خبر

با هیچ قاچاقچی یقه‌سفیدی تعارف نداریم

● **ایسنا:** سخنگوی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز سهم هریک از مبادی ورودی قاچاق را اعلام کرد که براین‌اساس کالای همراه مسافر ۲۳ درصد، کوله‌بری ۱۹ درصد، اقلام ممنوعه ۱۲ درصد و مبادی رسمی ۳۰ درصد در این زمینه سهم دارند.قاسم خورشیدی گفت: در سال گذشته تعدادی از کارکنان دستگاه‌های مستقر در مرز از سوی متولیان مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مانند وزارت اطلاعات و نیروی انتظامی دستگیر شده‌اند و در این زمینه باصراحت اعلام می‌کنیم که به هیچ قاچاقچی یقه‌سفیدی رحم نمی‌کنیم و با احدی در این مورد تعارف نداریم و دستگاه‌های مذکور؛ حق و اجازه آن را ندارند که در این زمینه مماشات کنند و برای دولت و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، قاچاقچی یقه‌سفید با دیگر قاچاقچیان هیچ تفاوتی ندارد.

آمادگی ایتالیایی‌ها برای همکاری در پروژه‌های «صانیر»

● **ایرنا:** رئیس هیئت‌مدیره شرکت «آنسالدو» ایتالیا در دیداری برای همکاری دوجانبه با شرکت صادرات تجهیزات و خدمات آب و برق ایران (صانیر) در ایران و بازارهای بین‌المللی اعلام آمادگی کرد. در نشستی که با حضور رئیس هیئت‌مدیره، مدیر بازرگانی بین‌الملل و چند نفر از مدیران ارشد این شرکت ایتالیایی در شرکت صانیر برگزار شد، دو طرف درخصوص همکاری دوجانبه برای اجرای پروژه‌های مختلف در حوزه برق و انرژی و نفت و گاز با هم تفاهم کردند. مقرر شد شرکت ایتالیایی یادشده به روش سرمایه‌گذاری مشترک، همچنین ارائه فاینانس و گشایش ال‌سی در اجرای پروژه‌های داخلی و خارجی برق و انرژی و پروژه‌های نفت و گاز صانیر همکاری داشته باشد.

سیف: دستورالعمل‌های تک‌نرخی‌شدن ارز آماده ابلاغ شد

● **تسنیم:** رئیس کل بانک مرکزی با بیان اینکه دستورالعمل‌های مربوط به تک‌نرخی‌شدن ارز آماده ابلاغ شده است، گفت: امیدواریم این سیاست در سال ۹۶ عملیاتی شود. ولی‌الله سیف افزود: هم‌اکنون درست است که ما دو نرخ ارز داریم (نرخ مبادله‌ای یا رسمی و نرخ بازار آزاد) منتها نرخ رسمی ما برای موارد خاص و به صورت کنترل‌شده استفاده می‌شود و زمینه‌های فسادزا که می‌تواند مشکلاتی ایجاد کند، دقیقا تحت کنترل است.

داشبورد مدیریتی برای هشدار بحران‌ها، مأموریت جدید طیب‌نیا

● وزیر اقتصاد ضمن اعلام افزایش تاب‌آوری اقتصاد کشور در سال‌های ۹۳ و ۹۴، از مأموریت ستاد اقتصاد مقاومتی برای ایجاد داشبورد مدیریتی شاخص اقتصاد مقاومتی خبر داد. وزیر اقتصاد در حاشیه جلسه ستاد اقتصاد مقاومتی، با اشاره به احصای بیش از صد شاخص فرعی برای مشخص‌کردن وضعیت تاب‌آوری اقتصاد گفت: از مجموع این عوامل یک شاخص کلی برای اقتصاد مقاومتی طراحی شده است که براساس آن عملکرد اقتصاد در سال‌های ۸۴ تا ۹۴ محاسبه شده است. به گفته وزیر اقتصاد، نتایج حاصل از شاخص اقتصاد مقاومتی میزان تاب‌آوری اقتصاد در سال‌های مختلف را نشان می‌دهد و بر این اساس مشخص می‌شود اقتصاد در کدام سال‌ها توانسته در مقابل شوک‌های داخلی و بیرونی عملکرد مناسبی داشته باشد. وی ادامه داد: خوشحالم که این نکته را اعلام کنم که در سال‌های ۹۳ و ۹۴ ضریب تاب‌آوری اقتصاد ایران افزایش یافته است. طیب‌نیا با بیان اینکه در جلسه امروز ستاد اقتصاد مقاومتی، وزارت اقتصاد مأموریت یافت یک داشبورد مدیریتی برای این شاخص ایجاد کند، گفت: این سیستم نظارتی به مدیران ارشد در زمان وقوع بحران هشدار می‌دهد تا آنها بتوانند واکنش مناسب را اعمال کنند. وجود این سیستم می‌تواند کشور را به سمت رشد پایدار اقتصاد هدایت کند. وزیر اقتصاد در تشریح عوامل تکانه‌های اقتصاد گفت: قطعا یکی از عوامل شوک‌های اقتصادی، به نوسانات نفتی شامل قیمت و میزان تولید و فروش نفت به دلیل تحریم‌های بیرونی مرتبط می‌شود. وی ادامه داد، عوامل دیگری مثل نرخ ارز، بودجه دولت و سیاست‌های پولی و مالی می‌تواند در تغییرات شاخص اقتصاد مقاومتی اثرگذار باشد. با استفاده از این شاخص می‌توان سهم هر کدام از عوامل را در رشد و نوسانات آن شناسایی و اعلام کرد.

براساس قانون، کشتن عابران به‌صرفه‌تر است یا تصادف با خودروهای لوکس؟

بفرمایید آدم‌کُشی

سعید ابوالقاسمی: قانون بیمه شخص‌ثالث کشورمان هرچند یکی از قدیمی‌ترین قوانین بیمه‌ای مرتبط با وسایل نقلیه در کشورهای جهان به شمار می‌رود اما با وجود این، کاستی‌های زیادی نیز دارد. این کاستی‌ها سبب شده از سویی بیمه‌گذاران و از سوی دیگر دارندگان وسایل نقلیه با مشکلات بسیاری دست‌وپنجه نرم کنند و در نهایت، «نارضایتی» فصل مشترک بسیاری از دعاوی موجود در این بحث باشد. یکی از اصلی‌ترین مشکلات این قانون از زمانی خود را نشان داده که پای خودروهای لوکس به خیابان‌های کشورمان باز شده. موضوع اصلی اینجاست که براساس قوانین بیمه شخص‌ثالث، در صورت تصادف یک خودروی رده متوسط و یک خودروی لوکس، شرکت بیمه فقط و تنها فقط بخشی از خسارت وارده به خودروی لوکس را جبران می‌کند و مابقی را باید راننده متخلف پرداخت کند. این رقم، مبلغی حدود هفت میلیون تومان را دربر می‌گیرد که با توجه به خسارت‌هایی که ممکن است به خودروی لوکس وارد شود، رقم بسیار ناچیزی به شمار می‌رود. (بگذریم از اینکه صاحبان خودروهای لوکس در صورت تصادف، خسارت افت مدل خودرو را هم طلب می‌کنند که راننده مقصر را متحمل پرداخت خسارت بیشتر می‌کند). از سوی دیگر، براساس همین قانون بیمه شخص‌ثالث، درصورتی‌که خودرویی با عابر یا عابران پیاده تصادف کند و فرد یا افرادی در این سانحه جان خود را از دست بدهند، بیمه موظف به پرداخت دیه هر تعداد از کشته‌شدگان این سانحه رانندگی خواهد بود. با قراردادن این دو قانون در کنار یکدیگر، این نتیجه حاصل می‌شود که در شرایط مشابه و زمانی که امکان وقوع تصادف میان عابران پیاده و خودروی لوکس وجود داشته باشد، تصادف با عابر پیاده «اقتصادی‌تر» است و بیمه تمامی خسارت‌ها را جبران می‌کند. این خلأ قانونی، اصلی‌ترین موضوعی است که قانون بیمه شخص‌ثالث را به چالش می‌کشد. اما موضوع اصلی اینجاست که بسیاری از حقوق‌دانان و همچنین فعالان صنعت بیمه، اعتقاد دارند که قانون بیمه شخص‌ثالث در کشورمان، آن‌گونه که باید، دقیق تنظیم نشده است.

قانون بیمه شخص‌ثالث از همان ابتدا مشکل داشت!

نخستین قانونی را که برای دارندگان وسایل نقلیه در ایران نوشته شد، فرانسوی‌ها نوشتند. این قانون در ابتدا «قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص‌ثالث» بود که در سال ۱۳۴۷ نوشته شد و به امضای جعفر شریف‌امامی، رئیس مجلس سنا رسید. بااین‌حال، خودرومحوربودن این قانون، یکی از کلیدی‌ترین مشکلاتی بود که سبب شد خلأهای قانونی آن بسیار به چشم بیاید. این خلأ حتی ۴۰ سال بعد و در سال ۸۷ هم که در قالب «اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص‌ثالث» به تصویب رسید، وجود داشت و دلیل آن هم، کل‌نگری نهاد قانون‌گذاری و البته کاستی‌های اطلاعاتی و حرفه‌ای در این زمینه بود. ابوالحسن صدریه از جمله صاحب‌نظران حوزه بیمه است که به این قانون اعتراض دارد. او به «شرق» می‌گوید: «مرجع تصمیم‌گیری قانون بیمه شخص‌ثالث در ایران، یک مرجع تخصصی بیمه‌ای نیست؛ مجلس درباره این قانون تصمیم می‌گیرد و از مجلس هم نمی‌توان انتظار داشت تمامی نمایندگان درباره یک موضوع تخصصی و حساس مانند بیمه، شناخت و تجربه داشته باشند؛ بر همین اساس است که در قانون بیمه شخص‌ثالث، ایرادهای بسیار زیادی وجود دارد و هر زمانی هم که تصمیم به درست‌کردن این مشکلات گرفته می‌شود، یک جای دیگر کار خراب می‌شود». او «کل‌نگری» و «تلاش برای رعایت انصاف» در مجلس را از جمله دلایلی می‌داند که سبب می‌شود قانون بیمه شخص‌ثالث به هدف اصلی خود که همان حمایت از مردم از سوی شرکت‌های بیمه است، نرسد: «معمولا در مجلس قوانین با رعایت انصاف و درنظرگیری توان پرداخت مردم و البته ملاحظات بسیار زیادی دیگر تصویب می‌شود و بیمه هم موضوعی است که باید به صورت فنی درباره آن نظر داد و اگر یکی از حلقه‌های تخصصی این موضوع مفقود شود، کل قانون با مشکل روبه‌رو خواهد شد؛ کمااینکه این اتفاق نیز افتاده است». این موضوع را نعمت احمدی، حقوق‌دان، هم مطرح می‌کند. او نیز به «شرق» می‌گوید: «برای تغییردادن شرایط بیمه‌کردن خودروها، نیاز اساسی احساس می‌شود؛ برای مثال، مقررات کشورهای پیشرفته جهان مانند آمریکا تأکید دارد که هر خودرویی با توجه به شخصیت راننده و نوع رفتارهای او هنگام رانندگی، بیمه شود؛ براساس این قانون این کشور، شرکت‌های بیمه‌گذار از بیمه کردن خودروی افرادی با سابقه رانندگی پرخطر خودداری می‌کنند و حتی اجازه رانندگی به چنین افرادی را نمی‌دهند». این حقوق‌دان درباره استدلال صحبت‌های خود ادامه می‌دهد: «توجه داشته باشید که اتومبیل هیچ‌گاه عامل تصادف نیست؛ بلکه ۹۰ درصد از عوامل بروز حوادث و سوانح رانندگی، انسان‌ها هستند؛ پس در بیمه شخص‌ثالثی که در کشور ما اجرا می‌شود، نقش انسان مفقود است و این یک خلأ بزرگ به شمار می‌رود».

عکس: شرق

چرخ را از نو اختراع می‌کنیم!

ایرانی‌ها برای استفاده از تجارب ثابت‌شده در کشورهای دیگر، بی‌اراده‌اند. آنها همواره ترجیح می‌دهند «چرخ را از نو اختراع کنند» و به‌تدریج، مشکلات و کاستی‌ها را جبران کنند تا به نتیجه مشخص برسند. درباره قانون بیمه شخص‌ثالث نیز این اتفاق افتاده و همین عامل سبب بروز مشکلات متعدد شده است. درحالی‌که بسیاری از کشورهای پیشرفته جهان قوانین بیمه خود را تغییر داده‌اند، ایرانی‌ها همچنان بر استفاده از قوانین سنتی تأکید دارند. ابوالحسن صدریه، کارشناس حوزه بیمه این موضوع را مطرح می‌کند که لازم است به جای خودرومحوربودن بیمه شخص‌ثالث، به ابعاد «راننده‌محور»بودن آن توجه شود. آن‌گونه که صدریه می‌گوید، «اصلی‌ترین راهکار برای جلوگیری از شفاف‌شدن بیمه این است که از تجربه‌های کشورهای دیگر استفاده کنیم؛ ولی ظاهرا چنین اعتقادی در مجلس وجود ندارد و در قانون هم این موضوع همچنان مبهم باقی‌مانده است». نعمت احمدی، حقوق‌دان، هم تأکید دارد قوانین بیمه‌ای کشورمان به‌شدت عقب‌مانده است و نیاز به بازنگری‌های جدی و البته سریع دارد: «هر روز خودروهای جدیدتری به بازار عرضه می‌شوند؛ خودروهایی که قابلیت‌های زیادی دارند و طبیعتا در نوع جاده‌ها و حمل‌ونقل تأثیر می‌گذارند. حال اگر ما بخواهیم همچنان از قوانین ۴۰ یا ۵۰ سال پیش استفاده کنیم، قطعا در این زمینه به مشکل می‌خوریم؛ قانون بیمه شخص‌ثالث هم ازجمله قوانینی است که به قوانین قرن نوزدهمی معروف شده و طبیعتا نمی‌تواند آن‌گونه که باید همه جوانب را در نظر بگیرد».

کشورهای خارجی چه می‌کنند؟

براساس قانون، کشورهای خارجی به‌جای بیمه‌کردن خودرو، رانندگان را بیمه می‌کنند. آنها اجازه رانندگی را به افراد پرخطر نمی‌دهند و برای رانندگان دیگر نیز بیمه‌های مسئولیت اجتماعی تعیین می‌کنند تا در صورت بروز حادثه، افراد بتوانند از بیشترین مزایای بیمه‌ای استفاده کنند. ابوالحسن صدریه دراین‌باره می‌گوید: «در سیستم بیمه‌ای کشور آمریکا، دولت‌های ایالتی، حداقلی را تعیین می‌کنند که این حداقل نباید معادل با دیه در کشور ما باشد. آنها می‌گویند رانندگان باید حداقل مقدار تعیین‌شده را برای بیمه مسئولیت خریداری کنند تا در صورت بروز حادثه، امکان جبران خسارت‌های احتمالی وجود داشته باشد». آن‌گونه که او می‌گوید، رانندگان در آمریکا مختارند حداقل بیمه را خریداری کنند یا از پوشش‌های بیمه‌ای بالاتری استفاده کنند: «یک راننده در آمریکا می‌تواند به جای ۲۵ هزار دلار، ۵۰ هزار دلار پوشش بیمه‌ای خریداری کند؛ اما اگر سقف مسئولیت اجتماعی بیمه افزایش یابد، مانند کشور ما، مبلغ حق بیمه دو برابر نمی‌شود و فقط درصد ناچیزی به هزینه خرید بیمه اضافه می‌شود؛ این در شرایطی است که رانندگان می‌توانند تا ۵۰۰ هزار دلار هم پوشش بیمه‌ای خریداری کنند و نگران مشکلات ناشی از خسارت‌های احتمالی سوانح رانندگی نباشند».

مشکل بیمه را حل کنیم، ترافیک هم حل می‌شود

پیچیدگی‌های اجتماعی مرتبط با حمل‌ونقل و ترافیک، همواره به‌عنوان یک زنجیره، بر یکدیگر تأثیرگذار بوده‌اند. موضوع بیمه شخص‌ثالث نیز از این موضوع جدا نیست؛ چنان‌که ابوالحسن صدری، کارشناس بیمه، هم می‌گوید اگر بیمه شخص‌ثالث راننده‌محور شود، حجم ترافیک در کشور ما بسیار کمتر خواهد شد: «راننده‌محورشدن بیمه شخص‌ثالث روی میزان خسارت‌های ناشی از تصادفات رانندگی تأثیر می‌گذارد؛ چراکه میزان سوانح را کمتر می‌کند. در این شرایط، رانندگان می‌دانند اگر خلافی مرتکب شوند که منجر به تصادف شود، باید عواقب آن را نیز بپذیرند که این عواقب حتی تا محرومیت از رانندگی و زندان نیز پیش می‌رود». او ادامه می‌دهد: «با همه این اوصاف، متأسفانه مسئولان حوزه قانون‌گذاری کشور به این موضوع توجه نمی‌کنند؛ برای مثال، موتورسیکلت‌ها هیچ ضابطه‌ای را رعایت نمی‌کنند چون بیمه‌ای ندارند.

ادامه در صفحه ۸

گذر

تهران میزبان نمایشگاه سنگ، معدن و ماشین‌آلات وابسته

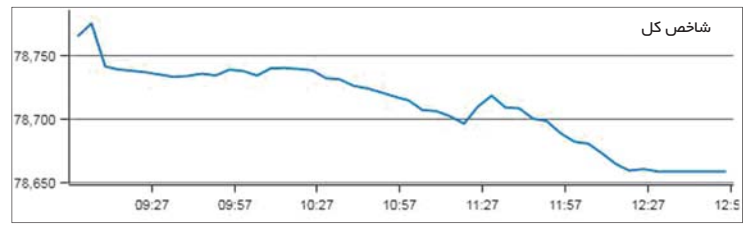
● نهمین نمایشگاه بین‌المللی سنگ‌های تزیینی، معدن، ماشین‌آلات و تجهیزات مربوطه از ۱۹ تا ۲۲ تیر در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار خواهد شد و در آن ده‌ها شرکت داخلی و خارجی، جدیدترین تولیدات و خدمات خود را ارائه و در معرض دید علاقه‌مندان قرار می‌دهند. به گزارش ستاد خبری نهمین نمایشگاه بین‌المللی سنگ، معدن و ماشین‌آلات وابسته، در این نمایشگاه بیش از ۲۴۰ شرکت داخلی و خارجی از جمهوری اسلامی ایران و هشت کشور مختلف جهان حضور و مشارکت دارند که از این تعداد، ۱۸۰ شرکت داخلی و ۶۰ شرکت خارجی از کشورهای آلمان، ایتالیا، هند، چین، ترکیه، افغانستان، یونان و کره‌جنوبی هستند. نهمین نمایشگاه بین‌المللی سنگ‌های تزیینی، معدن، ماشین‌آلات و تجهیزات مربوطه در چهار بخش اصلی اکتشاف، استخراج، فراوری و صادرات برگزار می‌شود و در آن کارخانجات سنگ‌بُری، معادن سنگ، سازندگان ماشین‌آلات معدن و حفاری و فراوری سنگ، تولیدکنندگان ابزارآلات فراوری معدن و صادرکنندگان و واردکنندگان با یکدیگر به رقابت خواهند پرداخت. قرار است هم‌زمان با برگزاری این نمایشگاه، هیئت‌های بازرگانی، تجاری و سرمایه‌گذاری کشورهای چین، پاکستان، روسیه، ایتالیا، ترکیه و افغانستان با حضور در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران، ضمن بازدید از سالن‌ها و غرفه‌های نمایشگاهی، با تولیدکنندگان، تجار، بازرگانان و انجمن‌های تولیدی سنگ کشورمان وارد مذاکرات تجاری شوند. نهمین نمایشگاه بین‌المللی سنگ، معدن و ماشین‌آلات وابسته، با مجوز رسمی سازمان توسعه تجارت ایران به نام انجمن سنگ ایران و از سوی شرکت روشان روز برگزار می‌شود. برگزاری همایش بین‌المللی سنگ با شرکت رؤسای انجمن سنگ کشورهای ایتالیا، هند، ترکیه، روسیه و چین، برگزاری سمینار معماری با حضور مطرح‌ترین معماران کشور و دانشجویان معماری و اجرای معماری پارامتریک در زمان برگزاری نمایشگاه از سوی دانشجویان معماری با نظارت استادان دانشگاه در محل نمایشگاه و انتخاب غرفه برتر از سوی استادان معماری و طراحی داخلی، ازجمله برنامه‌های جانبی نهمین نمایشگاه بین‌المللی سنگ، معدن، ماشین‌آلات و تجهیزات است.

بورس

بی‌میلی بازار به افزایش شاخص

علی آهو
کارشناس بازار سرمایه
شرکت سبدگردان کاریزما

معاملات روز گذشته بورس اوراق بهادار با روند نزولی آغاز شد. شاخص کل با کاهش ۰.۱۳ درصدی معادل ۱۰۶.۱ واحد به رقم ۷۸هزارو ۶۵۹ واحد رسید. در این روز بلوک‌هایی عرضه شد؛ اما بازار نسبت به این عرضه‌ها بی‌میل بود و رشدی در پی نداشت.روز دوشنبه هفته جاری، ۸۱۰ میلیون انواع سهم و سایر اوراق بهادار به ارزش دوهزارو ۱۵میلیارد ریال داد و ستد شد که ۴۹۶ میلیون سهم آن به ارزش هزارو ۲۱۴ میلیارد ریال در بورس تهران و ۳۱۳ میلیون به ارزش ۸۰۳ میلیارد ریال در فرابورس جابه‌جا شد. این معاملات در فرابورس منجر به کاهش ۲.۹ درصدی شاخص این بازار شد و به عدد ۸۹۷ واحد رسید.روز گذشته شاخص کل با کاهش ۱۰۶ واحدی رقم ۷۸هزارو ۶۵۹.۲ واحد، شاخص قیمت با کاهش ۳۵.۷ واحدی رقم ۲۶هزارو ۴۲۴ واحد و شاخص آزاد شناور با کاهش ۹۳.۸۷ واحدی رقم ۸۵هزارو ۷۸۶ واحد را ثبت کردند. «رمپنا» با توجه به معاملاتی که داشت توانست ۲۰.۴۶ واحد تأثیر مثبت بر شاخص کل به ثبت برساند و «فارس» که در معاملات روز گذشته بلوک ۲۰ میلیون سهمی به ارزش بیش از ۸۹ میلیارد ریال عرضه کرده بود با کاهش قیمت مواجه شد و بیشترین تأثیر منفی را بر شاخص کل به ثبت رساند. در سوی دیگر بازار، «شراز» با ۱.۱۴ واحد بیشترین تأثیر منفی و «ذوب» با ۰.۸۱ واحد بیشترین تأثیر مثبت را بر شاخص فرابورس رقم زدند.گفتنی است؛ معاونت بازار شرکت بورس روز گذشته اعلام کرد ارزش بازار بورس تهران در پایان اردیبهشت سال جاری سه‌هزارو ۲۰۱ هزار میلیارد ریال رقم خورده است که از این رقم نزدیک به هزار هزار میلیارد ریال متعلق به ۱۰ شرکت بزرگ بورس است. به این ترتیب ۱۰ شرکت بزرگ بورس ارزش بازاری بیش از ۹۹۸ هزار میلیارد ریال دارد. در این گزارش «فارس» با ارزش بازاری به رقم ۲۳۱هزارو ۶۰۰ میلیارد ریال بیشترین ارزش بازار را دارد و بزرگ‌ترین شرکت بورسی است. «همراه» نیز دومین شرکت بزرگ بورسی بوده و «اخابر» هم در رتبه سوم قرار گرفته است.در معاملات دیروز بیشترین حجم و ارزش معاملات به بلوک ۸۱ میلیونی «فملی» با ارزش بیش از ۱۴۹ میلیارد ریالی تعلق داشت. در این بین نمادهای «فارس، وتجارت، شبندر، فولاژ، مبین، شیران و شپنا» عرضه بلوکی داشتند. در این معاملات بازهم فلزات اساسی مانند چند روز گذشته برترین گروه معاملاتی بود. شاخص معاملاتی گروه محصولات کاغذی نیز مانند روزهای گذشته بیشترین درصد افزایش را کسب کرد و پس از آن به ترتیب شاخص صنایع سایر معادن، سایر مالی و فنی مهندسی بیشترین افزایش را در بین سایر صنایع حاضر در بورس داشتند.در پایان این معاملات «وتوکا» رشد ۵.۶۸ درصدی قیمت را در پی داشت که بیشترین افزایش قیمت بازار را رقم زد. همچنین «چکارن» با ۴.۹۹ درصد و «دلقما» با ۴.۹۳ درصد بیشترین افزایش قیمت را تجربه کردند. از سوی دیگر «قلرست» با ۴.۸۲ درصد، «شیراز» با ۴.۷۸ درصد و «تکشا» با ۴.۶۴ درصد بیشترین کاهش قیمت را داشتند.دیروز در بین اوراق قابل معامله بازهم «مسبز۹۷۱۱» بیشترین تقاضای خرید و «پارند» بیشترین عرضه فروش را داشتند. علاوه بر این «چکارن» بیشترین تقاضای خرید بازار سهام را از آن خود کرد و «سخزر» نیز بیشترین فروشنده این بازار را داشت.



عنوان شاخص	تغییر	مقدار
شاخص کل بورس تهران	-۱۰۶.۱	۷۸۶۵۹.۲۰ واحد
شاخص کل فرابورس	-۲.۸	۸۹۷.۲۰ واحد
ارزش کل بازار بورس	-۱۰۳۸۹	۳۱۸۲۷۸۸ میلیارد ریال
ارزش معاملات بورس تهران	۱۳۰	۱۲۱۳ میلیارد ریال
حجم معاملات بورس تهران	۱۲۰	۴۹۶ میلیون سهم
ارزش معاملات فرابورس	-۳۸۲	۸۰۳ میلیارد ریال
حجم معاملات فرابورس	-۹۳	۳۱۳ میلیون سهم

بریده اخبار

- مجتبی لشکربلوکی، عضو هیئت‌مدیره بانک صادرات ایران: بسیاری از مردم و گیرندگان تسهیلات معتقدند پول بانک از هر چیزی حلال‌تر است، ازاین‌رو نسبت به بازپرداخت آن خیلی مقید نیستند که این امر به دارایی‌های منجمد منجر می‌شود/ تسنیم
- با انتشار اسکناس‌های جدید دو هزار لیری در سوریه که از یکشنبه گذشته عرضه آن آغاز شده، تصویر بشار اسد، رئیس جمهوری این کشور برای اولین بار روی وجه رایج این کشور نقش بست/ رویترز
- رئیس کل گمرک ایران از تشکیل یگان ویژه حفاظت گمرک خبر داد/ تسنیم