اتومبیل‌های دیدنی

رانندگان و مالکان اتومبیل گاهی به وسیله نقلیه خود عشق می‌ورزند و تمام تلاش خود را به خرج می‌دهند تا اتومبیل آنها در خیابان‌ها و جاده‌ها جلب توجه کند. گاهی اوقات نیز یک اتومبیل خود به خود به موضوعی جالب مبدل می‌شود. در پاره‌ای اوقات نیز اتومبیل به عنوان یک وسیله تبلیغاتی مورد استفاده قرار می‌گیرد.
گزارشی تصویری از برخی اتومبیل‌های دیدنی...

مالک این فولکس واگن قورباغه‌ای روی دست رانندگان کامیون‌ها و اتوبوس‌های پاکستانی زده و هرچه به دستش رسیده است را روی بدنه اتومبیلش نصب کرده به طوری که یک عابر حیرت‌زده کار و زندگی‌اش را رها کرده تا خوب بتواند این فولکس استثنایی را تماشا کند.

زرد قناری مانند این فیات ۵۰۰ که مالکش با سلیقه زیادی تغییراتی را در بدنه آن داده است.

مالک این وانت پیکاپ به طور حتم یک عاشق پروپا قرص رولزرویس سیلور شادوو است.

یک اتومبیل مدل روزنگارت که فقط بین سال‌های ۱۹۳۹ و ۱۹۴۰ تولید شد و با شروع جنگ دوم جهانی، تولید آن برای همیشه متوقف شد.

مالک این اتومبیل سه‌چرخ با بدنه‌ای پلاستیکی از آن برای تبلیغ رستورانش در شهر پراگ استفاده می‌کند.

یک اتومبیل مارک بنتلی که بین سال‌های ۱۹۲۶ و ۱۹۳۰ فقط ۵۴۵ دستگاه از آن تولید شد و یکی از مدل‌های پرطرفدار کلکسیونرهای اتومبیل است.

تصویر یک لامبورگینی مورچیلو روی یک کامیون حمل اتومبیل که رنگ‌آمیزی آن حاکی از بی‌سلیقگی مالک ثروتمند آن است.

این اتومبیل فورد موستانگ، ستاره بی‌رقیب تمام پنل‌های تبلیغاتی «تیونینگ شو» شهر پاریس است.

منبع: جام جم آن لاین

کلکسیونر اتومبیل‌های قدیمی، از مشکلات کار خود می‌گوید

مصائب بنزهای آنتیک علی حاتمی و شجریان!

ابوذر منصوری

داخل حیاط خانه که دست‌کمی از یک کارگاه مکانیکی ندارد، کنار یکی از بنزهای سفید ۱۷۰ او ایستاده‌ام. به همراه پسر خود و یکی از تعمیرکاران ماشین‌های بنز قدیمی، مشغول تعمیر و سرویس آن هستند. باید تا ساعتی دیگر این خودروی قدیمی را به مراسمی برسانند. داستان خودش را اینگونه شروع می‌کند: «متولد سال ۱۳۲۸ در ساوه هستم اما در تهران بزرگ شده‌ام. از ابتدای جوانی به‌خاطر علاقه به ماشین به کار مکانیکی پرداختم. علاوه بر کار تعمیرات به تزئینات ماشین هم توجه داشتم».

صادق از روزهای بی‌ترافیک تهران می‌گوید: «دوره کودکی و نوجوانی ما ماشین کم بود و بیشتر مردم با درشکه رفت‌وآمد می‌کردند. بعد که درشکه برافتاد، ماشین‌های واکسال و اشکودا و بنزهای ۱۷۰ با گلگیرهای سفید به صورت تاکسی در شهر تردد می‌کردند». صادق از علاقه‌اش به ماشین‌های بنز می‌گوید: «از همان اول توجهم به ماشین‌های آلمانی جلب شد؛ ماشین‌هایی که در زیبایی و ایمنی رقیب نداشتند. برای نخستین‌بار در ۱۷ سالگی با ۴۵۰۰ تومان یک فولکس خریدم و بدون گواهینامه سوار می‌شدم. بعد از مدتی با ۵۰۰ تومان ضرر فروختمش و رفتم سربازی و هنگامی که برگشتم بعد از مدتی گواهینامه گرفتم و با خرید یک بنز ۱۷۰ به آرزویم رسیدم». انگار کار روی این بنز قدیمی تمام شده است اما یادش می‌افتد که باک ماشین شل است و چه‌بسا در دست‌اندازهای خیابان باک از بدنه جدا شود. با شور و شوق دنبال تکه‌ای چرم یا تیوپ لاستیک برای بستن موقت آن می‌گردد. مانده بودم که او چطور دچار افسون آن ستاره آرم بنز شده است: «من جلال و زیبایی این ماشین‌ها را می‌شناسم. برای همین از سال ۵۲ به مدت ۱۰ سال با حقوق بسیار کم پیش یک نفر کار کردم تا چم و خم کار دستم بیاید». صادق می‌گوید و پسرش حامد تایید می‌کند و اضافه می‌کند: «پدرم آنقدر عاشق این ماشین‌هاست که بعضی از قطعات آن را به صورت تابلو به دیوار داخل خانه زده است». با پدر و پسر وارد خانه می‌شویم. او در این فضا زندگی می‌کند. از پشت ویترین کمد و لابه‌لای لوازم و آینه بغل‌های قدیمی به ماکت بنزهای کوچکی خیره می‌مانم که مثل یک اسباب‌بازی با دقت در ویترین لابه‌لای قطعات قرار گرفته. صادق ژرمن بنز در این روزگار با شش- هفت تا از این مدل‌ها زندگی می‌کند. یکی از آنها بنز ۱۶۰ مشکی رنگ مدل ۱۹۴۷ است. آن را از همه بیشتر دوست دارد؛ ماشینی که باک آن در جلو قرار دارد و اتاقش چوبی است. آخرین‌بار این ماشین را در مجموعه تلویزیونی «عمارت فرنگی» به عنوان ماشین اختصاصی رضاخان دیده‌ایم.

عکس‌ها: ابوذر منصوری، وطن امروز

در فیلم‌ها و مجموعه‌های تلویزیونی که در این چند سال با حال و هوای چند دهه قبل ساخته و پخش می‌شود، ماشین‌های قدیمی‌ای را می‌بینیم که بسیار سالم و سرحال هستند. با دیدن این سواری‌های قدیمی همیشه این سوال به ذهن می‌آید که گروه‌های فیلمسازی، این ماشین‌های قدیمی را از کجا آورده‌اند. برای جواب دادن به این سوال به دفتر چند نفر از تهیه‌کنندگان فیلم و سریال که از ماشین‌های قدیمی استفاده کرده‌اند و چند گاراژ تعمیر خودروهای قدیمی سر زدیم و از هر کسی سراغ ماشین‌های قدیمی را گرفتیم. آدرس یک نفر را دادند که عاشق یک مدل ماشین است. محمدصادق ذاکری را در سرتاسر ایران به نام «صادق ژرمن بنز» می‌شناسند. خودش می‌گفت، اگر به ۱۱۸ زنگ بزنی و تلفن صادق ژرمن بنز را بخواهی خیلی زود شماره‌ام را می‌دهند. برای دیدار و گفت‌وگو به خانه‌اش که بیشتر دفتر کارش است، می‌رویم. خانه‌اش، اتاقش، مغازه‌اش و خلاصه! تمام رؤیاهای خواب و بیداری‌اش با ماشین‌های بنز سپری شده و می‌گذرد. اصلا نمی‌شود او را بدون بنز بویژه بنزهای قدیمی مدل‌های ۱۹۴۷ تا ۱۹۶۰ میلادی تصور کرد. این موضوع را خانواده‌اش، اعضای فامیل و دوستان می‌دانند. او زبان این ماشین‌ها را بهتر از زبان مادری می‌داند و با شیوه‌ای مخصوص به خود، آنها را تر و خشک می‌کند. عشق صادق را در تمام فیلم‌ها و مجموعه‌های تلویزیونی می‌توانید ببینید.

□ **آرزویی که محقق شد**

یکی از آرزوهایی که صادق دوست داشت محقق شود، دیدن خط تولید بنز و تجهیزات این کارخانه بود. او بالاخره در یکی از این سال‌ها موفق شد به آن جامه عمل بپوشاند؛ خود می‌گوید: «توسط دوستی به دیدن نمایندگی بنز در اشتوتگارت رفتم. آن سفر بس نبود و راضی‌ام نکرد. سه سال پشت سر هم رفتم تا موفق به دیدار کارخانه شدم. وقتی وارد محوطه کارخانه شدم و به دیدار موزه کلکسیون‌هایش رفتم، لذت می‌بردم و نمی‌توانستم دل بکنم. دوست داشتم شش ماه بی‌آب و غذا لای آن بنزها بچرخم و لمسشان کنم. آنجا وقتی شرح حال و عشق و علاقه‌ام را شنیدند پیشنهاد دست و بالم بسته بود ولی با هر زحمتی جورش می‌کردم. آن روزها بیشتر روی بازسازی و تعمیر اصرار داشتم. اتاق بنز قدیمی را می‌خریدم و راست و ریستش می‌کردم و می‌فروختم». صادق از روزهای شکار بنز می‌گوید و اشاره می‌کند: «یادم است آن اوایل دست و بالم خالی بود. هر چه از تعمیرات و مکانیکی دیگر ماشین‌ها پیدا می‌کردم خرج این بنز و آن بنز می‌کردم تا سرپا بشود و روی همین اصل از لحاظ معاش خانواده، دچار مشکل شدم. با همسرم به مشکل خوردم و کار تا جدایی رفت اما من دست از علاقه‌ام به بنز برنداشتم و بالاخره همسرم راضی شد. این بی‌پولی اوایل کار بدجوری به من ضربه زد. اگر داشتم هیچ کدام را نمی‌فروختم و برای خودم کلکسیون کامل می‌زدم. اینجور ماشین‌های لای زرورقی، کم گیر می‌آمد. بیشتر این ماشین‌ها به صورت اسکلت در باغی یا نهایت گاراژی زمینگیر شده‌اند و همه چیزشان از بین رفته است».

□ **همراهی خانواده با صادق**

صادق بعد از ۱۰ سال با یاد گرفتن فوت و فن کار از سال ۱۳۶۲ تصمیم گرفت برای خودش کار کند: «صرفا دوست داشتم ماشین خراب و از کار افتاده را بازسازی کنم و به صورت اول دربیاورم. افتادم دنبال بنزهای قدیمی و بیشتر در خود تهران و شهرهای اطراف پیگیر بودم. بعد از اینکه اسمی در کردم و شناخته شدم بارها از سوی نمایندگی بنز دعوت به کار شدم ولی قبول نکردم. دوست داشتم برای خودم کار کنم. این لقب ژرمن بنز هم از همان زمان معروفیت، جایگزین اسمم شد. افتاده بودم دنبال بنزهای قدیمی و می‌گشتم و پیدا می‌کردم. اوایل کار از لحاظ مادی کار دادند ولی به دلیل وابستگی خانوادگی رد کردم. جالب است بگویم، یکی از مدیران تراز اول کارخانه بنز، یک ایرانی است. آقای تهرانی در کمپانی بنز یکی از روساست. پدر او در تهران یک بنز ۱۸۰ داشت و سفارش مرا به پسرش کرد تا از کارخانه دیدن کنم».

□ **عتیقه‌ها جلوی دوربین می‌رود**

بعد از تمام این حرف‌ها تازه به اصل مطلب رسیده‌ایم. صادق درباره حضور ماشین‌های خود در فیلم‌ها و سریال‌ها می‌گوید: «یک روز در مغازه نشسته بودم که مرحوم خسرو شکیبایی وارد شد. یک بنز ۱۷۰ داشت و از لحاظ کارهای فنی مرا معرفی کرده بودند و به سراغم آمده بود. کارهایش را انجام دادم و همین موجب شد ایشان با توجه به کار من و ماشین‌هایم، مرا به کارگردان‌ها معرفی کند؛ کارگردان‌هایی که برای سریال‌های خود احتیاج به این اتومبیل عتیقه دارند. بعد از آن با سریال ۱۳۰ قسمتی شب‌چراغ همراه شدیم و من تدارکات ماشین را برعهده داشتم. بعد هم آقای حسن فتحی و سریال‌های شب دهم، مدار صفر درجه، کلاه پهلوی، عمارت فرنگی، کارآگاه علوی(۲)، کیف انگلیسی، پریدخت و چندین فیلم و سریال دیگر از ماشین‌های من استفاده کرده‌اند». او برای اینکه فهرست تمام فیلم‌ها و سریال‌هایی که از او ماشین برده‌اند را به یاد بیاورد، می‌گوید: «الان یک ماشین را برای سریال برده‌اند به احمدآباد مستوفی، یکی را هم برای فیلم برده‌اند لویزان و یکی از ماشین‌ها هم برای سریال برده‌اند شهرری. اسم فیلم‌ها و سریال‌ها را باید از پسرم صابر بپرسید». صادق از دلهره‌ها و نگرانی‌هایش هم می‌گوید: «در این سریال‌ها همه‌اش مواظب ماشین‌ها هستم. هنرپیشه که پشت فرمان می‌نشیند بند دلم پاره می‌شود که مبادا تصادف کند. گاهی اوقات می‌گویند، نگران نباش؛ اگر اتفاقی بیفتد هزینه‌اش پرداخت می‌شود ولی نمی‌دانند بحث هزینه نیست. بحث فابریکی و سلامتی ماشین است. یادم هست یک روز سر یک سریال در احمدآباد مستوفی آقای هنرپیشه دنده عقب آمد و کوبید به یک خاور و گلگیر ماشین داغان شد. زبانم بند آمد. مات و متحیر مانده بودم. انگار خودم با خاور تصادف کرده و قسمتی از وجودم ضربه خورده است. از آن به بعد این ترس همواره در وجودم هست و همیشه با وسواس و توصیه‌های فراوان در سریال‌ها کار می‌کنم».

□ **حاصل ۴۰ سال تلاش**

هر بار که صادق یکی از ماشین‌های قدیمی خود را آماده می‌کند و برای فرستادن به مراسم یا صحنه فیلمبرداری رهسپار خیابان می‌کند، همیشه عده‌ای با تعجب از سالم بودن ماشین پس از سال‌ها می‌گویند. صادق از سختی‌های تهیه این ماشین‌ها می‌گوید: «گاهی اوقات برای به دست آوردن بعضی از این ماشین‌ها یک هفته خواب و خوراک نداشتم. بعضی اوقات هم پولم نمی‌رسید، دلم می‌سوخت و نمی‌توانستم بخوابم. گاهی اوقات عابران گذری این ماشین‌ها را می‌بینند و تعریف می‌کنند و می‌گویند، چقدر قشنگ و خوشگله ولی نمی‌دانند که چیزی نزدیک به ۴۰ سال دویده و سختی کشیده‌ام تا به اینجا رسیده‌ام. ماشین‌هایی که جزو خاطرات من هستند و با من حرف می‌زنند؛ هر کدام از آنها گوشه‌ای از عمر و جوانی سپری شده من است. این ماشین‌ها همه با هم، همسن هستند؛ عمری نزدیک به ۵۰-۶۰ سال و مثل یک بچه از آنها مواظبت می‌کنم. هر روز آنها را چک می‌کنم. سیستم ترمز و قطعات فرسوده و تمام اینها هزینه‌ای کمرشکن دارد. گاهی اوقات هم تأمین نمی‌شود. یاد حرف آن نماینده آلمانی بنز می‌افتم که می‌گفت، تو اگر در آلمان این کار را می‌کردی، همه جوره تامین بودی اما اینجا هیچ ارگان و سازمانی به فکر حمایت نیست. حتی همین صدا و سیما هم قدر اینها را نمی‌داند. همین که کار تمام می‌شود، خداحافظ تا سریال و فیلم بعدی که آیا بشود یا نشود. بابت هزینه ضررهای زیادی داده‌ام. ماشین ۱۹۵۷ SL را فروختم چهار میلیون، امروز ۳۰ میلیون هم نمی‌دهند. سفیر ایتالیا آدم فرستاد یک بنز ۱۹۵۹ SL ۱۹۰ برایش خریدیم دو میلیون و ۵۰۰ هزار تومان که با هزینه‌های تعمیر و بازسازی چهار میلیون تمام شد. ماشین را برد ایتالیا و الان ۵۰ میلیون ارزش دارد. هر کدام اینها که از دست می‌رود انگار پاره‌ای از وجود من جدا می‌شود».

□ **ماشین‌های قدیمی چهره‌های مشهور**

صادق از بنزهای قدیمی زنده‌یاد علی حاتمی (کارگردان) تا سیدحسن روشن(فوتبالیست) که بنز قدیمی‌اش را در نوشهر نگه داشته تا خاطره‌اش با استاد آواز و موسیقی ایران، شجریان را فراموش نمی‌کند و می‌گوید: «جناب شجریان هم یک بنز آنتیک ۳۰۰ دارد. بابت چراغ‌های فابریک روی گلگیر آن ایران و توران را گشته و پیدا نکرده بود. اسم ما را شنید و یک روز آمد اینجا که بعد تعریف کرد با چه مکافاتی به مغازه ما رسیده. نیم‌ساعته چراغ‌ها را تهیه کردم و کارش را راه انداختم. بعد از آن چندین بار آمده و از مشتریان ما است».

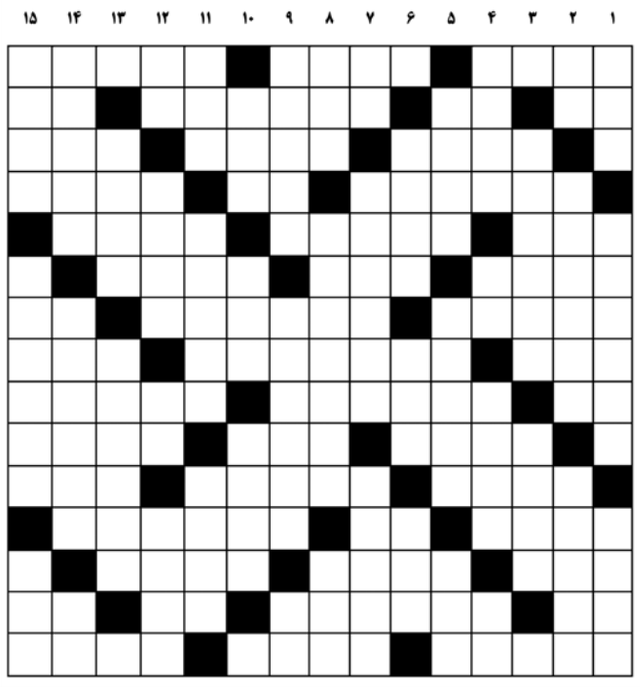
جدول کلمات متقاطع ۱۲۳

افقی

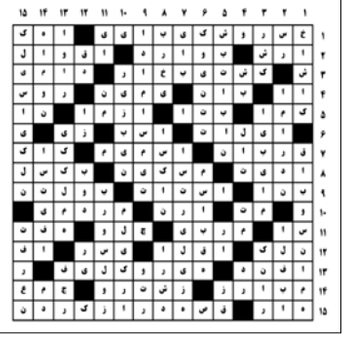
۱- از ظروف آبخوری – ستاره – سرشار ۲- واحد سطح – گریز از ترس – اسفناج آب‌پز – آب روستایی ۳- دانشمند ستاره‌شناس – تهمتی بر او وارد نیست – رتبه‌ها ۴- صمغی است شبیه کهربا که از آن تسبیح درست می‌کنند – زیاده‌طلبی – خاکستر ۵- زینتگر – جایگاه امام جماعت – اشاره شده به آن ۶- از زوجات حضرت ابراهیم (ع) – چای تلخ و لب‌گز – دروازه معده ۷- با هم برابر و همسنگ شدن – بالا خانه – از وسایل آشپزخانه مدرن ۸- حیران شطرنجی – بازپس خواستن – هموطن سنندجی ۹- کمترین وقت – برافروختگی – لوازم زندگی ۱۰- آسیب و گزند – مرزبان – دانشمند آمریکایی و کاشف اتر ۱۱- راحت و سهل – شهری در آذربایجان شرقی – فراموشی ۱۲- کشتی وارسته – نت موسیقی – تابناک ۱۳- شهری در فارس – از ایام هفته – از گل‌های بهاری ۱۴- هنوز ادب نشده – بیم داشتن – از ویتامین‌ها – عریان ۱۵- معامله پایاپای – پیمان آتلانتیک شمالی – فروغ و روشنی.

عمودی

۱- باشگاه فوتبال همدان – همت گماشتن بر امری – ادوات و تجهیزات ۲- واحد سطح – از شهرهای بلوچنشین جنوب شرق کشور – مرد وارسته ۳- رازگویی با خدا – در بند کردن ۴- سخن بی‌معنی – گل سرخ – کشتی وارسته – عید ویتنامی‌ها ۵- مرتکب جرم شده – در حال زاری – از آتش به هوا خیزد ۶- خداشناس و یکتاپرست – پرده – تور مشبک فلزی ۷- مظهر روشنایی – سخن پوشیده و مبهم – در میان ۸- از سور مبارکه قرآن – شیوه حکومت سابق روسیه شوروی بود – راستی، ارشاد ۹- کتاب گورکی – علم سخنوری – یادداشت ۱۰- پول خارجی – چاره درد – رهاورد ساوجی ۱۱- رودی در سیبری – دارای تحصیلات عالیه در پاره‌ای از علوم و فنون – فرق سر ۱۲- ام‌الخبائث – از گمراهی به راه آمدن- دودمان – شیرینی شاخه‌ای ۱۳- داستان انگلیسی – سرباز همه فن حریف ۱۴- بخت‌آزمایی – از اعضای ناتو – آب جوشیده انار ۱۵- پیشوای روحانی زرتشتی – ضربه‌ای با پا – کشف مهم انسان نخستین.



حل جدول شماره ۱۲۲



جدول سودوکو ۱۲۳

	۶			۲		۴		۹
		۸		۱				
۲						۸		
	۷		۴			۵		
		۳	۷		۱	۸		
		۱			۸		۶	
	۵							۷
				۴		۱		
۶		۹		۷			۲	

حل جدول سودوکو ۱۲۲

۶	۷	۱	۴	۹	۲	۸	۳	۵
۸	۲	۵	۷	۶	۳	۱	۹	۴
۹	۴	۳	۱	۸	۵	۷	۶	۲
۵	۶	۷	۳	۱	۸	۴	۲	۹
۴	۸	۲	۵	۷	۹	۶	۱	۳
۳	۱	۹	۶	۲	۴	۵	۷	۸
۱	۳	۴	۹	۵	۷	۲	۸	۶
۲	۹	۶	۸	۴	۱	۳	۵	۷
۷	۵	۸	۲	۳	۶	۹	۴	۱

صفر و یک‌های باارزش در بانکداری الکترونیکی

نداسادات بنی‌کمالی

در اواخر دهه ۱۳۶۰ بود که بانک‌های کشور به سیستم اتوماسیون و عملیات بانکی به شکل رایانه‌ای مجهز شدند و بانکداری الکترونیکی از دهه ۷۰ آغاز به‌کار کرد. بعد از این تاریخ کارت‌های اعتباری، خودپردازها، سیستم‌های گویا و ... وارد خدمات «نوین» بانکی شد و شبکه شتاب نیز از سال ۱۳۸۱ و با اتصال به عابربانک‌های سپه، صادرات، کشاورزی و توسعه صادرات پا به عرصه حیاتی بانکی کشور گذاشت تا با توسل به آن، حجم مبادلات پول نقد در جامعه را تا حدی کم کرده و به موازات آن از سفرهای داخل شهری نیز کم کند، اما آیا در توسعه بانکداری نوین به مطلوب رسیده‌ایم؟ «بارها اعلام شده قرار است استفاده از خدمات الکترونیکی بانک‌ها سفرهای داخلی شهری را کم کند اما در بعضی مواقع نه‌تنها کم نکرده بلکه زیاد هم شده». این مطلب را مشتری یکی از عابربانک‌ها که دست بر قضا خراب هم بود، گفت و افزود: «بارها شده برای اینکه یک عابربانک سالم پیدا کنم به چند بانک در چند ناحیه سربزنم که اگر مجبور نبودم سال تا سال گذرم به آنجاها نمی‌افتاد». شاخه‌های بانکداری الکترونیکی را می‌توان به بانکداری تلفنی، بانکداری مبتنی بر فکس و نمابر، بانکداری اینترنتی، بانکداری دستگاه‌های خودپرداز، بانکداری تلفن همراه، بانکداری پایانه‌های فروش و شعبه‌های الکترونیکی تقسیم کرد. پول در یک چرخه ساده باید از بانک – مشتری – فروشنده – بانک در گردش باشد که با الکترونیکی شدن سیستم‌های بانکداری نوین پول در حقیقت در یک چرخه کوتاه باید از بانک به بانک (بانک – بانک) منتقل شود، یعنی صورت الکترونیکی و از طریق پایانه‌های فروش مستقر در فروشگاه‌ها از یک حساب در یک بانک به حساب دیگری حتی در بانک دیگر منتقل شود. ابراهیم مؤمنی، کارمند یکی از شعب بانک دولتی و کارشناس امور بانکداری می‌گوید: «من به عنوان یک کارمند مطلع اعلام می‌کنم که دستگاه‌های A.T.M (دستگاه‌های خودپرداز) مطابق نیازهای امروز طراحی نشده و خرابی گاه‌به‌گاه دستگاه‌ها، معین بودن سقف پرداخت روزانه عابربانک‌ها، کم بودن تعداد دستگاه‌ها و حجم بالای مشتریان دارای کارت صادر شده موجب بروز مشکلات فراوانی شده است. حتی گاهی پول عابربانک‌ها در یک روز کاری که بانک‌ها هم به موازات مشغول کار هستند قبل از ظهر پایان می‌یابد». به گفته وی باید در جهتی گام برداشت که نقل و انتقال پول در جامعه کم شود، اینکه مشتری پول را از بانک‌ها و عابربانک‌ها بگیرد و بعد به فروشنده یا ارائه‌کننده خدمات پرداخت کند، نمی‌تواند موجب افتخار و نشانه فعال شدن سیستم بانکداری الکترونیکی باشد. باید به‌طور جدی سیستم‌های پایانه فروشگاهی (POS) را فعال کرد و این در حالی است که طبق آخرین آمار منتشر شده توسط بانک مرکزی در کل فروشگاه‌های ایران حدود ۱۰۱ هزار دستگاه است که متأسفانه در بسیاری موارد این خودپردازهای فروشگاهی (POS) دارای نواقصی است که خود باعث مشکلات دیگر می‌شود.

بنابر گفته یکی از مسؤولان بانکداری کشور، تا پایان سال ۸۶ نزدیک به ۱۰ هزار عابربانک و بالغ بر ۲۸ میلیون کارت بانک در اختیار مشتریان قرار گرفته است که از میان همه شعب بانک‌ها قرار است به ۳۰ هزار خودپرداز و ۹۰۰ هزار پایانه فروش مجهز شوند که این طرح تا پایان سال ۸۸ انجام خواهد شد. طبق آمار منتشر شده، به ازای هر ۸۰ نفر یک دستگاه پایانه فروش(POS) نیاز داریم که حتی با افزایش سطح تجهیز فروشگاه‌ها به این سیستم، باز از میانگین و استاندارد جهانی چند گامی عقب هستیم. مسؤول شعب یکی از بانک‌ها معتقد است که بدون در نظر گرفتن امکانات، کارت‌های عابربانک را در اختیار مشتری قرار دادن درست نیست و باید بانک‌ها را از پایه مجهز کرد که در غیر این صورت حتی اگر برای استفاده از شبکه‌های بانکی و POS پایانه‌های فروشگاهی، طرح‌های تشویقی و ... هم در نظر گرفته شود راهگشا نخواهد بود. به گفته ایشان، استفاده از دستگاه‌های فروشگاهی توسط مشتریان بانک‌های خصوصی بیش از بانک‌های دولتی است و این هم می‌تواند به دلیل گام‌هایی باشد که بانک‌های خصوصی با سرعت بیشتری طی کردند و راهی که سال‌ها و با مشقت در بانک‌های دولتی طی شد پس از گشایش، بانک‌های خصوصی به یکباره و در یک پروسه کوتاه طی کردند و توانستند در سیستم بانکداری خود، بانکداری الکترونیکی را نزد مشتریان خود نهادینه کنند و این یعنی حفظ مشتری‌های کنونی بدون ترس از تهدید رقبا! به طور میانگین ۷۰۰ میلیون قبض آب، برق، گاز، تلفن و ... در سال در کل بانک‌های ایران دریافت می‌شود که در این دو سال اخیر سیستم بانک الکترونیکی قابل دسترس از طریق اینترنت باعث شده هدف اولیه بانکداری که پرهیز از نقل و انتقال وجه نقد توسط مشتری است، محقق شود و به موازات آن سفرهای غیرضروری شهری نیز کاهش یابد، اما این سیستم نیز به علت سرعت پایین اینترنت در ایران خود مشکلات دیگری را منجر می‌شود. باید برای رسیدن به سطح مطلوب و نزدیک شدن به استانداردهای جهانی سیستم بانکداری کشور گام‌های ارتقا و توسعه بانکداری در شهر مجازی را با کمک تمام مؤسسات مالی و پشتوانه‌سازی‌های فرهنگی سریع‌تر طی کرد.