نگاه

مدیرعامل شهرهای جدید مطرح کرد

تکذیب دریافت مبلغ اضافه از متقاضیان مسکن مهرپردیس

● **ایسنا:** مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید، با تکذیب دریافت هرگونه مبلغی برای امور زیربنایی مسکن مهر پردیس، گفت: شرکت عمران شهرهای جدید هیچ دخالتی در برداشت از حساب متقاضیان مسکن مهر ندارد بلکه تنها به عنوان رابط بین بانک مسکن و پیمانکار عمل می‌کند.محسن نریمان تاکید کرد: شرکت عمران شهرهای جدید به هیچ عنوان و تحت هیچ شرایطی از حساب متقاضیان مبلغی برداشت نخواهد کرد.وی در پاسخ به سؤالی مبنی بر اعتراضاتی به برداشت از حساب متقاضیان برای امور زیربنایی مسکن مهر پردیس گفت: چنین اعتراضاتی دیده نشده است.

ادامه از صفحه اول

اتلاف منابع بیمه‌ها با تصمیم غیرعالمانه

... و همچنین بررسی شود در ایام گذشته همراه‌بودن بیمه‌ها با وزارت بهداشت یا همراه‌بودن بیمه‌ها با وزارت رفاه چه نتایجی در بر داشته است. مرور تاریخی و ارزیابی نتایج تصمیمات اخذشده در گذشته ما را از افتادن در دام تبعات سیاست‌های گذشته برحذر خواهد داشت و مانع می‌شود کشور و مردم یک مسیر تجربه‌شده را دوباره بیازمایند و هزینه‌های فراوانی نیز برای آن متحمل شوند.

همین‌جا باید تأکید کنم چگونگی فرایند تصمیم‌گیری درخصوص تجمیع، بسیار بااهمیت‌تر از تصمیمی است که اتخاذ می‌شود. اگر فرایند تصمیم‌گیری برآمده از دل یک گفت‌وگوی اجتماعی و مشورت با گروه‌های ذی‌ربط و ذی‌نفع و همچنین بهره‌گیری از خرد جمعی باشد هر نتیجه‌ای از آن بیرون آید مبارک، مورد وفاق و در خدمت منافع ملی است. اما اگر قرار باشد درباره مسئله‌ای که در ۴۰ سال گذشته حداقل دوبار در این کشور مورد مناقشه بوده بدون کار کارشناسی، بررسی تاریخی و مشارکت نخبگان در فرایند تصمیم‌گیری تصمیم گرفته شود بدون شک این تصمیم غیرعالمانه و یکی از مصادیق اتلاف منابع و ضدتوسعه خواهد بود.

اخیرا وزیر بهداشت درخواست کرده است که رئیس‌جمهور در مسئله بیمه‌ها دخالت کند. من هم معتقدم رئیس‌جمهور باید دخالت کند؛ اما نه علیه و له وزارتخانه‌های رفاه و بهداشت، بلکه ایشان باید متذکر شود که اجازه نخواهد داد تصمیم‌گیری درخصوص مسئله بیمه‌ها، عجولانه، پشت درهای بسته، بدون توجه به سابقه تاریخی و بدون بهره‌گیری از خرد جمعی باشد. رئیس‌جمهور می‌تواند راه‌حل صلاح و صحیح را در پیش بگیرد و آن اینکه اجازه ندهدفرایند تصمیم‌گیری از طریق اعمال فشار رسانه‌ای، مصاحبه‌های پرحجم و به‌دور از فضای علمی به تصمیماتی منجر شود که دود آن مستقیم در چشم مردم و به‌ویژه کارگران می‌رود.

کمک شرکت‌ها به رونق بازار سرمایه

تا دورنمای فعالیت‌ها و کسب‌وکار خود را پس از تحریم، که آثار آن در سال‌های آتی نمایان می‌شود، تشریح کنند و ریسک‌ها و تهدیدات متصور را برای سرمایه‌گذاران شرح دهند و در کنار آن، به مزایای برطرف‌شدن چالش‌های سخت و نفس‌گیر اشاره کنند.

به‌نظر می‌رسد سرمایه‌گذاران در فضای ذهنی خود هنوز از آینده شرکت‌های پذیرفته‌شده، چشم‌انداز دقیقی ندارند تا بتوانند به‌سادگی تصمیم بگیرند. در شرایطی که قیمت سهام اغلب شرکت‌ها در سطحی است که انگیزه‌های فروش و کاهش بیشتر، در برخی از آنها وجود ندارد و حتی گزارش‌های عملکرد شش‌ماهه برخی از آنها نیز این امر را تأیید می‌کند، اما بخش قابل‌توجهی از این شرکت‌ها خود را حفظ کرده و همچنان در شرایط رکودی سرپا هستند.

به‌نظر می‌رسد نشست منظم با تحلیلگران (Analyst day) از سوی شرکت‌های پذیرفته‌شده در بورس در مقطع کنونی، که اطلاع‌رسانی درباره عملکرد شش‌ماهه آنها صورت گرفته، باید در دستور کار قرار گیرد. این نشست‌ها برای هر دو گروه منفعت دارد: به مدیران شرکت‌های برگزارکننده این نشست‌ها کمک می‌کند با دریافت نظرات سرمایه‌گذاران و تحلیلگران درباره شرکت موردنظر، صنعت و متغیرهای کلان اثرگذار ملی و بین‌المللی استراتژی‌ای تدوین کنند و برای سرمایه‌گذاران نیز مفید است، زیرا می‌توانند درک بهتری از فرصت‌ها و تهدیدهای آتی پیش‌روی شرکت پس از تحریم‌ها داشته باشند.

نقشه راه دیپلماسی

در خاتمه ذکر یک نکته دیگر ضروری است. حمایت رهبر معظم انقلاب از تیم مذاکره‌کننده هسته‌ای، تحسین تدین دکتر ظریف و آرزوی توفیق برای وزیر خارجه و همکاران ایشان باید الگویی برای چگونگی قضاوت درباره عملکرد دولت یازدهم در عرصه سیاست خارجی چه از سوی موافقان و چه مخالفان باشد.

وزیر راه دولت اصلاحات در گفت‌وگو با «شرق» از فرصت‌طلبی تازه چین خبر داد

پورسانت‌گیری چینی‌ها در پروژه قطار اصفهان- تهران

احمد میرخدایی: حقیقتا صنعت حمل‌ونقل ایران نه‌تنها پیشرفته و توسعه‌یافته نیست، بلکه با ناوگانی مسن و فرسوده به نفس‌نفس افتاده و حال و روز خوبی ندارد؛ گرچه ایران خواستار توسعه اقتصادی است و صنعت حمل‌ونقل، آن‌چنان‌که می‌گویند، محور توسعه. وزیر راه دولت اصلاحات می‌گوید: «برای سرپاکردن صنعت حمل‌ونقل، اول باید گرفتگی رگ آئورت را ترمیم کنیم! ما اول رفته‌ایم راه‌های روستایی که به مثابه مویرگ است را در اولویت قرار داده‌ایم، حال آنکه باید آزادراه می‌ساختیم». احمد خرم که هر سؤالی را می‌خواهد دقیق و با تکیه بر آمار جواب بدهد، چندبار حتی ماشین حساب می‌آورد و فرصت‌های ازدست‌رفته برای توسعه صنعت حمل‌ونقل را جمع و تفریق می‌کند. او هم از مسیر قطار پرسرعت اصفهان-تهران می‌گوید که با جنجال یک نماینده مجلس تغییر می‌کند و هم از حرکت پوپولیستی دولت‌های نهم و دهم که به راه روستایی پرداختند. او هم از کُندی دولت یازدهم در تصمیم‌گیری‌ها شکایت دارد و هم از تکنولوژی و ناوگان شرقی ابراز بیزاری می‌کند. در ادامه گفت‌وگوی «شرق» با احمد خرم، وزیر راه دولت اصلاحات را بخوانید.

عکس: امیر جدیدی، شرق

برای ورود به بحث، جایگاه و وضعیت صنعت حمل‌ونقل کشور را به طور خلاصه ارزیابی کنید.

برای ارزیابی وضعیت فعلی حمل‌ونقل، اول باید عملکرد را ارزیابی کنیم و اینکه نتیجه عملکرد چه بوده است. ما در زمان انقلاب وضعیت مشخصی را تحویل گرفتیم و حالا آن را به یک رقمی رسانده‌ایم. حقیقتا اگر آن مقدار اولیه را به یک کشور بدون ثروت هم داده بودند نتیجه عملکردش بهتر از ما بود. نمونه‌اش ترکیه؛ نه نفت دارد، نه گاز و نه معادن چشمگیر، اما وضعیت زیربناها و وضعیت اقتصادی‌اش به‌مراتب از ما بهتر است. ایران یک درصد از مساحت و حدود یک درصد از جمعیت جهان و هفت درصد منابع طبیعی و ذخایر را در اختیار دارد. کشوری که هفت برابر سهمش ثروت دارد و از نظر نیروی انسانی هم غنی است، نباید چنین وضعیت اسف‌باری داشته باشد. ما حداکثر دوهزارو ۵۰۰ کیلومتر آزادراه داریم؛ یعنی از سال ۱۳۵۰ که اتوبان‌سازی در کشور کلید خورد تا امروز، فقط این مقدار آزادراه ساخته‌ایم درحالی‌که مشاوران قبل از انقلاب، در طرح جامع حمل‌ونقل کشور، ساخت ۱۱هزارو ۵۰۰ کیلومتر اتوبان را برآورد کرده‌اند. این وضعیت حمل‌ونقل ماست، تا جایگاهی که باید باشد فاصله بسیار زیادی دارد.

از این دوهزارو ۵۰۰ کیلومتر، چقدر قبل از انقلاب ساخته شده است؟

حدود ۱۵۰ کیلومتر پیش از انقلاب ساخته شده اما باید در نظر داشت که این برآورد، تازه در سال ۵۳ مطرح شده و فرصتی برای اتوبان‌سازی وجود نداشته است. آزادراه دو باند جدا از هم است که از نو ساخته می‌شود. اما بزرگراه، یک باندش وجود دارد و یک باند دیگر کنارش می‌سازند. درنهایت، ساخت یک آزادراه جدید، از ساخت یک باند جدید کنار یک جاده رفت‌وبرگشتی و تبدیل آن به بزرگراه، برای دولت ارزان‌تر تمام می‌شود. اول اینکه طول بزرگراه بیشتر از آزادراه است چراکه آزادراه بسیاری از موقعیت‌ها را با ترانشه‌های بلند و احداث تونل، حل می‌کند یعنی تا می‌شود میان‌بر می‌زنند. مثلا درحال‌حاضر طول مسیری که از تهران با گذشتن از مسیر کرج، شهرستانک، مرزن‌آباد و چالوس به شمال می‌رسد، ۱۹۸ کیلومتر است. این میزان در آزاد راه تهران - شمال، که از دو دهه پیش در دست احداث است به ۱۲۱ کیلومتر تقلیل پیدا کرده یعنی ۶۷ کیلومتر کمتر شده است؛ هزینه سوخت، استهلاک و زمانی که در مسیر قدیم تلف می‌شود یک طرف، کشته و تلفات جانی و مالی جاده فعلی هم یک طرف. در ضمن علاوه بر کاهش مصرف سوخت به دلیل کاهش طول مسیر، به دلیل سرعت بالا و یکنواخت در اتوبان، یک کاهش مصرف سوخت دیگر هم هست. در سفر به شمال از مسیر آزادراه، زمان کارکردن موتور خودرو از پنج ساعت به یک‌ساعت‌ونیم کاهش می‌یابد.

در این مسئله‌ای که مطرح کردید در آینده هزینه ساخت آزادراه به دولت برمی‌گردد اما شما گفتید ساخت آزادراه از بزرگراه ارزان‌تر است. این را توضیح می‌دهید؟

در فرایند ساخت بزرگراه‌ها باید یک باند را از نو ساخت و باند قدیمی را نیز بهسازی کرد. هزینه بهسازی باند قدیمی حدود ۴۰ درصد هزینه احداث باند جدید است. نکته دیگر اینکه سالانه معادل شش درصد راه ساخته‌شده هر جاده‌ای، هزینه راهداری، شامل نگهداری و مرمت جاده و نصب و نگهداری تجهیزات ایمنی آن می‌شود. در ۱۰ سال، در ساده‌ترین حالت، مجموع هزینه مرمت بزرگراه معادل ۶۰ درصد احداث هر دو باند آن می‌شود. این هزینه مرمت و راهداری شامل حال آزادراه هم می‌شود اما آزادراه و بزرگراه یک فرق عمده دیگر هم دارند؛ از آزادراه عوارض می‌گیرند اما از بزرگراه نه. ۱۵ درصد عوارض دریافتی در آزادراه صرف راهداری می‌شود اما در بزرگراه علاوه بر اینکه دریافت عوارض انجام نمی‌شود هزینه راهداری نیز از بودجه عمومی و از خزانه برداشته می‌شود. یعنی آزادراه هم هزینه‌های راهداری را تأمین می‌کند و هم درآمدزاست اما بزرگراه برای نگهداری هم نیازمند بودجه بیت‌المال است. در ساخت آزادراه، سرمایه‌گذار متعهد می‌شود که ۱۵ درصد از عوارض اخذشده را به هزینه راهداری اختصاص دهد و پس از اتمام سال‌های بهره‌برداری نیز، آزادراه را با مشخصات ۹۵ درصدی روز اول، تحویل دولت دهد. از هر کسی بپرسید آزادراه برای دولت بیشتر هزینه دارد یا بزرگراه؟ می‌گوید آزادراه اما با این توجیهات بهتر می‌توان قضاوت کرد. آزادراه برای دولت هم ارزان‌تر تمام می‌شود و هم می‌تواند به صندوقی برای وزارت راه تبدیل شود. محورهای حمل‌ونقل جاده‌ای به چهار دسته: شریانی خاص (آزادراه و بزرگراه)، جاده‌های اصلی، فرعی (درجه یک و دو) و جاده روستایی تقسیم می‌شوند. مهم‌ترین قسمتی که باید ساخت و زودتر به اتمام رساند، همین آزادراه‌ها است. ما ۱۱ تا ۱۲ هزار کیلومتر بزرگراه و دوهزارو ۵۰۰ کیلومتر آزادراه داریم که متأسفانه بخش کمی سه‌خطه و چهارخطه و بخش عمده مسیرها دوخطه هستند که به‌سرعت اشباع می‌شوند. این در حالی است که در کشورهای توسعه‌یافته، مثل آمریکا، هر باند آزادراه، هشت خطه است.

به‌جز آزاد راه، اوضاع بقیه حوزه‌ها چطور است؟

ایران در حوزه راه روستایی شبکه کاملی از زیرساخت‌ها را دارد. وضع ما در این حوزه، از کل کشورهای آسیایی و خاورمیانه، هم از نظر طول و هم از نظر کیفیت راه‌ها، بهتر است چراکه هیچ کشوری برای این حوزه این‌چنین هزینه نمی‌کند. این به نظر من مثبت نیست. وضع ما در جاده روستایی بهترین است اما نباید این‌گونه باشد. روستاهایی با حداقل خانوار به آسفالت وصل شده‌اند درحالی‌که این اشتباه است.

چرا اشتباه است؟ یعنی نباید راه‌های روستایی آسفالت می‌شدند؟

باید روستاهای کوچک را ادغام می‌کردیم. سال‌ها پیش ما این کار را در بشاگرد هرمزگان انجام دادیم چراکه خدمات‌رسانی به ۹۰۰ روستا با کیفیت قابل‌قبول امکان‌پذیر نبود. حالا در این منطقه صد روستا وجود دارد و هر چندتا روستا به یک مرکز خدماتی وصل است. این کار باید در همه جای کشور به‌خصوص در دو دهه اول انقلاب که سیستم کوپنی جریان داشت، انجام می‌شد. با این کار هم در هزینه‌ها صرفه‌جویی می‌شود هم درجه رفاه در روستاها افزایش پیدا می‌کند. به دلیل پراکندگی نقاط جمعیتی در کشور، هزینه ایجاد زیرساخت‌ها آن‌قدر بالا رفته که شبیه چاه ویل شده است و تا قیامت هم پر نمی‌شود.

> **در دولت‌های نهم و دهم درست عکس این مسئله اتفاق افتاد؛ ۲۰۰ میلیارد تومان بودجه اتوبان‌سازی به صد میلیارد تومان و ۱۷۰ میلیارد تومان راه روستایی به هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان رسید. این یک حرکت پوپولیستی و مردم فریبانه بود و حالا می‌بینیم که راه‌های روستاها آسفالت شده و برق و همه امکانات به آنجا رفته اما تخلیه شده‌اند. چرا؟ چون فعالیت مناسب سطح رفاه ملی در روستا نیست**

در وضعیت آن روزها شاید کمتر کسی با این دید به ماجرا نگاه کرده باشد. حالا باید چه کار کرد؟

در شرایط فعلی هم درست کار نمی‌کنیم. در بحث سکونتگاه‌ها، ما در کنار تهران شهرهای جدید اندیشه، پرند، پردیس و هشتگرد را ایجاد کرده‌ایم. همین شهرهای جدید را می‌توانستیم به کنار دریا منتقل کنیم، فعالیت‌های صنعتی و اقتصادی را نیز به کنار آب بکشانیم. اول باید نقاط فعالیت مشخص می‌شد بعد به شهرسازی می‌پرداختیم. ما صنایع را به دلیل پرهیز از خسارت‌های ناشی از درگیری نظامی احتمالی، به مرکز کشور منتقل کرده‌ایم حال آنکه اگر قرار باشد این‌گونه مکان‌ها مورد اصابت قرار بگیرند دیگر فرقی نمی‌کند در مرکز کشور باشند یا در سواحل. در آن شرایط ما فولاد بندرعباس را به مرکز اصفهان، که با کمبود و حتی قحطی آب مواجه است، برده‌ایم اما این کارها هنوز هم ادامه دارد و آمادگی ذهنی برای انتقال صنایع به مرکز کشور کماکان پابرجاست. جمعیت ساکن در سواحل جنوبی کشور کمتر از دوونیم میلیون نفر است درحالی‌که می‌بینیم آن طرف آب، در یک باریکه لب دریا، چه سرمایه‌گذاری انبوهی کرده‌اند. این مسئله نشان می‌دهد که ما راه را درست نیامده‌ایم. ما باید ساخت زیربناها را درست و کارشناسی و براساس اولویت انجام می‌دادیم. اینکه ما در دو مقطع سال‌های ۶۲ و ۸۴ اولویت اول راه‌سازی را به راه روستایی داده‌ایم نشان می‌دهد که در مسائل اجرائی و اقتصادی درست مطالعه و فکر نکرده‌ایم. هرچه به ذهنمان رسیده بدون مطالعه، صورت‌جلسه و ابلاغ کرده‌ایم. در بودجه سال ۸۵، بودجه راه روستایی از ۱۷۰ میلیارد تومان به هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان افزایش یافت و اختصاص داده شد درحالی‌که ما در طول مدت سه سال از دولت اصلاحات، بودجه اتوبان‌سازی را از ۱۱ میلیارد تومان به ۲۰۰ میلیارد تومان رسانده و پیش‌بینی کرده بودیم در ابتدای برنامه چهارم توسعه این رقم به ۳۵۰ میلیارد تومان و تا انتهای برنامه چهارم به هزار میلیارد تومان برسد. اما متأسفانه در دولت‌های نهم و دهم درست عکس این مسئله اتفاق افتاد؛ ۲۰۰ میلیارد تومان بودجه اتوبان‌سازی به صد میلیارد تومان و ۱۷۰ میلیارد تومان راه روستایی به هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان رسید. این یک حرکت پوپولیستی و مردم فریبانه بود و حالا می‌بینیم که راه‌های روستاها آسفالت شده و برق و همه امکانات به آنجا رفته اما تخلیه شده‌اند. چرا؟ چون فعالیت مناسب سطح رفاه ملی در روستا نیست. ما در جاده روستایی، به‌غلط یا درست، وضعمان خیلی خوب است، در جاده‌های فرعی هم وضع خوب و در جاده‌های اصلی هم قابل قبول است، اما در شریان‌های خاص، شامل آزادراه و بزرگراه، مشکل داریم. اول باید احداث بزرگراه را متوقف کنیم و از این به بعد سرمایه‌گذاری‌ها روی ساخت آزادراه متمرکز شود. بخش خصوصی هم به‌شدت علاقه‌مند است در این حوزه فعالیت کند.

پس چرا گفته می‌شود بخش خصوصی هیچ وقت آن‌طور که بایدوشاید وارد صحنه نشده است؟

وارد شده.

چند درصد؟

حدود هزار و صد تا هزار و ۲۰۰ کیلومتر از این دو هزار و ۵۰۰ کیلومتر آزادراه موجود، با سرمایه‌گذاری بانک‌ها و مابقی با مشارکت بخش خصوصی ساخته شده است. زمانی که برای اجرای طرح‌های آزادراهی فراخوان می‌دادیم، حدود پنج تا ۱۰ سرمایه‌گذار خصوصی اعلام آمادگی می‌کردند. وقتی برای ساخت مسیر ساوه - همدان فراخوان دادیم، هشت سرمایه‌گذار و پیمانکار متقاضی بودند. هنوز هم این تقاضا وجود دارد. مثلا کمربند دوم تهران را که گفتند احداثش به‌صورت مذاکره‌ای داده شده است را اگر فراخوان می‌زدند، قطعا شرکت‌های زیادی برای سرمایه‌گذاری و اجرای طرح اعلام آمادگی می‌کردند و طرح را ارزان‌تر و با مشخصات مناسب‌تری را به انجام می‌رساندند.

ادامه در صفحه ۵

حضور کم‌فروغ صنعت فلزات اساسی در بازار سرمایه

صنعت فولاد گرفتار رکود

علی سیدخسروشاهی
تحلیلگر بازارهای مالی

صنعت فلزات اساسی در انتهای آذرماه سال ۱۳۹۲، ارزش بازاری بیش از ۵۸۴ هزار میلیارد ریال در بازار سرمایه داشت. درحال‌حاضر با ۴۶ درصد افت، ارزش روز این صنعت به ۳۱۱ میلیارد ریال رسیده است. همچنین جایگاه دومین صنعت بزرگ بورس از آنِ صنعت بانک‌داری است و بالاتر از صنایع فراورده‌های نفتی و کانه‌های فلزی قرار دارد. رکود حاکم بر بازار داخلی صنایع زیادی را متأثر کرده است، اما صنعت فولاد بیش از سایر صنایع در تنگنای حاصل از رکود گرفتار شده است؛ چراکه علاوه بر رکود داخلی، افت شدید قیمت‌های جهانی و افزایش قیمت حامل‌های انرژی در داخل باعث شده است قیمت تمام‌شده محصول در بسیاری از کارخانه‌های تولید فولاد ایران بالاتر از قیمت بازار باشد. صادرات فولاد چین در سال ۲۰۱۰، برابر با ۱.۶ میلیون تن بود که این رقم در سال ۲۰۱۴ به ۹۲ میلیون تن رسید و با توجه به میزان صادرات در هشت ماه نخست سال ۲۰۱۵، برآورد می‌شود تا پایان سال ۲۰۱۵ صادرات محصولات فولادی چین از مرز ۱۳۰میلیون تن بگذرد. در سال ۲۰۱۶ نیز صادرات فولاد چین براساس پیش‌بینی‌ها از میزان ۱۵۰ میلیون تن محصول نهایی فراتر خواهد رفت. این موضوع به این معناست که در سال ۲۰۱۶ در جهان حداقل ۱۵۰ میلیون تن صادرات فولاد ارزان‌قیمت از چین وجود خواهد داشت که نظم بازارهای مختلف به‌ویژه بازار خلیج‌فارس را به هم خواهد زد و حداقل ۱۲۰ میلیون تن نیز سنگ‌آهن دانه‌بندی‌شده مازاد وارد بازار خواهد شد و این موضوع نیز به معنی ادامه افت قیمت جهانی سنگ‌آهن است؛ حتی می‌توان شروع این رخداد را در سال ۲۰۱۵ نیز مشاهده کرد و با توجه به رکود گسترده در بازارهای مختلف، از جمله کشور خودمان و منطقه خاورمیانه، واضح است که چرا قیمت سنگ‌آهن و فولاد تا این حد کاهش یافته است، به‌صورتی‌که معادن کوچک سنگ‌آهن در جهان به‌ویژه ایران، با بحران جدی مواجه شده‌اند و قیمت تمام‌شده محصولات بسیاری از تولیدکنندگان فولاد درحال‌حاضر بالاتر از قیمت‌های بازار است. حال با توجه به اینکه در منطقه خاورمیانه انتظار ثبات و رونق اقتصادی در سال ۲۰۱۶ بسیار پایین است و امید به پایان بحران اتحادیه اروپا نیز در سال ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ کم‌رنگ است و جهان با عرضه مازاد فولاد و سنگ‌آهن نیز مواجه است، انتظار می‌رود حضیض قیمتی فولاد در سال ۲۰۱۶ نیز ادامه داشته باشد؛ اما از طرف دیگر یک موضوع باعث تأمل بیشتری در این زمینه می‌شود؛ اینکه در ایران لغو تحریم‌ها آغاز شده است و بسیاری از سرمایه‌گذاران به سراغ اقتصاد ایران آمده‌اند و کشور ما در شمار معدود کشورهای امن و باثبات منطقه خاورمیانه و شمال آفریقاست و پتانسیل خوبی برای ایجاد رونق اقتصادی دارد. صنعت فلزات اساسی در روزها و ماه‌های اخیر هم حضور کم‌فروغی در بورس از خود نشان داده و تأثیر چندانی بر روند معاملات و شاخص کل نداشته است. در معاملات روز یکشنبه، شاخص کل پس از افت‌وخیزهای پیاپی، با شش واحد افت در مقدار ۶۲هزارو ۹۴۲ واحد توقف کرد. ارزش معاملات بورس تهران هم کمی بیش از ۸۴۵ هزار میلیارد ریال رقم خورد.

عنوان شاخص	مقدار	تغییر
کل	۶۲۹۴۲.۷	-۵.۹۲
شاخص قیمت	۲۴۶۲۶.۵	-۲.۲۹
شاخص کل (هم‌وزن)	۹۶۸۴	۲۸.۷
شاخص قیمت (هم‌وزن)	۸۲۴۷.۹	۲۴.۴
آزاد شناور	۷۰۰۹۴.۸	۱۱۴.۴۲
۵۰ شرکت بزرگ	۲۵۷۶.۲	-۱.۴

پیشروی دلار تا سه‌هزارو ۵۱۵ تومان

شرق: دلار دیروز خود را به سه‌هزارو ۵۱۵ تومان رساند. در واقع بعد از اینکه دلار در نخستین روز هفته سطح قیمتی سه‌هزارو ۵۰۰ تومان را شکست و سه‌هزارو ۵۰۷ تومان معامله شد، دیروز این پیشروی دلار ادامه داشت تا اینکه این ارز خود را به سه‌هزارو ۵۱۵ تومان رساند. البته صبح دیروز، یعنی در ابتدایی‌ترین معاملات، دلار مانند آخر وقت روز شنبه سه‌هزارو ۵۰۷ تومان معامله می‌شد و در ادامه معاملات صعودی شد و تا سه‌هزارو ۵۱۵ تومان رسید. به گفته مصطفی قدرتی، معامله‌گر ارز و سکه، این بالاترین نرخ برای دلار در جریان معاملات دیروز محسوب می‌شود. در واقع بعد از اینکه دلار به این سطح قیمتی رسید، اندکی نزولی شد و بر قیمت سه‌هزارو ۵۰۹ تومان آرام گرفت. آن‌گونه که صرافان بازار تهران روایت می‌کنند با اینکه خریدار جدی‌ای برای دلار وجود ندارد؛ اما این ارز به شدت تمایل به صعود دارد. دراین‌میان، سکه طرح جدید فقط دو هزار تومان نوسان قیمتی روبه‌بالا داشت. در جریان معاملات روز گذشته، پایین‌ترین نرخ سکه ۹۳۶ هزار تومان و بالاترین نرخ آن ۹۳۸ هزار تومان بود. بازارهای جهانی طلا هم تعطیل بودند و به همین دلیل سکه کمترین نوسان قیمتی را تجربه کرد.

ارز *	قیمت(تومان)	تغییر
دلار آمریکا	۳۵۰۹	⇧
یورو	۳۸۷۳	⇧
پوند	۵۴۰۰	⇧
درهم	۹۵۴	⇧

طلاو سکه *	قیمت	تغییر
طرح جدید	۹۳۶۰۰۰	⇩
طرح قدیم	۹۳۶۰۰۰	⇧
نیم	۴۷۰۰۰۰	⇩
ربع	۲۴۹۰۰۰	⇩
گرمی	۱۶۹۰۰۰	—
گرم ۱۸ عیار	۹۵۵۷۴	⇧
اونس * (دلار)	۱۱۴۲	—

خبر

مدیرعامل اسبق ایران‌خودرو: پژو مدیون ماست

● **نسیم:** منوچهر منطقی گفت: از نظر دادن فناوری‌ها به ما، پژو نسبت به رنو خیلی دست‌ودلبازانه‌تر عمل کرد.منوچهر منطقی مدیرعامل اسبق ایران خودرو با اشاره به مذاکرات صورت‌گرفته درباره ادامه همکاری صنعت خودرو ایران با پژو گفت: درست است که پژو در طول سال‌ها حضور خود در ایران سرمایه‌گذاری نکرد، ولی با یک روش دیگر سرمایه آورد و آن سرمایه فنی بود. مثلا در پروژه ۲۰۶ صندوقدار، پژو سرمایه فنی در اختیار ما گذاشت و قصد داشت در مدل‌های بعدی خود در ایران نیز این کار را انجام دهد، یعنی فناوری‌اش را در اختیار ما قرار دهد.منطقی تصریح کرد: در قرارداد با رنو، پیشرفتی در فناوری خودروسازی کشور رخ نداد و پژو در کل بهتر از این شرکت در ایران کار کرده به همین خاطر است که تمام ادبیات موجود در ایران‌خودرو، پژویی است.او گفت: نمی‌گویم مدیون پژو هستیم، اتفاقا پژو مدیون ماست. منتها می‌خواهم بگویم از نظر دادن فناوری‌ها به ما، پژو نسبت به رنو خیلی دست‌ودلبازانه‌تر عمل کرد.

ایران و «انی» تفاهم‌نامه نفتی امضا کردند

● **مهر:** قائم‌مقام شرکت ملی حفاری از امضای تفاهم‌نامه اولیه با شرکت انی ایتالیا برای توسعه همکاری‌های دوجانبه در صنایع حفاری خبر داد.

محمدرضا تاکایدی با اشاره به انجام مذاکرات گسترده در حوزه افزایش تبادل دانش فنی با عراق در حوزه صنایع حفاری نفت و گاز، گفت: در حال رایزنی برای انجام فعالیت‌های دیگر در حوزه حفاری در شمال و جنوب عراق هستیم اما با توجه به شرایط کنونی عراق، این کار کمی مشکل است. قائم‌مقام شرکت ملی حفاری ایران با اعلام اینکه پیش‌بینی می‌شود تا چند ماه آینده مذاکرات با طرف عراقی به منظور امضای قراردادهای جدید در حوزه صنایع حفاری قطعی و نهایی شود، تصریح کرد: علاوه بر این، درحال‌حاضر با چند شرکت ترکیه‌ای بر اساس تخصص خود برای انجام پروژه‌های حفاری، هم به صورت اجاره دکل و هم به صورت پروژه‌های کلید در دست، مذاکره کرده‌ایم.وی با تأکید بر اینکه در زمینه تبادل دانش فنی و بحث آموزش با شرکت ملی نفت ایران و شرکت ملی نفت عراق مذاکراتی انجام شده است، بیان کرد: بر این اساس، شرکت ملی حفاری ایران به منظور توسعه همکاری‌ها با شرکت ملی نفت عراق اعلام آمادگی کرده است. تاکایدی با اشاره به جذابیت بازار انرژی ایران برای شرکت‌های اروپایی، بیان کرد: شرکت ملی حفاری ایران با شرکت‌های اروپایی همچون انی و ساییم ایتالیا مذاکراتی را آغاز کرده و در این مذاکرات تفاهم‌نامه‌ای نیز مبادله شده است.این مقام مسئول با یادآوری اینکه پیش‌بینی می‌شود نتایج مذاکره با شرکت انی و ساییم ایتالیا به‌زودی با مدیریت ارشد این دو شرکت نهایی شود، تأکید کرد: شرکت ملی حفاری ایران برای اجرای پروژه‌های حفاری در ایران و در خارج از کشور به صورت مشارکتی با این دو شرکت ایتالیایی اعلام آمادگی کرده است.

نعمت‌زاده:

۳۰ هزار میلیارد تومان در بسته جدید ضدرکود آزاد می‌شود

● **شاتا:** وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: راهکار اجرائی و عملی استفاده صنایع بزرگ کشور برای تأمین منابع مالی خود از طریق بازار سرمایه را دنبال می‌کنیم. «محمدرضا نعمت‌زاده» در جلسه شورای مشورتی امور صنایع درخصوص چگونگی استفاده واحدهای صنعتی بزرگ از بازار سرمایه گفت: طراحی و کنترل بازار سرمایه با توقف توزیع موقت سود سهام به‌منظور افزایش سرمایه، پذیرش ریسک‌هایی توسط دولت از طریق پشتیبانی توزیع اوراق قرضه، روان‌کردن خرید و فروش اقساطی، کاهش سریع سود بین بانکی، کاهش سپرده قانونی بانک‌ها از ۱۳ به ۱۰درصد و کاهش سود تسهیلات و سود سپرده‌گذاری می‌تواند ازجمله این راهکارها باشد.

بهترین خودروساز جهان را بشناسید

● **خبرآنلاین:** تویوتا مقام بهترین شرکت خودروساز جهان را از فولکس‌واگن گرفت. فولکس‌واگن درحالی‌که با خبرهای تقلب و کلاهبرداری درگیر است، لقب بهترین شرکت خودروسازی جهان را به تویوتا واگذار کرد. تویوتا در مقایسه با فروش ۷.۴۳ میلیون خودرو فولکس‌واگن از اول سال ۲۰۱۵ تا ماه سپتامبر، ۷.۴۹ میلیون خودرو فروخته است. فولکس‌واگن در نیمه دوم از تویوتا جلو زد، ولی مقام اول فقط سه ماه توانست لذت ببرد. خودروسازان در حال مبارزه با شرایط سخت بازار اقتصاد چین و روسیه هستند، درحالی‌که فولکس واگن مشکل دیگری هم دارد؛ از وقتی که متوجه کلاهبرداری این شرکت شدند به آنها اجبار شده که فروش مدل‌های دیزل را متوقف کنند. این خبر به‌نسبت دیر اتفاق افتاد که بر فروش ماه سپتامبر تأثیر بگذارد، ولی با بیرون‌آوردن چندین مدل خودرو از نمایشگاه‌ها در آخر ماه تویوتا توانست از فولکس‌واگن جلو بزند.