

گزارش

سرنوشت مستر کارت ایرانیان به کجا رسید

گیلان امروز– چند ماه قبل بود که انتشار خیر ارائه مسترکارت به ایرانیان حاشیه‌هایی ایجاد کرد. حال در شرایطی که مدیران شرکت پست از عرضه محدود این کارت‌ها خبر داده‌اند، مسئولان بانک مرکزی با تأکید بر اینکه ارتباط مستقیمی با این شرکت آمریکایی وجود ندارد اینگونه می‌گویند که فعلا اتصال به این شرکت وجود ندارد و سرویسی از سوی آن ارائه نمی‌شود.

به گزارش ایسنا، اواخر مرداد ماه سال جاری بود که از سوی شرکت پست اینگونه اعلام شد که در راستای توسعه همکاریهای دو جانبه به ویژه تعاملات مالی، شرکت پست در زمینه خدمات مستر کارت با شرکت ویژن کارت ایرانیان مشارکت می‌کند و متقاضیان پس از دریافت مستر کارت ایرانیان از طریق وب سایت شرکت مذکور می توانند نسبت به شارژ کارت صادره اقدام کنند.

در آن دوره اینگونه خبر داده شد که شرکت ویژن کارت ایرانیان مجوزهای لازم از مراجع ذی صلاح داخلی و بین‌المللی را کسب کرده و تنها شرکت داخلی مورد تأیید از سوی مستر کارت جهانی است اما مدت چندانی از انتشار این خبر نگذشته بود که این خبر از سوی سخنگوی شرکت آمریکایی مسترکارت تکذیب و تأکید شد مستر کارت هیچگونه فعالیتی در ایران ندارد.

«بیز آیسین»، سخنگوی این شرکت با تأکید بر اینکه هیچگونه فعالیتی در ایران نداریم، اینگونه عنوان کرد که تا زمانیکه ایران همچنان در حلقه تحریم آمریکا باشد اجازه فعالیت در این کشور را نداریم.

اما در پاسخ به اظهارات او، یکی از اعضای هیات مدیره شرکت پست تأکید کرد: پست از طریق شرکت واسط، این کارتها را در دفاتر پستی به فروش می رساند. غلامرضا تجاری در واکنش‌ها به این موضوع اعلام کرد: از آنجا که شرکت پست به نیابت از سازمانها و شرکتهای دولتی و خصوصی خدمات دیگر دستگاه‌ها را به مشتریان ارائه می‌کند، با هدف تسهیل مبادلات ارزی خرد، با انعقاد قرارداد با شرکت «ویژن کارت ایرانیان» عملیات مربوط به توزیع و تحویل کارتهای پیش پرداخت (prepaid) به متقاضیان را پس از احراز هویت برعهده دارد .

وی افزود: پیش از انعقاد قرارداد با این شرکت، کیفیت خدمات کارت های ارائه شده از سوی پست مورد بررسی قرار گرفت که نشان از صحت عملیات مالی توسط این شرکت داشت.

حامد ذوالفقاری – مدیرعامل شرکت ویژن کارت – نیز اعلام کرد: مدارک احراز صلاحیت این شرکت مبنی بر اجازه توزیع کارتهای بین المللی موجود بوده و مشخصا از این شرکت به عنوان نماینده رسمی در زمینه واگذاری کارتهای اعتباری بین المللی یاد شده است .

وی درخصوص اخبار منتشر شده در برخی رسانه‌ها مبنی بر اینکه مسئولان مستر کارت فعالیت در ایران را تکذیب کرده اند نیز خاطر نشان کرد: سخنگوی مستر کارت امکان فعالیت این شرکت از طریق شرکتهای واسط را تکذیب نکرده است. اما حسین مهری –مدیرعامل شرکت پست -نیز مهرماه امسال در پاسخ به پیگیری سرنوشت طرح مسترکارت ایرانیان توضیح داد: عرضه این کارت‌ها به شکل محدود صورت می‌گیرد اما در عرضه گسترده آنها به دلیل برخی مشکلات جزئی هنوز وارد شده ایم که این مشکلات در حال حل شدن است. همچنین به دلیل موضوع تحریم‌ها صلاح بر آن است که فعلا توضیحات بیشتری دراین خصوص مطرح نشود اما در نهایت زیرساخت‌های اجرای طرح در حال آماده سازی است. وی بهمن ماه امسال نیز در این باره گفت: برای ارائه این خدمات اکنون تلاش داریم تأییدیه‌ای از بانک مرکزی دریافت کنیم.

مهری در توضیح بیشتر این مطلب گفت: اجرای این طرح با حاشیه‌های متعدد همراه شد و به همین دلیل ما سعی کردیم برای اجرا از بانک مرکزی تأییدیه لازم را دریافت کنیم. چراکه به هیچ عنوان دوست نداریم در آینده اتفاقی رخ دهد که ما شرمنده شهروندان شویم. مدیرعامل شرکت پست در عین حال عنوان کرد: البته اکنون به صورت محدود این پروژه اجرا می‌شود اما منتظریم با دریافت تأییدیه بانک مرکزی و یا ضمانت یک بانک این طرح را به شکل وسیع‌تری اجرا کنیم. اما طی روزهای گذشته از سوی مسئولان بانک مرکزی اجرای این طرح به سال آینده موکول شده است. مدیرکل فناوری اطلاعات بانک مرکزی اعلام کرد که با توجه به این‌که مسترکارت مشمول تحریم‌های اولیه و یک طرفه است فعلا ارتباط مستقیمی با آن نداریم، اما وی از مذاکراتی با شبکه‌های غیرآمریکایی و احتمال به نتیجه رسیدن آن در سال آینده خبر داد. ناصر حکیمی – مدیرکل فناوری اطلاعات بانک مرکزی– در توضیح بیشتر این موضوع گفت: مسترکارت از جمله کارت‌های بین‌المللی آمریکایی بود که در فضای پسایرجام بحث‌های زیادی در رابطه با امکان اتصال به شبکه و استفاده ایرانی‌ها از آن مطرح شد، اما براساس آنچه که مدیرکل فناوری اطلاعات بانک مرکزی به ایسنا اعلام کرده است؛ ظاهرا فعلا هیچ اتصالی به این شبکه فراهم نشده و پیش‌بینی در مورد آن وجود ندارد.

{اقتصاد}

چین در کمین جاده ابریشم

روند حرکتی مقدری کند است اما به هر حال مسئولان چین اقدامات برنام‌ریزی شده را انجام می‌دهند. از جمله این کارها بین‌المللی کردن یوان، تاسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا با عضویت ۷۵ کشور البته بدون ایران، ایجاد صندوق سرمایه‌گذاری کمربند اقتصادی جاده ابریشم با سرمایه ۴۰ میلیارد دلار و امضای تفاهم‌نامه همکاری با بیش از ۳۰ کشور از جمله ایران است.

وی افزود: همان‌گونه که گفته شد چینی‌ها به دنبال حرکت از کف منحنی لیخند یعنی تولیدکننده بودن به دو سمت این منحنی یعنی ایجاد ارزش افزوده با استفاده از برندیگ، صنایع های‌تک، بازاریابی و تحقیق و توسعه هستند. در این مسیر قصد دارند صنایع تولیدمحوری مانند پالایشگاه‌ها، کارخانه‌های فولادسازی و.. را به کشورهای دیگری منتقل کنند تا آن کشورها پس از چین وظیفه تولید را برعهده بگیرند. بر همین اساس هم در مذاکراتی که با کشورهایی مانند ایران، اندونزی و.. دارند دانما این سؤال کلیدی را مطرح می‌کنند که آیا ما آمادگی ایفای این نقش را داریم یا خیر؟ به عنوان مثال چین پالایشگاهی را با مشارکت ایران و اندونزی ایجاد می‌کند و ۲۰ درصد سهام آن را به اندونزی و ۳۰ درصد به ایران می‌دهد و ۵۰ درصد سهام را خودش در اختیار دارد و بازار مصرف محصولات این پالایشگاه هم چین است اما محل احداث آن اندونزی است چرا که چین قصد دارد صنایع آلاینده را از کشور خود خارج کند. چنین اقداماتی دقیقا در راستای برنامه چین برای حرکت از کف منحنی لیخند به سمت دو بال آن است.

شریعتی‌نیا ادامه‌داد: در این شرایط ما باید تصمیم بگیریم در کدام نقطه از منحنی لیخند و زنجیره جهانی ارزش می‌خواهیم با چین همکاری کنیم؟ در حال حاضر اما بنظر نمی‌رسد در ایران چنین برنامه‌ای وجود داشته باشد و راهبرد همکاری ما با چین بسیار گنگ و مبهم است. طی سال‌های اخیر ایران همکاری‌های رو به گسترشی با چین داشته‌است؛ خودروسازهای ایرانی به چین متصل شده‌اند و خودروهای این کشور را مونتاژ می‌کنند ولی ترجیح می‌دهند خیلی این نقش را بیان نکنند. این همکاری اما بر اساس یک طرح از پیش تدوین شده نبوده و عمدتا نشأت گرفته از نیازهای مقطعی ما بوده‌است. به همین خاطر ما باید سریع‌تر به این جمع‌بندی برسیم که در کدام نقطه از زنجیره جهانی ارزش می‌خواهیم با چین همکاری کنیم؟ آیا نقطه تولید نقطه مناسبی است یا تنها نقطه ممکن است؟ برخی معتقدند در حوزه توزیع می‌توانیم نقش‌آفرینی کنیم ولی وضعیت فعلی نشان‌می‌دهد این هدف عملی نیست چرا که دویی به مرکز توزیع در منطقه تبدیل شده‌است و ۵۶ درصد کل تجارت چین با خاورمیانه از طریق دویی انجام‌می‌گیرد. دستیابی به امکانات و زیرساخت‌های فعلی بنادر دویی در ده سال آینده هم برای ایران ممکن نیست.

وی درباره موقعیت ایران برای همکاری با چین گفت: خوشبختانه سطح روابط دیپلماسی دو کشور بسیار خوب است؛ آقای روحانی تا کنون پنج بار با نخست‌وزیر چین دیدار کرده که د تاریخ دو کشور بی‌سابقه است. علاوه بر این کمیسیون مشترک دو کشور گرچه به نظر من ابزار ناکارآمدی است، تشکیل شده‌است. چینی‌ها فاینانس راه‌هن تهران– اصفهان و تهران– مشهد را انجام داده‌اند چون این راه در مسیر جاده ابریشم است. در حوزه گمرک تفاهم‌نامه‌ای با چینی‌ها امضا کرده‌ایم که کالاهایشان را با سرعت و سهولت بیشتری از طریق ایران روانه منطقه‌کنند.

این تحلیل‌گر اقتصادی ادامه‌داد: ۲۴ درصد تجارت خارجی ما با چین است اما متأسفانه توانسته‌ایم در حوزه تسهیل تجارت آزاد، سرمایه گذاری و همکاری های صنعتی موفق عمل کنیم. یکی از علل این ناکامی این است که ما هنوز گرفتار ساختار تجاری پیشامدرن هستیم. فراموش نکنیم که ایران تنها اقتصاد بزرگ دنیا است که هنوز به عضویت سازمان تجارت جهانی درنیامده است و در داخل نیز به شدت در برابر رفتار باز تجاری و اقتصادی مقاومت وجود دارد. به همین خاطر هم با چین، ترکیه ترکمنستان و آسیای میانه دچار مشکل هستیم.

وی افزود: ما در همگرایی مالی با چینی‌ها به شدت عقب‌مانده‌تر از سایر حوزه هستیم و هنوز روابط مالی و پولی ما با آن‌ها دچار مشکلات و موانع فراوانی است تا جایی که به اعتقاد من همچنان رابطه بانکی ما با چینی‌ها مانند دوران تحریم‌هاست. بانک‌مرکزی ایران هنوز نمی‌داند بین‌المللی شدن یوان را بپذیرد یا خیر و این در حالی است که این موضوع برای چین بسیار حائز اهمیت است. وی در خاتمه گفت: از دیدگاه چینی‌ها ایران همچنان به ژئوپلیتیک بیشتر اهمیت می‌دهد و خاورمیانه‌زدگی در سیاست خارجی ایران پررنگ است. ابهام در سیاست تجاری و صنعتی، شکست در هماهنگی بوروکراتیک، الگوهای کهنه رفتار صنعتی و تجاری و فضای آشفته کسبوکار نیز از مواردی است که چینی‌ها معتقدند کار را با ایران سخت می‌کند. موضوع دیگری که آنها مطرح می‌کنند، این است که در تعریف از چین در بین سیاستمداران و برنامه‌ریزان ایران وجود دارد؛ یک دیدگاه اینکه چین قدرت منطقه‌ای است که ایران باید با این کشور وارد تعامل اقتصادی شود؛ اما از سوی دیگر این تعریف هم وجود دارد، که ایران باید ارتباط اقتصادی خود را گسترش دهد. این تفاوت دیدگاه‌ها کار را برای انجام یک کار مشترک سخت می‌کند.

منبع : خبر آنلاین

شریعتی‌نیا افزود: علاوه بر این دو، چینی‌ها سند دیگری نیز منتشر کرده‌اند که بسیار برای ما حائز اهمیت است. این سند، سند سیاست چین در قبال جهان عرب است. در این سند یک الگوی همکاری با جهان عرب تدوین کرده‌اند به نام ۳+۱۲ که منظور از یک، انرژی است. آن‌ها معتقدند که انرژی باید کانون و محور اصلی همکاری‌ها با جهان عرب باشد. ایجاد زیرساخت‌ها و تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری به عنوان دومی محور همکاری با اعراب درنظر دارند و به عنوان سومین محور همکاری با کشورهای عرب، صنایع های‌تک، هوافضا و هسته‌ای را در نظر گرفته‌اند. از آنجایی که ملاک تقسیم‌بندی برای چین، برخورداری کشورها از منابع نفت و گاز است بنابراین قاعدتا الگوی رفتاری چین با ایران به عنوان یک کشور نفتی مبتنی بر الگوی رفتاری تعریف شده در الگوی همکاری با جهان عرب است.

استاد دانشگاه شهید بهشتی ادامه‌داد: با در نظر گرفتن این سه سند و آنچه به عنوان چشم‌انداز از سوی دولتمردان چینی تاکنون عنوان شده‌است، می‌توانیم به تصویر دقیق‌تری از طرح جاده یا کمربند اقتصادی ابریشم برسیم. به عبارت دیگر چین برای تحقق اهداف سه سندی که توضیح داده‌شد، به دنبال اجرای کمربند اقتصادی ابریشم است و قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ به این هدف دست پیداکند.

شریعتی‌نیا افزود: چین در حال تغییر جایگاه خود از کنش‌پذیری به سمت کنش‌گری و کارگردانی است. ابتکار جاده ابریشم هم در واقع نماد تغییر چین از یک کشور در حال توسعه و یک قدرت منطقه‌ای به یک قدرت جهانی است. این طرح با بهره‌گیری از الگوهای تجارت جهانی که مبتنی بر زنجیره جهانی ارزش شکل گرفته‌اند و پیش می‌روند؛ طراحی شده است. هدف کلیدی چینی از این طرح و پیشبرد آن، شکل‌دهی به یک زنجیره ارزش چین‌محور در محیط ژئوآکونومیک اوراسیا و آفریقا است.

به گفته این پژوهشگر "در حال حاضر یک زنجیره در آمریکای شمالی، یک زنجیره در اروپا و یک زنجیره دیگر نیز در آسیایاسفیک وجوددارد. چین در هرسه این زنجیره‌ها حضور موثری دارد اما در حلقه‌های پایین. به همین خاطر این کشور تلاش می‌کند یک زنجیره ارزش، چین‌محور را در قالب طرح جاده ابریشم تشکیل دهد".

وی افزود: یکی از مسائلی که درباره این جاده در کشور ما به شدت محل اختلاف‌نظر است، مسیر یا مسیره‌های عبور جاده ابریشم و قرار داشتن ایران

در این مسیر است. تا کنون چینی‌ها چند مسیر برای کمربند اقتصادی جاده ابریشم عنوان کرده‌اند؛ مسیر بالتیک که شامل چین،آسیای مرکزی، روسیه و اروپا است. مسیر دوم که از چین آغاز می‌شود و پس از عبور از آسیای مرکزی، غرب آسیا و خلیج فارس به دریای مدیترانه ختم می‌شود. مسیر سوم شامل چین،جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و اقیانوس هند است. جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ هم از سواحل چین شروع و با عبور از دریای چین جنوبی و اقیانوس هند سرانجام به اروپا می‌رسد. از میان این مسیرها، مسیری که از غرب آسیا عبور می‌کند به ایران ارتباط دارد و مسیری که تا کنون خوب پیش‌رفته، مسیر عبوری از پاکستان است.

استاد دانشکده اقتصاد دانشگاه شهید بهشتی ادامه‌داد: چینی‌ها تأکید دارند این جاده باید در قالب برد– برد پیش برود و سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا را به یکدیگر متصل کند. نکته کلیدی اما اتصال آسیای توسعه یافته در یک سوی اوراسیا به اروپای توسعه یافته در سوی دیگر است. به عبارت دیگر آن زنجیره ارزشی که چین به دنبال شکل دادن به آن است با نفوذ در بازار اتحادیه اروپا ایجاد می‌شود. در این مدل نه ایران، نه روسیه و نه حتی آسیای مرکزی هم هدف نیستند و برخلاف تحلیل‌های رایج که هدف چین را از جاده ابریشم، حضور در بازار آسیای مرکزی می‌دانند، به نظر نمی‌رسد چین چنین هدفی را دنبال کند چرا که بازار این منطقه در حال حاضر از کالاهای چینی اشباع است. اتحادیه اروپا اما با ۵۰۰ میلیون نفر جمعیت مصرف‌کننده ثروتمند، بازار بکر و وسوسه‌کننده‌ای برای چین محسوب می‌شود.

وی افزود: هسته و نکته کلیدی طرح کمربند ابریشم در واقع این است که کشورها در پنج نقطه با یکدیگر پیوند می‌خورند؛ هماهنگی در سیاستگذاری، تسهیل پیوندها و ارتباطات، آزادسازی تجاری، همگرایی مالی و پیوند زدن مردم مسیر کمربند به یکدیگر.

شریعتی‌نیا درباره اقدامات عملی چین در راستای ایجاد جاده ابریشم گفت:

گیلان امروز – چین بدون تردید یکی از قدرت‌های بزرگ اقتصادی در جهان است و برنامه‌های گسترده‌ای هم برای افزایش این قدرت و ایجاد تناسب میان قدرت و نقش آفرینی اقتصادی با حوزه‌های سیاسی، ژئوپلیتیک و… خود دارد. چین به دنبال تغییر جایگاه خود در زنجیره جهانی ارزش است و برای تحقق این هدف هم اسناد بالادستی متعددی تدوین و منتشر کرده‌است. علاوه بر این اسناد، طرح جاده یا کمربند ابریشم را در دستور کار دارد که یکی از مسیره‌های آن از ایران می‌گذرد. گذشته از عبور این جاده از کشور ما، چین همچنان بزرگترین شریک تجاری ایران است که ارزش و مقدار تبادلات ما با آن کشور با فاصله زیادی از سایر شرکای تجاری قرارداد. با این وجود ذهنیت غالب در جامعه ایران نسبت به کالاها و خدمات چین مثبت نیست و در میان نخبگان و تصمیم‌گیران کشور هم نگاه و رویکرد یکسانی درباره گستره و نوع همکاری با چین وجود ندارد تا جایی که برخی تحلیلگران به کنایه می‌گویند ما در ایران با دو چین مواجه هستیم.

جایگاه ایران در جاده ابریشم و چشم‌انداز همکاری‌های اقتصادی با چین موضوعی بود که نظر به اهمیت آن به سراغ محسن شریعتی‌نیا استاد دانشگاه و تحلیلگر امور بین‌الملل رفتیم و در حاشیه همایش "جاده ابریشم؛ فرصت‌ها و چالش‌های تجارت خارجی ایران" که توسط مرکز مطالعات بازرگانی وزارت صنعت‌معدن‌تجارت برگزار شد با او گفت‌وگو کردیم.

شریعتی‌نیا در ابتدای این گفت‌وگو درباره برنامه‌های اقتصادی چین گفت: مرحله دوم توسعه اقتصادی چین از سال ۲۰۰۵ میلادی آغازشده‌است و همچنان نیز ادامه‌دار؛ محور اصلی توسعه چین در این مرحله "پیوستن به زنجیره جهانی ارزش" است.

وی در توضیح زنجیره جهانی ارزش گفت: مجموعه فعالیت‌های یک یا چند شرکت که هر مرحله آن به ایجاد ارزش منجر می‌شود و در دل خود فعالیت‌هایی مانند طراحی، تولید، بازاریابی، توزیع و خدمات پس از فروش را دارد، یک زنجیره ارزش تشکیل می‌دهد. این زنجیره اگر شرکت‌های متعددی را در جغرافیایی بسیار وسیع دربر داشته باشد، زنجیره جهانی ارزش را تشکیل می‌دهد. یکی از نمادهای این زنجیره، افزایش اهمیت و سهم کالا‌های واسطه‌ای است و به همین خاطر هم آمارها نشان‌می‌دهد بیش از دوسوم تجارت جهانی را در سال‌های اخیر خرید و فروش کالا‌های واسطه‌ای تشکیل می‌دهد.

وی افزود: تلاش کشورها بر این است که برای پیوستن به زنجیر جهانی ارزش از پایین‌ترین سطح منحنی موسوم به منحنی لیخند به دو طرف منحنی حرکت کنند. منحنی لیخند اولین بار توسط مدیر شرکت ایسر طراحی و به جامعه جهانی معرفی شد. این منحنی طی سال‌های اخیر به عنوان مدل تبیینی و سطحی برای برنامه‌ریزی‌های راهبردی در سطح ایران اقتصاد پذیرفته شده‌است. پایین‌ترین سطح این منحنی نقطه تولید است و هرچه در این نقطه نصب کشورها می‌شود، ارزش افزوده حاصل از تولید خواهد بود اما هرچه از نقطه کف به دو طرف منحنی حرکت کنند، ارزش افزوده حاصل بالاتر می‌رود و محصول فرآیندهایی بیش از تولید محض است.

این استاد دانشگاه ادامه‌داد: چین هم به عنوان پرجمعیت‌ترین کشور جهان سودای پیوستن به این زنجیره را دارد و در مرحله دوم از توسعه اقتصادی خود به دنبال حرکت از پایین‌ترین نقطه منحنی لیخند به سمت بالا است. به عبارت ساده‌تر چینی‌ها دیگر

نمی‌خواهند برای دنیا کارگری کنند و به دنبال نقش‌آفرینی در سطوح بالاتر هستند. زنجیره جهانی ارزش نقاط مختلفی دارد. در پایین‌ترین نقطه این زنجیره، تولید قرار دارد و چین تاکنون در کف زنجیره قرار داشت و با طرح جاده ابریشم تلاش می‌کند به حلقه‌های بالاتر زنجیره ارزش حرکت کند و این منافع بیشتری برای شرکت‌ها و نیروی کار چینی و در کل برای اقتصاد این کشور خواهد داشت. چین به دنبال آن است که کشورهای دیگر را در حلقه‌های پایین زنجیره جهانی ارزش جایگزین خود کند.

شریعتی‌نیا گفت: دولتمردان چین برای دستیابی به این هدف، مجموعه اسنادی را تدوین و منتشر کرده‌اند؛ اولین سند از این سری اسناد، سند "سیاست تجاری" است که سال ۲۰۱۲ منتشر شد. در این سند چند نکته کلیدی وجود دارد؛ ارتقای مزیت رقابتی، کاهش مصرف انرژی و کاهش آلودگی زیست‌محیطی که برای چین یک معضل بزرگ به ارث رسیده از همان مرحله تولیدمحوری است، ارتقای استانداردهای کیفی و ایمنی کالا‌های صادراتی، ارتقای مسئولیت اجتماعی شرکت‌های فعال در صادرات و واردات، تمرکز بر برندیگ و ارتقای جایگاه چین در زنجیره ارزش از جمله نکات مهم سند تجاری چین است.

وی درباره سند بعدی گفت: دومین سند منتشرشده توسط چینی‌ها، سند "سیاست صنعتی چین" است. در این سند ارتقای کامل و جامع صنعت چین، افزایش میزان بهره‌وری این صنعت به گونه‌ای که چین بتواند در حلقه‌های بالاتر زنجیره جهانی ارزش قرار گیرد و درصد آن افزایش سهم تولید داخل در اجزای اصلی تولیدات صنعتی به ۴۰ درصد تا ۲۰۲۰ و ۷۰ درصد تا ۲۰۲۵ مدنظر قرار گرفته‌است. نکته کلیدی در این سند، صنایع کلیدی ده‌گانه‌ای است که چینی‌ها به عنوان صنایع اصلی برای سرمایه‌گذاری انتخاب کرده‌اند. تمامی این صنایع، صنایع های‌تک هستند و در راستای ارتقای چین از نقطه پایین منحنی لیخند به سمت بالا انتخاب شده‌اند.

گیلان امروز– در حالی که واحدهای خدماتی گردشگری در ایران میلی به رقابت با هم ندارند، همسایگان غربی و شمال‌غربی کشور در رقابت برای جذب گردشگران ایرانی گوی سبقت از هم می‌ریایند و هر روز مقاصد جدیدی با امکاناتی بیشتر و قیمتی ارزانتر ارائه می‌کنند. به گزارش میزان یکی از دلایل اصلی رغبت ایرانی‌ها برای سفر به برخی از کشورها، کیفیت این سفرها بوده که در قیاس با بسیاری از مقاصد گردشگری در داخل ایران کیفیت بالاتری را در زمینه خدمات ارائه می

^[1] گیلان امروز– چند ماه قبل بود که انتشار خیر ارائه

^[2] مسترکارت به ایرانیان حاشیه‌هایی ایجاد کرد

^[3] حال در شرایطی که مدیران شرکت پست از عرضه محدود این

^[4] کارت‌ها خبر داده‌اند، مسئولان بانک مرکزی با تأکید بر

^[5] اینکه ارتباط مستقیمی با این شرکت آمریکایی وجود

^[6] ندارد اینگونه می‌گویند که فعلا اتصال به این شرکت

^[7] وجود ندارد و سرویسی از سوی آن ارائه نمی‌شود

^[8] به گزارش ایسنا، اواخر مرداد ماه سال جاری بود که

^[9] از سوی شرکت پست اینگونه اعلام شد که در راستای

^[10] توسعه همکاریهای دو جانبه به ویژه تعاملات مالی،

^[11] شرکت پست در زمینه خدمات مستر کارت با شرکت ویژن

^[12] کارت ایرانیان مشارکت می‌کند و متقاضیان پس از

^[13] دریافت مستر کارت ایرانیان از طریق وب سایت شرکت

^[14] مذکور می توانند نسبت به شارژ کارت صادره اقدام

^[15] کنند

^[16] در آن دوره اینگونه خبر داده شد که شرکت ویژن کارت

^[17] ایرانیان مجوزهای لازم از مراجع ذی صلاح داخلی و

^[18] بین‌المللی را کسب کرده و تنها شرکت داخلی مورد تأیید

^[19] از سوی مستر کارت جهانی است اما مدت چندانی از

^[20] انتشار این خبر نگذشته بود که این خبر از سوی

^[21] سخنگوی شرکت آمریکایی مسترکارت تکذیب و تأکید

^[22] شد مستر کارت هیچگونه فعالیتی در ایران ندارد

^[23] «بیز آیسین»، سخنگوی این شرکت با تأکید بر اینکه

^[24] هیچگونه فعالیتی در ایران نداریم، اینگونه عنوان

^[25] کرد که تا زمانیکه ایران همچنان در حلقه تحریم