به الکترونیکی کردن فرآیندها ختم نمی شود،

نشست تحلیلی "قانون بر نامه هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران و نظام بانکی" با حضور محمد جواد شریف زاده معاون امور بانکی، بیمه و شرکت های دولتی وزارت امور اقتصادی و دارایی، محمد شیرجیان معاون سیاستگذاری پولی بانک مرکزی، امیر مسعود ززازان عضو هیات مدیره و معاون مالی بانک ملی ایران،

برگزاری نشست «تحلیلی قانون بر نامه هفتم پیشرفت ایران و نظام بانکی با حضور عضو هیات مدیره بانک ملی ایران

اقتصادی

یک کارشناس مطرح کرد

دلایل عقب ماندگی صنعت ریلی



گرو **اقتصادی**: یک کارشناس حوزه ریل ریشه مشکلات صنعت ریلی را **اقتصاد آن عنوان کرد** و گفت: برای رفع عقب ماندگی های این حوزه باید شرکت های بخش خصوصی واقعی را بیشتر جذب این بخش کرد.

سعید قصابیان در گفت وگو با ایسنا، با بیان اینکه حمل و نقل ریلی پاسخگوی جابجایی مسافروبار نیست، اظهار کرد: حمل و نقل ریلی از لحاظ کیفیت و تعداد صندلی از تقاضا عقب است. یعنی کیفیت پایین است و تعداد صندلی کم است. زیرا کسب و کار حمل و نقلی ریلی مسافری برای شرکت ها صرفه اقتصادی ندارد و وقتی صرفه نداشته باشد و یا حتی در محضر باشد نمی توان انتظار کیفیت بالا و صندلی بیشتر از آن داشت. وی با تأکید بر اینکه ریشه مشکلات ریلی به اقتصاد حمل و نقل ریلی باز می گردد و تا مساله اقتصاد ریلی مرتفع نشود وضعیت همین است، افزود: بنابراین چون نمی توانیم پاسخگوی همه نیازها باشیم نباید مردم را مقصر شلوغی و ترافیک جاده ها و تصادفات بدانیم؛ چون مردم راحت ترین و به صرفه ترین راه را برای سفر انتخاب می کنند و طبیعتاً وقتی بلیت قطار پیدا نکنند یا برای آنها به صرفه نباشد از خودروی شخصی برای سفر استفاده می کنند.

مزایای صنعت ریلی به صورت ریلی بازگشت ندارد

این کارشناس حوزه ریلی در خصوص چگونگی ضرر و زیان در این حوزه گفت: البته حمل و نقل ریلی در همه جای دنیا حاشیه سود کمی دارد و بعضاً با کمک دولت ها اداره می شود اما ریشه اصلی مشکلات حمل و نقل ریلی این است که مزایای آن به صورت ریل به این صنعت باز نمی گردد. یعنی این صنعت مزایایی را به جامعه می دهد که بازگشت ریلی ندارد.

قصابیان تصریح کرد: مزایای اصلی حمل و نقل ریلی می توان به جلوگیری از آلودگی محیط زیست اشاره کرد. مثلاً متروی تهران

اقتصادی

یک کارشناس مطرح کرد

دلایل عقب ماندگی صنعت ریلی



روزانه یک تا دو میلیون مسافر جابه جا می کند که همین منجر می شود استفاده از خودروی شخصی کاهش یابد. اما شرکت مترو مشکلات اقتصادی زیادی دارد زیرا اوچویی که تحت عنوان بلیت از مردم می گیرد یک دهم هزینه تمام شده سفر است. در حقیقت سرویسی که مترو برای کاهش آلودگی هوا می دهد به صورت ریل به مترو باز نمی گردد. وی عنوان کرد: از مزایای دیگر حمل و نقل ریلی می توان به کاهش تصادفات اشاره کرد. از یک صنعت ریلی توسعه یابد و مسافر بیشتری را جابه جا کند و مسافر کمتری به سمت جاده می رود و تلفات جاده ای کاهش زیادی خواهد داشت. از طرفی میزان مصرف سوخت در سفرهای ریلی یک ششم سفرهای جاده ای است اما این مزایا آورده ای برای صنعت ریلی ندارند. این گرودار سیستم اداری کم می شود. پیام دیگر این ترک فعل آن است

گرایش است که هیچ راه حلی جز انتقال مرکزیت ندارد.

وی همچنین در نشست خبری خود با رسانه ها به موضوع انتقال پایتخت اشاره کرد و خواهان بررسی کامل و سنجیدن این موضوع توسط کارشناسان شد. یکی از نهادهایی که باید در موضوع انتقال پایتخت ورود پیدا کند، مجلس شورای اسلامی است. مجلس باید طرح های مربوط به انتقال پایتخت را بررسی و جوانب مختلف آن را ارزیابی کند. این بررسی شامل تحلیل هزینه ها، مزایا و تأثیرات اجتماعی-اقتصادی خواهد بود.

در این گزارش به بررسی دلایل انتقال پایتخت، چالش ها و نقش

انتقال پایتخت از تهران؛ چالش ها و فرصت ها



پنجشنبه ۲۹ شهریور ۱۴۰۲ • ۱۵ ربیع الاول ۱۴۴۶ • شماره ۳۰۸۲

Thursday 19 Sep 2024 • 8 page

اخبار کوتاه

مدیرعامل بانک توسعه تعاون به عنوان رئیس کمیسیون تخصصی بازار سرمایه انتخاب شد



انتخابات هیات رئیسه جدید کمیسیون تخصصی بازار سرمایه، بیمه و بانک اتاق تعاون ایران برگزار و محمد شیخ حسینی مدیر عامل بانک توسعه تعاون مجدداً به عنوان رئیس کمیسیون تخصصی بازار سرمایه، بیمه و بانک معرفی شدند. سی و دومین نشست کمیسیون تخصصی بازار سرمایه، بیمه و بانک اتاق تعاون ایران با دستور جلسه انتخابات هیئت رئیسه و برنامه ریزی و تبیین اقدامات کمیسیون در سال ۱۴۰۲ در محل اتاق تعاون ایران برگزار شد. بر اساس انتخابات انجام شده، شیخ حسینی، مدیر عامل بانک توسعه تعاون با اکثریت مطلق آرا به عنوان رئیس کمیسیون، علی حاجی وندی و جواد اعظمی به عنوان نواب رئیس کمیسیون و حسین رضایی به عنوان دبیر کمیسیون تخصصی بازار سرمایه، بیمه و بانک اتاق تعاون ایران انتخاب شدند. در این نشست، شیخ حسینی رئیس کمیسیون بازار سرمایه، بیمه و بانک اتاق تعاون ایران اظهار داشت: یکی از مهم ترین مزیت های بخش تعاون کمک به زنجیره تأمین می باشد که سیاست گذاری ها، حمایت ها و مشوق های بانکی باید در راستای سوق دادن تعاونی ها به تکمیل زنجیره تأمین از جمله در شهرک های صنعتی و کشاورزی باشد. گفتنی است در این نشست، نمایندگان اتحادیه ها و استان ها تحلیلی در خصوص وضعیت تأمین مالی تعاونی ها ارائه کردند و مشکلات برخی از اتحادیه ها و تعاونی ها در حوزه پولی – بانکی مطرح و مورد بررسی قرار گرفت. خاطر نشان می شود، در این نشست مصوب شد جهت استفاده از ظرفیت تعاونی ها در تأمین نیاز مشترک اعضا، لیست تسهیلات و حمایت های قابل ارائه توسط بانک توسعه تعاون در جلسات بعدی کمیسیون اعلام شده و مورد بررسی قرار گیرد. همچنین مقرر شد اصلاح آیین نامه دستورالعمل های بانکی – مالیاتی در خصوص تسری بدهی اشخاص حقیقی به اشخاص حقوقی در دستور کار کمیسیون قرار گیرد. در بخش دیگری از این نشست مقرر شد به تمامی اتاق های استانی ابلاغ گردد که مشکلات و چالش های تعاونی های استان در حوزه بانک، بیمه و ... جمع شده و در جلسات کمیسیون به صورت موردی مورد بررسی قرار گیرد.

که وقتی دست شرکت های حمل و نقل ریلی برای سرمایه گذاری بسته می شود، میزان سفارش به واگن ساز هم کاهش پیدا می کند و این تولید کنندگان هم به ورطه ضرر وارد می شوند.

وی ادامه داد: باید سرمایه های خصوصی را جذب حوزه ریلی کنیم. یعنی باید موانع از جلوی پای سرمایه گذار برداشته شود؛ از جمله با استفاده از ظرفیت ماده ۱۲.

بخش خصوصی واقعی باید جذب صنعت شود

قصابیان با اشاره به شکست خصوصی سازی در صنعت ریلی گفت: بخش خصوصی سازی از سال ۸۴ با تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی در این صنعت آغاز و با امروز شاهد شکست آن هستیم زیرا شرکت هایی که در این بخش کار می کنند مبتنی بر سرمایه خصوصی نبوده و نه نهادی های مختلف وابستگی دارند و عملکردشان با عملکرد راه آهن دولتی فرقی زیادی ندارد. بنابراین باید بخش خصوصی واقعی جذب این صنعت شود و از شرکت های دولتی های برای توسعه حمل و نقل ریلی آبی گرم نمی شود. باید پول بخش خصوصی واقعی را بیاوریم. شبه دولتی ها نمی توانند صنعت ریلی را نجات دهند. باید مشوق هایی برای سرمایه گذار خصوصی واقعی قرار دهیم.

اولویت تجهیز و نوسازی ناوگان است

این کارشناس حوزه ریلی تصریح کرد: اگر پولی هم آمد و وارد شبکه شد اولویت با نگهداری و تجهیز و نوسازی ناوگان و سیستم سیگنالینگ است و ایجاد خطوط جدید در اولویت های بعدی قرار می گیرد. زیرا در حال حاضر از تمام ظرفیت خطوطی که احداث شده به طور کامل استفاده نمی شود. وی در پایان گفت: در برنامه هایی بالا دستی آمده است که با تجهیز و نوسازی ناوگان باید سهم ریل از جابه جایی مسافر به ۲۰ درصد و در جابه جایی بار به ۳۰ درصد برسد در حالی که فعلاً با این اعداد فاصله زیادی داریم.

مجلس شورای اسلامی در این فرآیند خواهیم پرداخت. تهران به عنوان پایتخت با مشکلات جدی زیست محیطی مواجه است. آلودگی هوا، کمبود آب و افزایش دما از جمله مسائلی هستند که زندگی روزمره مردم را تحت تأثیر قرار داده اند. بر اساس گزارش ها، آلودگی هوای تهران در سال های اخیر به حدی رسیده که بسیاری از روزها وضعیت اضطراری اعلام می شود. به عنوان مثال، در سال ۱۴۰۰، تهران ۱۷ روز در وضعیت اضطراری آلودگی هوا قرار داشت. انتقال پایتخت می تواند به کاهش فشار بر منابع طبیعی و بهبود کیفیت زندگی در تهران کمک کند.