

یک زندگی گوارا

بدرت از تعمیرکارهای ناشی، نه یک پیچ و دو پیچ، که ۷۰ درصد جامعه را اضافه می‌آوریم، واژه‌هایشان را جاهلانه ویرایش می‌کنیم، آنها را بازیچه نظارت خود قرار می‌دهیم بعد می‌پرسیم چرا اوضاع آشفته است؟ به کار خود برسیم، بدانیم که اگر بگردیم، می‌باییم، و اگر بیاییم، می‌شویم آن چرخ‌دنده‌ای که نمی‌شود دورش انداخت. بالاخره باید در تاریکی جست‌وجو کنند و آن را با زحمت بیابند تا سر جایش بگذارند، زیرا بدون آن قطعه کارها سرانجام نمی‌گیرد. در هستی، کس دیگری نیست که از پس نقش ما برآید، زیرا خداوند از هیچ خلقی دو عدد نیافریده است. هرساله بی‌شمار دانه برف می‌بارد، اما هنوز یک بلور از آنها در قالبی تکراری بر زمین نشسته است. این همه انسان به دنیا آمدند و رفتند؛ نقش سرانگشت هیچ‌کس تکراری نیست. همچنین است نقشش از هستی؛ هیچ‌کس نیست که بتواند جای دیگری بنشیند و اگر بر تصاحب پایگاه دیگری اصرار کردیم، فقط رنج به دست نیاورده‌ایم، بلکه مهم‌تر از آن در جایی دیگر گنجان را، که همان مقصد ما و مقصود از ماست، معطل گذاشته‌ایم؛ نشانه سوم. دولت‌مردان اگر مصلح باشند، تمامی همت خود را صرف سامان بخشیدن به امور می‌کنند؛ سامان یعنی وضع هر چیز در محل خود. اما اگر مفسد باشند، اگر خود آن اولین مهره‌ای باشند که در محشل قرار ندارد و آن نخستین دروغی باشد که گفته شده است، جای همه چیز را تغییر می‌دهند تا وجودشان در موقعیتی که متعلق به آنان نیست، تثبیت و توجیه شود. آیا تصورشدنی است که کشاورز بذرهایش را واریس کند، بعد پوچ و بکارد و مرغوب را دور بریزد؟ اما آنها این کار را می‌کنند. در نظام آموزش عالی هرروزه صدها امتحان برگزار می‌شود تا دانشجویان مسدع و کوشا را بشناسد، سپس کسانی با معدل ۱۲ و کمتر از آن بورسیه می‌گیرند. چند سال پیش در دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران استاد از یک دانشجوی بورسیه دکترا خواست مقاله‌ای تحت عنوان احزاب در ایران Parties in Iran را مطالعه و سر کلاس ارائه نوبتش کند. او رسید، گفت من متوجه منظور نویسنده از کلمه پارتی نشدم. چطور معنای پارتی را نمی‌دانی... میهمانی... همان جایی که کارهای خلاف اخلاق انجام می‌دهند، بعد مورد مهرورزی قرار می‌گیرند... پارتی... آشناء... نشانه چهارم - اگر ضعیف هستیم معلوم می‌شود که در جای

درست خود نیستیم. برای هر پاره از وجود در محقق‌کردن گوهرش، حظی نهفته است که با هیچ چیز دیگر که او بتواند بجشد، مقایسه‌شدنی نیست، تا بداند که به قرارگاهش رسیده است. اگر از کاری که می‌کنید لذت نمی‌برید، شک کنید که سرتان کلاه رفته است. اهمیت ندارد که چقدر در می‌آورید و مردم چقدر آرزوی موقعیت شما را دارند. مهم شما هستید که در جایتان نیستید. کار به‌راستی بالاترین تفریح است، برای کسی که به این جایگاه برسد، وگرنه دیگران از تصور آن هم خیزه‌مازه می‌کشند. کدام‌یک از شما حاضر است صدها ساعت دور میز مذاکره بنشیند و چند جمله تکراری را مرتبا بگوید و بشنود. اما کسانی هستند که نه‌فقط حوصله آن را دارند، که با این کار احتمالاً کم‌رودشان هم خوب می‌شود. ایس‌هم نشانه‌های دیگر - تا از روی آن مکان و مکان‌ت خود را بشناسیم، اما این نشانه‌ها هر قدر هم که بدرخشند، ما معمولاً آزاد نیستیم تا نوانیشتان پیروی کنیم. غالباً وقتی به باهامان نگاه می‌کنیم، غل و زنجیرهایی می‌بینیم که حریت را از ما ستانده‌اند. برخی از ما ققیرم و کالایی که این نشانه‌ها می‌فروشند، اشرافی‌تر از آن به نظر می‌رسد که وسع خریدنش را داشته باشیم. برخی از ما می‌ترسیم و باور کرده‌ایم که چاره‌ای از ستم نداریم. برخی از ما سال‌هاست که در آینه نگرسته‌ایم؛ آیا این بود آن چهره‌ای که دوست داشتیم از خود به یادگار بگذاریم؟ چهره‌ای که یک دروغگو از خویش می‌شناسد. با خودش از خودش دروغ‌گوتر است. تصویری که یک ناسپاس از خود دارد، در حق خود ناسپاس بسی ناسپاس‌تر است. او چه بسیار دوست داشت که تسلیم حق شود؛ رزما بود الدین کفروا لو کائوا مسلمین. اما آن چهره نمی‌گذارد و چونان غلی سنگین بر دست و پا و گردن‌ها می‌پیچد تا اجازه این کار را ندهد؛ اگر تسلیم شوم خواهند گفت «....». با آن همه ادعا ببینید که چگونه بارکشی گفتن و نگفتن مردم است. آری! تصور یک زورگو از خودش در حق خودش از خودش زورگوتر است.بنابراین به‌فعلیت‌رساندن آن ظرفیت‌ها که برای آدمی بهروزی، قدرت و شادی به بار می‌آورد، در گرو آزادی است.آن‌گاه که انبیایمیر اسلام (ص) را آورنده این آزادی معرفی می‌کند، و یضغ عنهم اصرهم و الاغلال‌التي کانت علیهم. بار از دوش پیروانش برمی‌دارد و غل و زنجیرهایشان را می‌گشاید.دار جاد پیکایک ما و جمع ما از خود پرسسیم آیا اینک آزادیم؟ اگر نیستیم هنوز از رسالت محمدی (ص) بهره کامل، بلکه بهره تمام، بهره‌ای که به کار بیاید و مشکلی حل کند، نبرده‌ایم. ۲۸ صفر است و جا دارد بر فقدان پیامبر خوش گریه کنیم، که آمد و رفت بی‌آنکه او را بشناسیم، یا از شناختن او سودی ببریم.

شرق: بنا بر گفته‌های وزیر صنعت، قرار بود او روی ریل بایستد تا از واردات واگن به کشور خودداری کند. نعمت‌زاده در واکنش به انتشار خبر واردات پنج‌هزار واگن باری روسی به کشور از سوی شرکت «اورال واگن زاوود» گفته بود: «خرید واگن باری از روسیه کم‌سلیقگی بود و روی ریل می‌ایستم و از ورود این واگن‌ها به کشور جلوگیری می‌کنم». حالا گویا نعمت‌زاده به وعده خود عمل کرده و سد راه واردات این واگن‌ها به کشور شده است. آن‌گونه که اخبار حکایت می‌کنند، نعمت‌زاده از ثبت سفارش واردات واگن‌های باری در سامانه «بیتارش» جلوگیری به عمل آورده است. حالا عباس آخوندی، وزیر راه، شاکای شده و در نامه‌ای به رئیس‌جمهور، اقدام وزارت صنعت در توقف ثبت سفارش واردات واگن باری را اقدامی غیررسمی و غیرقانونی خوانده و با طرح این موضوع که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی با این اقدام وزارت صنعت با بلاتکلیفی مواجه شده‌اند، از رئیس‌جمهور خواسته دستور رفع محدودیت واردات واگن را صادر کند. در بخشی از این نامه آمده: «با عنایت به اینکه در فصل هشتادوششم مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۹۵، ذیل تعرفه‌های شماره ۰۶-۸۶ (پیوست) واردات انواع واگن‌های باری، سفار و لگوموتیو مجاز و دارای تعرفه مصوب می‌باشند، لکن اخیراً وزارت صنعت، معدن و تجارت در اقدامی غیررسمی و مغایر با مفاد قانون صادرات و واردات از ثبت سفارش واردات واگن‌های باری در سامانه «بیتارش» جلوگیری به عمل آورده است. این اقدام در شرایطی انجام پذیرفته که هم‌زمان واردات انواع وسایل نقلیه موتور ی برای حمل‌ونقل جاده‌ای به سبک‌تر انجام شده و مجوز ثبت واردات آنها صادر می‌گردد». در بخش دیگری از این نامه که تسنیم آن را منتشر کرده است، آمده: «سرمایه‌گذاران بخش خصوصی که با ترغیب ستاد این وزارت و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی با استفاده از ارز شانور غیربانکی برای خرید واگن باری از تولیدکنندگان خارجی و با مشارکت در تولید توسط کارخانجات داخلی و انتقال فناوری تولید مجموعه‌های ناوگان ریلی اقدام نموده‌اند، به‌سبب عدم امکان ثبت سفارش توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت با بلاتکلیفی مواجه گردیده‌اند، خواهشمند است دستور فرمایید به‌منظور تحقق اهداف بلندمدت توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور، نسبت به رفع محدودیت مذکور اقدام لازم مبذول گردد». کشمکش بین این دو وزیر البته سابقه دارد و پیش‌تر هم درباره سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، این دو وزیر وارد چالش شده بودند. «شرق» بر آن شد تا میزان نیاز ایران به خرید این واگن‌ها و توانمندی داخلی برای پوشش این میزان را بررسی کند. کارشناسان حمل‌ونقل در گفت‌وگو ی خود با «شرق»، گفته‌های وزیر راه را تأیید می‌کنند. این‌گونه که به‌نظر می‌رسد، پس از حمایت‌های مکرر نعمت‌زاده از خودروسازی و صنایع پتروشیمی، این‌بار پای مسائلی در میان است که حمایت‌های بی‌شائبه وزیر صنعت را تحت لافافه حمایت از تولید داخلی در پی دارد؛ حمایتی که با دانش به نیاز به تعداد بالای واگن باری و مسافرتی و نبود توان تولید این میزان از کشتی تولیدکنندگان داخلی، کمی مشکوک به نظر می‌رسد. از طرفی این کارشناسان بر نیاز ایران به چهارهزار واگن باری تأکید می‌کنند، اما اصرار بر واردات پنج‌هزار واگن باری از روسیه از جانب وزیر راه هم، چندان درک شدنی نیست.

ممانعت از واردات واگن مورد نیاز، منصفانه نیست

مسعود دانشمند، رئیس هیات‌مدیره فدراسیون حمل‌ونقل ایران، با

اقتصاد

آخوندی در نامه‌ای به روحانی، خواستار توقف اقدام «غیررسمی» نعمت‌زاده شد

جدال ۲ وزیر بر سر واگن



اشاره به نامه وزیر راه به روحانی در انتقاد از ممانعت وزیر صنعت از واردات واگن به کشور به «شرق» می‌گوید: کشور هم برای قطارهای برون‌شهری و هم قطارهای درون‌شهری نیاز به واگن دارد. او با طرح این پرسش که در صورت جلوگیری از واردات واگن به کشور، آیا صنایع داخلی توانایی تولید واگن به میزان کافی را دارند یا خیر، ادامه می‌دهد: اگر کیفیت واگن‌های تولید داخل در حد مطلوب است، می‌توانیم آنها را صادر کنیم، اما درحال‌حاضر میزان تولید واگن‌های تولید داخل کفاف نیاز داخل را نمی‌دهد. در چنین شرایطی دلیلی وجود ندارد تا مردم را در سختی قرار دهیم. به گفته دانشمند، باید از فکر تولید داخل برای مصرف داخلی خارج شویم، زیرا دوره این فکر به پایان رسیده است. رئیس هیات‌مدیره فدراسیون حمل‌ونقل ایران بر این عقیده است که وقتی درحال‌حاضر نیازمند واگن برای خطوط ریلی هستیم، می‌توانیم این نیاز را با واردات واگن برای تأمین رفاه مردم رفع کنیم و وقتی واگن‌های مسافری و باری تولید کردیم، آنها را به کشورهای دیگر صادر کنیم. دانشمند با غیرمنطقی خواندن استدلال حمایت از تولید داخلی در شرایطی که امکان تولید فراهم نیست، می‌گوید: نمی‌توان به این امید که فردا می‌خواهیم واگن تولید کنیم، مردم را در مضیقه قرار دهیم. حمایت‌های غیرمنطقی از تولید داخلی به واقع به نوعی ضربه‌زدن به تمام بخش‌هایی است که با آن تولید خاص در ارتباط است.او در پاسخ به اینکه توان واگن‌سازی در کشور تا چه اندازه است، می‌گوید: در‌حال‌حاضر تولید واگن بیشتر در قالب واگن باری انجام می‌شود و مقدار محدودی به تولید واگن مسافرتی اختصاص دارد، زیرا مختصات آن متفاوت است و نیازمند امکاناتی است که اکنون در کشور فراهم نیست و نمی‌توانیم در حجم گسترده به تولید آن بپردازیم.رئیس هیات‌مدیره فدراسیون حمل‌ونقل ایران با اشاره به اینکه اکنون مترو به دلیل کمبود واگن دچار مشکل است، می‌گوید: کمبود واگن برای مترو، ترافیک بالایا را ایجاد کرده است. منصفانه نیست به دلیل حمایت از تولید داخلی، مردم را تا این حد زیر فشار گذاشت.او با بیان اینکه درحال‌حاضر، اغلب واگن‌های موجود در کشور در صنایع ریلی، وارداتی است و میزان اندکی از آن از تولید داخل تأمین می‌شود، می‌افزاید: درحال‌حاضر از کشورهای مختلفی مانند چین، هند، کره و دیگر کشورها، واگن وارد می‌کنیم. مسعود پرمر، رئیس فدراسیون حمل‌ونقل و ترانزیت ایران، نیز با اظهارنظر دانشمند در رابطه با واردات واگن موافق است و می‌گوید: باید این موضوع را از چند منظر مورد توجه قرار داد، نخست آنکه، آیا اساساً توانمندی فنی، مهندسی و مالی ساخت واگن در ایران وجود دارد

وزیر نفت، شرکت ملی صادرات گاز را منحل کرد

پاتک زنگنه به جدایی طلبان

بازار بورس، انجام داده است؛ زنگنه با بیان اینکه به توافق اعضای اوپک خوش‌بین هستم، افزود: پیشنهاد وزیر انرژی الجزایر برای تخصیص مقدار تولید هر کشور امروز ارائه و این پیشنهاد به دقت بررسی و تجزیه و تحلیل شد.زنگنه در ادامه وزیر نفت گفت: اوپک چه تأثیری بر بازار نفت خواهد داشت، گفت: اگر به توافق برسیم که در این زمینه خوش‌بین هستم، قیمت‌ها افزایش می‌یابد. وزیر نفت درباره اینکه کشورهای ایران، لیبی و نجره که در توافق الجزیره از کاهش تولید نفت مستثنا شدند، در نشست ۱۷۱ اوپک نیز مستثنا خواهند شد، گفت: یکی از بحث‌های جدی ما این موضوع بود. زنگنه درباره اینکه آیا عراق درخواستی برای مستثناشدن از کاهش تولید نفت ارائه داده است، گفت: براساس اطلاعات ما، چنین درخواستی از سوی عراق ارائه نشده است.وزیر نفت کشورمان درباره اینکه چه اندازه به اجرائی‌شدن تصمیم

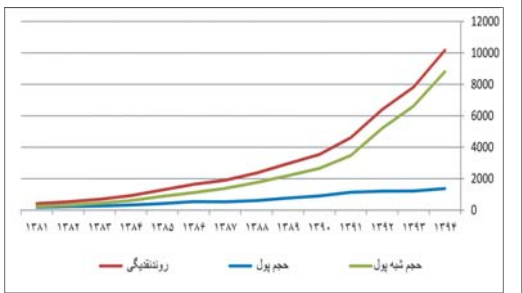
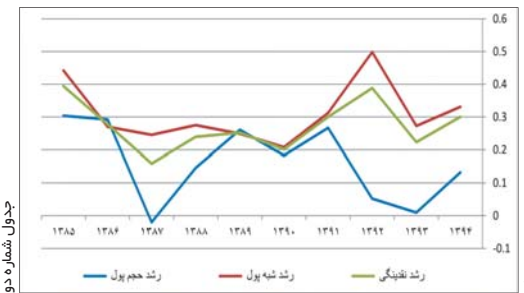
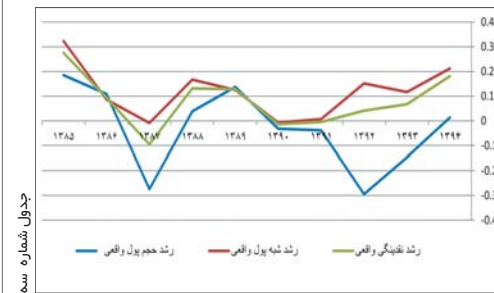
یا خیر که در پاسخ باید گفت این توانمندی برای ساخت واکن مسافری و باری در اشکال مختلف در کشور وجود دارد. او می‌افزاید: اما از منظری دیگر باید به‌صراحت گفت این توانمندی به‌میزانی که بتواند نیاز داخلی را تأمین‌کند وجود ندارد. باوجود اینکه توانمندی و امکان ساخت واگن را در کشور داریم، این قدرت را نداریم نیازی که به سبب ضرورت خروج واگن‌های ارزده‌خارج از حمل‌ونقل ریلی در طول یک سال ایجاد می‌شود را تأمین کنیم. پرمره در قالب یک نتیجه‌گیری می‌گوید: بنابراین باید در کنار اینکه امکان تولید برای کارخانه‌های داخلی فراهم شده و سفارش ساخت برای آن در نظر گرفته می‌شود، واردات واگن نیز داشته باشیم. او با اشاره به اینکه ساخت داخل باید به‌گونه‌ای باشد که منطبق با استانداردهای جهانی باشد، تصریح می‌کند: این واقعیت را نباید از نظر دور داشت که برخی از صنایع داخلی مطابق با استانداردهای جهانی عمل نمی‌کنند درحالی‌که این قابلیت در بین آنها وجود دارد. رئیس فدراسیون حمل‌ونقل و ترانزیت ایران درخصوص واگن‌هایی که در کشور وجود دارد، می‌گوید: با توجه به اینکه برخی از واگن‌های موجود در حمل‌ونقل ریلی کشور، بالای ۳۰ سال دارند و از استهلاک صددرصدی برخوردارند، طبیعتاً لازم است این واگن‌ها جایگزین شوند. به‌ویژه اینکه برای گسترش سفرهای ریلی مسافرتی، نیاز به واگن‌هایی داریم که هم از حیث رفاهی در شرایط مطلوبی باشند و هم از نظر ایمنی امکانات لازم را تدارک ببینند. او تصریح می‌کند: در نتیجه، هر دو سری واگن‌های باری و مسافری نیاز به تعمیر دارد و حداقل آماری که برای بررسی پوسه پنج‌ساله وجود دارد، هزار و ۵۰۰دستگاه واگن مسافری و بالغ بر چهار هزار دستگاه واگن باری است که با امکانات موجود در کشور، نمی‌توان سفارش کامل و یکجا برای ساخت آن در کشور داشت. پرمره در پاسخ به این پرسش که چرا نعمت‌زاده بر جلوگیری از واردات واگن‌ها در صورتی که نیاز به آن تا این حد وجود دارد، تأکید می‌کند، می‌گوید: به‌احتمال زیاد او درباره تعداد واگن‌های مورد نیاز و ظرفیت تولید کارخانه‌ها در این زمینه اطلاع کافی ندارد. او همچنین در پاسخ به اینکه چگونه ممکن است وزیر صنعت از حوزه فعالیت یکی از صنایع خود آگاهی نداشته باشد، می‌افزاید: گاهی اطلاعات به‌گونه‌ای به دست می‌رسد که این مفهوم را القا می‌کند که قرار است تمام سفارش‌ها برای تولید واگن باری و مسافری از خارج از کشور تأمین شوند که آن در صورت واکنش او طبیعی است.

همیشه‌پای خصلتی‌ها در میان است

پرمره می‌افزاید: واکن از حیث سرمایه‌گذاری برای ساخت، رقم بسیار بالایی را به خود اختصاص می‌دهد و به همان نسبت محدودیت برای ساخت آن در کشور وجود دارد. در نتیجه نمی‌توان به‌ضرس قاطع گفت وزیر صنعت اطلاع کافی ندارد یا به‌واسطه اینکه حتماً باید از کشور، این تأمین صورت گیرد، دست به چنین اقدامی زده‌اند. او در واکنش به اینکه آیا انگیزه‌ای در پشت این حمایت‌ها از صنعت واگن‌سازی در کشور وجود دارد یا خیر هم می‌گوید: نمی‌توان به‌صورت دقیق در این رابطه گفت، اما هر چیزی امکان‌پذیر است. برخی از صنایع و کارخانه‌های کشور سرمایه‌گذاری بالایی را می‌طلبند تا در چرخه کار قرار گیرند، واگن‌سازی در این دسته قرار می‌گیرد و بخش خصوصی توان چنین سرمایه‌گذاری‌ای را ندارد، در نتیجه این فعالیت‌ها به سمت خصلتی‌ها می‌آورند.

الجزایر در نشست ۱۷۱ اوپک امیدوار است، اظهار کرد: تصمیم‌های نشست الجزایر را همه قبول دارند و اکنون بحث بر سر چگونگی تقسیم‌بندی آن است.درهمین‌حال وزیر انرژی و معادن الجزایر درباره قیمت مناسب نفت گفت: اگر اعضای اوپک در نشست ۱۷۱ به توافق برسند، هر بشکه و در پایان سال به ۶۰ دلار می‌رسد. بوطرفه تصریح کرد: چشم امید ما به نشست آینده اوپک است تا بازار نفت را بحران کنونی نجات یابد، زیرا اگر توافق انجام نشود، پیش‌بینی این است که قیمت نفت به زیر ۵۰ دلار برای هر بشکه برسد. درهمین‌حال، مقامات اوپک اعلام کردند نمایندگان نفتی عربستان در نشست اعضای اوپک با روسیه در روز دوشنبه شرکت نخواهند کرد. به گزارش فارس به نقل از وال‌استریت‌ژورنال، مقامات اوپک اعلام کردند عربستان برنامهای برای شرکت در نشست اعضای اوپک با روسیه در حاشیه اجلاس اوپک در وین ندارد. این اقدام عربستان تمام برنامه‌های روسیه و عربستان را به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکنندگان نفتی در جهان برای کاهش عرضه و افزایش قیمت زیر سؤال می‌برد.

از روند منفی نیز برخوردار بوده که با کاهش تقاضا موجب رکود غیرتورمی می‌شود. در واقع در اجرای سیاست رکود غیرتورمی از طرف دولت یازدهم، رشد شبه‌پول واقعی از رشد نقدینگی واقعی بیشتر هم بوده است. (نمودار شماره ۳). از ابتدای دولت یازدهم تاکنون، عامل رشد نقدینگی از پایه پولی به ضریب فزاینده تغییر یافته و هم‌زمان، سهم شبه‌پول از ترکیب نقدینگی نسبت به اجزای تشکیل‌دهنده آن، از ترکیب پایه پولی نیز به طرف افزایش سهم دارایی‌های خارجی تغییر یافته است. این موضوع نیز در پاسخ به علت کاهش تورم با وجود افزایش نقدینگی، کمک می‌کند، اما در شش ماهه اول سال ۹۵ این شاخص با افت همراه بوده است. این در حالی است که سایر اجزای پایه پولی، شامل خالص مطالبات بانک مرکزی از بخش دولتی در ۱۲ ماهه منتهی به شهریور ۹۵ با



ادامه نوسانات شاخص تالار



● در اولین روز معاملاتی هفته شاهد رشد شاخص بازار سرمایه بودیم. روز شنبه، بورس شاهد افزایش حدود ۱۵۶ واحد در شاخص خود بود. ارزش معاملاتی در این بازار در مقداری متوسط قرار داشت و در حدود ۲۹۳ میلیارد تومان بوده است. شرکت‌های مربوط به معدن و فلزات اساسی بیشترین تأثیر مثبت بر شاخص را داشتند و نمادهای مربوط به شرکت‌های پالایشی بیشترین تأثیر منفی بر شاخص را داشتند. دراین‌بین نمادهای فملی، کگل، فارس و فولاد بیشترین اثر مثبت بر شاخص را داشتند و نمادهای شپنا، شیندر و شبریز بیشترین اثر منفی بر شاخص را گذاشتند. با توجه به روند معاملات در بازار، شاهد تعادل و یابین‌بودن گردش معاملات در بازار هستیم که بخشی از این امر به‌دلیل نبود شرایط بنیادی بانبات برای بررسی وضعیت آتی شرکت‌های بازار سرمایه است. در بازار فلزات جهانی شاهد رشد و نزول پیاپی در قیمت محصولات هستیم که با توجه به مکاتبیم قیمت‌گذاری محصولات داخلی، قیمت‌های محصولات شرکت‌های داخلی با یک تأخیر زمانی تغییر می‌کنند. نوسانات شدید در بازار عرضه- تقاضا در محصولات ورق فولادی و سنگ‌آهن منجر به عدم ثبات در قیمت‌ها و نمادهای شرکت‌های این حوزه در بازار سرمایه شده است. شرکت ملی مس ایران هم با نوسانات در قیمت همراه است گرچه از شرایط بنیادی بهتری با توجه به عرضه- تقاضای جهانی قرار دارد و شرکت‌های تولیدکننده مس در جهان می‌توانند حاشیه سودآوری خود را در بلندمدت بهبود بخشند. در بخش فلزات اساسی و کانه‌های فلزی، وضعیت گروه روی بهتر از بقیه گروه‌ها پیگیری می‌شود و با توجه به مزاد تقاضا در این بخش و نبود برنامه برای افزایش عرضه، وضعیت قیمتی آنها مثبت پیگیری شده که اثر مستقیم بر قیمت نمادهای شرکت‌های بورسی آنها، نمادهای کاما، فاسمین، کرو و سایر شرکت‌های این بخش داشته است. شرکت‌های پالایشی و پتروشیمی با توجه به ارزش بازاری که دارند، در تالار شیشه‌ای اثرگذار هستند. در معاصلات اخیر قیمت‌های نفت با کاهش همراه شده است که می‌توان این امر را دلیلی بر منفی‌بودن نمادهای این گروه دانست. گرچه بحث درباره محدودیت عرضه از سوی روسیه می‌تواند جان تازه‌ای به بازار جهانی نفت بخشد و منجر به رشد قیمتی در نمادهای این گروه شود. گروه خودرویی همچنان با نوسان همراه است و بیشتر نمادهای این گروه به رنگ قرمز درآمدند.

عنوان شاخص	مقدار	تغییر
کل	۷۹۵۴۱٫۴	۱۵۵۸۳٫۱
شاخص قیمت	۲۸۰۵۶۶٫۲	۵۵۰۰۱
شاخص کل (روزانه)	۱۶۰۸۲۵۶	۲۲۹۹۱
شاخص قیمت (هفته‌ای)	۱۱۸۴۱٫۱	۱۰۱۸۱
آزاد شناور	۸۸۸۱۱٫۴	۱۹۶۰۹۰
۵۰ شرکت بزرگ	۳۱۲۱۰۰	۷۹۰۰
ارز	قیمت (دلار)	تغییر
دلار آمریکا	۳۷۵۹	+۲۶
یورو	۴۰۷۶	+۴۱
پوند	۴۷۵۵	+۴۵
درهم	۱۰۵۵	+۱۵
طلا و سکه	قیمت	تغییر
طرح قدیم	۱,۰۹۵,۰۰۰	-
طرح جدید	۱,۱۰۲,۰۰۰	-۶۵۰۰
نیم	۵۶۴,۰۰۰	+۴۰۰۰
ربع	۲۹۶,۰۰۰	+۱۰۰۰
گرمی	۱۸۶,۰۰۰	-
گرم ۱۸ عیار	۱۱۰,۴۰۰	+۱۰۰
اونس (دلار)	۱۱۸۴۰٫۶	-۲٫۶

خبر ویژه

تأمیل نظام بانکی برای همکاری باسایا

● مدیرعامل بانک ملت گفت: ارزیابی نظام بانکی با توجه به عملکردی که براساس صورت‌های مالی سایا، وجود دارد حاکی از این است که ظرفیت‌های گروه سایایا ارتقای محسوسی پیدا کرده و به واسطه همین رشد و ارتقای ظرفیت‌هاست که از طرف نظام بانکی تمایل به همکاری با گروه ساییا همواره زیاد است. مدیرعامل سایایا گفت: سایایا با رشد و افزایش تولیدی که در سال جاری داشت، نزدیک به نیم‌درصد به رشد اقتصادی کشور کمک کرده است و مطمئناً اگر سیستم مالی کشور نگاه ویژه‌ای به صنعت خودروسازی به عنوان موتور مولد اقتصاد کشور داشته باشد، رسیدن به رشد پنج‌درصدی که از اهداف اقتصادی کشور است دور از دسترس نیست، جمالی گفت: گروه ساییا برای اولین‌بار در صنعت کشور، اوراق مشارکت به ارزش پنج هزار میلیارد ریال در سیستم مالی کشور عرضه کرده است.