

ادامه از صفحه اول

پیام‌های یک جدایی

۱- از تیر ۸۴ که دولت به دست اصولگرایان افتاد و این جریان سیاسی برای اولین‌بار بر مسند قوه مجریه قرار گرفت، به واسطه نداشتن تجربه در «دولت‌داری» و همچنین میزان بضاعت از حیث نیروهای کارآمد اجرایی و آشفتگی گفت‌مانی که ناشی از تعارض بین آرمان‌ها و واقعیات جاری کشور بود، نوعی درهم‌ریختگی سازمانی در اداره کشور به وجود آمد که حاصل آن، به روایت آمارها، پسرفت معنادار کشور در حوزه‌های اقتصادی، فرهنگی و سیاسی بود. به‌ویژه طبقات فرودست جامعه در ابتدای سال‌های ۸۴ و ۸۵، اما روند توسعه کشور مختل شد. اجرای طرح‌های اقتصادی فاقد توجیه علمی و بوروکراتیک مانند طرح هدفمندکردن یارانه‌ها-که به بدترین شکل ممکن طراحی و اجرا شد- افت شاخص‌های رفاه در دوره موردنظر و توزیع ناعادلانه ثروت و عمیق‌ترشدن شکاف طبقاتی، ناسازگاری با جامعه بین‌الملل و ایجاد بستر مناسب برای اجماع جهانی علیه ایران، ناخشنودی طبقات مختلف اجتماعی از فرایندهای جاری سیاسی و افول اخلاقیات و فضایل در ساحت اجتماعی جامعه ایرانی، ازجمله مسائل مدیریت دوران اصولگرایان است. افکار عمومی به مقایسه میان دولت اصولگرا و اصلاح‌طلب، در خرداد ۹۲ به این نتیجه رسید از طیف اصولگرایان هرکس که مسئولیت قوه مجریه را برعهده بگیرد، بدون شک راه همین است که آقای احمدی‌نژاد رفت. همه اینها سبب شده تا طیفی از اصولگرایان اصل این‌بار برای پاک‌سازی جریان اصولگرایی از افراطی‌گری و همچنین آنچه انحراف می‌خواندش، در انتلافی در همچنان منحرفان و افراطیون حضور دارند، شرکت نکنند. ۲- قدرت‌گیری هشت‌ساله دولت منتسب به اصولگرایان، باعث شد تا به‌ویژه پس از انتخابات دهم ریاست‌جمهوری و همچنین ظهور نراسایی‌های اجرایی در کشور، نوعی انشقاق بین نیروهای اصولگرایی به وجود آید. میدان‌داری افراطیون در اردوگاه اصولگرایی حتی به بعد از انتخابات ۹۲ نیز کشید، آنجا که موضوع مذاکرات هسته‌ای و «برجام» با وجود تأیید از سوی مقامات عالی نظام، مورد نقد و تخریب این گروه قرار گرفت و همچنین شاخصی برای اصولگرا بودن یا نبودن شد. این روند، عقلای اصولگرای را با تردید روبه‌رو کرد و ازاین‌رو انسجام تشکیلاتی و سازمانی اصولگرایان با مشکل روبه‌رو شد. ۳- اما این همه شاید آسیب‌هایی بود که بر پیکره اصولگرایی وارد شد. مشکل اصلی زمانی مطرح شد که علی لاریجانی در انتاف اصولگرایان شرکت نکرد و ناطق‌نوری هم اعلام کرد در کنار هیچ جریان سیاسی‌ای در انتخابات پیش‌رو شرکت نمی‌کند. هم لاریجانی وزنه قابل تأملی بود و هست و هم ناطق‌نوری اندوخته‌ای درخور. آژان‌رو بسیاری از کارشناسان پیش‌بینی می‌کردند اردوگاه اصولگرایی دچار تشقت و درهم‌ریختگی شود که این‌گونه هم شد.

جهل، کینه‌توزی و انتقام

و خواهان گشایش و اصلاحاتی همچون آزادی‌های سیاسی و اجتماعی در عربستان بود و اعدام او نشان می‌دهد که عربستان قصد ندارد اصلاحاتی را که در زمان ملک عبدالله شروع شده بود ادامه دهد. کسری بودجه ۹۷ میلیارددلاری عربستان با وجود درآمد کم‌نظیری که از سرزمین وحی و فروش نفت دارند، به دلیل سیاست‌های غلط و مداخله‌جویانه در منطقه و جهان اسلام است. از عجایب روزگار ماست کشوری که مهد تکثیر و تربیت رادیکالیسم است، نمایش اجتماع ضدتوروریسم برگزار می‌کند که حاصل خونی‌تی جز اعدام رهبر شیعیان عربستان سعودی و ۴۶ نفر دیگر در پی ندارد.

بنابراین اعدام شیخ نمر نمی‌تواند بی‌ارتباط با دیدار حامیان گروه‌های تکفیری- تروریستی در ریاض باشد. درحالی‌که از مدت‌ها قبل، بیشتر کشورهای اسلامی نسبت به عواقب اعدام شیخ نمر به عربستان هشدار و انذار داده بودند، چنین رخدادی در نمی‌توان بی‌ارتباط با ناکامی‌های منطقه‌ای عربستان دانست. عربستان با این حرکت می‌خواهد هشداری به کشورهای حامی مقاومت و کشورهای متنفذ و در مسائل منطقه‌ای تضادهایی با منافع عربستان دارند، بدهد. غافل از اینکه اعدام نمر، در راستای ناکارآمدی سیستم فرسوده پادشاهی تفسیر می‌شود و مَقَری برای آل‌سعود از وضعیتی که به آن گرفتار شده‌اند ایجاد نمی‌کند. جنایت اخیر پرونده سیاهی هم برای دولت آل‌سعود است که به حقوق بشر اعتداد ندارد و ناقض حقوق اولیه شهروندان خود است و هم رسوایی دیگری بر مدعیان غربی و متحdan عربستان است که در قبال چنین مسائلی همواره معیارهای دوگانه داشته‌اند و با ازدست‌دادن قوه بینایی خود، دچار کوری مژمن در برابر این ظلم آشکار شده‌اند. جنایت بزرگی که در نتیجه درمورد شیخ ابراهیم زکترآکی انجام می‌شود با اعدام شیخ نمر خلاف شعارهای آزادی و حقوق بشری است که غربی‌ها سرمی‌دهند؛ اما واکنش غربی‌ها به این جنایات، فقط سکوت است. چراکه منافع آنها با بشکه‌های نفت عربستان که به نازل‌ترین قیمت در اختیارشان قرار می‌گیرد، گره خورده است. ۱۱ سپتامبر به‌عنوان نقطه عطف تروریسم در سال‌های اخیر از دل عربستان بیرون آمده و ریشه همه فتنه‌های منطقه، وهابیت است. اعدام شخصیتی مانند شیخ النمر که ابزاری جز سخن‌گفتن برای بیگیری اهداف سیاسی و دینی خود نداشت فقط عمق بی‌تدبیری و بی‌مسئولیتی حاکمان عربستان را نشان می‌دهد.

اقتصاد

هشدار ترکان درباره رقابتی جدی ترانزیتی ایران

چین و عراق در حال دورزدن ایران هستند



هم‌اکنون در کشور وجود ندارد که ممکن است نبود آنها ناشی از شرایط تحریم باشد؛ بنابراین در وضعیت جدید بین‌المللی ایران امیدواریم بتوانیم نقش خوبی برای پارک‌های لجستیکی تعریف کنیم؛ همان‌طور که هم‌اکنون برخی از مناطق ویژه اقتصادی چنین نقشی در به‌خوبی ایفا می‌کنند.

افتتاح ۳ سکوی صادراتی شلمچه و ماکو

به گفته ترکان، انرژی با تکمیل بندر کاسپین، این مزیت را خواهد داشت که نقش لجستیکی قابل دفاعی را ایفا کند، اما آن‌دسته از مناطق آزادی که در زنجیره صادراتی قرار دارند نیز تاکنون نتوانسته‌اند به‌خوبی نقش‌آفرین شوند که نمونه آن را در شلمچه و ماکو می‌توان دید که سکوهای منظم پاکیزه و با حساب و کتابی برای صادرات به وجود آورده‌اند.

مشاور عالی رئیس‌جمهور در ادامه به ایجاد یک پارک صادراتی ۱۲ هکتاری در ماکو اشاره و بیان کرد: به‌تازگی صد هکتار زمین نیز از سوی بخش خصوصی تحویل گرفته شده تا پارک‌های صادراتی را توسعه دهند، ضمن اینکه مزیت‌های جغرافیایی در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ایران اگرچه در دست ساخت داریم که می‌تواند تحول‌آفرین باشد؛ البته بندر کاهه در خلیج‌فارس نیز از گذشته در دست ساخت بوده است. در کیش ساخت یک بندر ۳۷ هزار تنی در دولت یازدهم آغاز شده و در جزیره هندورابی نیز یک فرودگاه و بندر جدید در حال ساخته‌شدن است که امسال ساخت باند فرودگاه تمام می‌شود. در چابهار نیز به غیر از فرودگاه کنارک، یک فرودگاه مستقل در داخل این منطقه آغاز ایجاد خواهد شد. ترکان همچنین در همایش حمل‌ونقل صادراتی با اشاره به ایجاد پارک‌های لجستیکی در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور، گفت: در سیرجان و سلفچگان پارک لجستیکی ایجاد شده و البته برخی از بنادر نیز نوعی پارک لجستیکی به شمار می‌آید که نمونه آن بندر شهیدرجایی است که در خط دوم عملیاتی خود، به‌عنوان یک پارک لجستیکی عمل می‌کند. البته برخی از بنادر خط سومی هم دایر کرده‌اند که در حوزه صادرات و تولید کالاهای صادراتی فعالیت می‌کند؛ به‌نحوی‌که این نقش در سرخس و دوغانرود به‌لحاظ صادراتی بسیار مؤثر است. باز از زیربناهای نیز ایجاد شده، اما متأسفانه به‌نگاه‌هایی که متناسب با آن وارد عمل شوند

او در ادامه با اشاره به ۱۶۰ لکه و منطقه هوایی سررمایه‌گذاری‌های خوب نیز در حوزه‌های مختلف حمل‌ونقلی در سال‌های گذشته انجام شده‌اند که نمونه آن خط سراسری راه‌آهن است که از سرخس تا بندرعباس کشیده شده، اما مزیتی که این خط آهن برای ما به‌وجود آورده، قطعاً همیشگی نیست.

۱۶۰لکه ممنوعه‌هوایی در کشور

او در ادامه با اشاره به ۱۶۰ لکه و منطقه هوایی ممنوعه، گفت: به‌دلیل شرایط جنگی، برخی از کریدورهای هوایی کشور به‌لحاظ امنیتی ممنوعه اعلام شده بودند. درحالی‌که سازمان هواپیمایی کشوری با هماهنگی دستگاه‌های مربوطه، محدودیت آنها را برداشته‌اند و البته امیدواریم با کوشش خود در کنار دولت به مباحث امنیتی، به غیرممنوعه‌کردن این کریدورهای هوایی ادامه دهند. به گفته ترکان بخشی از این دالان‌های ترانزیتی را

دالان‌های کابلی تشکیل می‌دهند که بسیار ترانزیت سودآوری دارند و حمل‌ونقل «ای‌تی» را انجام می‌دهند. ضمن اینکه حمل‌ونقل لوله‌ای نیز یکی از زمینه‌های خوب ترانزیت برای کشور است که باید توسعه یابد. همان‌طورکه خطوط نکا به جاسک و سرخس به جاسک هنوز ساخته نشده‌اند و طبق

دستور رئیس‌جمهور، قرار است پایانه دوم صادرات نفت از خلیج‌فارس به دریای عمان بیاید که محل احداث این پایانه در جاسک انتخاب شده است. هم‌اکنون، باید خطی از گره به جاسک، برای صادرات نفت بسازیم؛ ضمن اینکه هم‌زمان با این، دو کریدور مهم یکی در شرق و دیگری در غرب ایران در حال احداث است. یک کریدور رقیب برای ترانزیت ایران،

کریدور گوادر- قره‌قم-کاشغر به‌شمار می‌آید که از پاکستان به چین می‌رود و با سرمایه‌گذاری ۴۶میلیارددلاری چینی‌ها در حال ساخت است؛ اما درعین‌حال می‌تواند رقیبی برای کریدورهای ترانزیتی ایران باشد و به نوعی بخش ایران را دور می‌زند. کریدور دیگری که در فاو در دست ساخت است و به نوعی رقیب کریدورهای ترانزیتی ایران به شمار می‌رود، از سوی عراق در خور عبدالله تدارک دیده شده است که بندری جدیدی به نام دیلمون‌تتی را در حال ساخت دارد و قرار است موج‌شکن‌هایی به طول ۱۰ و ۱۵ کیلومتر در آن ساخته شود که بر این اساس، به این

کریدور کانال سوئز خشک می‌گویند. مشاور عالی رئیس‌جمهور اظهار کرد: هم‌اکنون، عراق با احداث این بندر در ساو و اتصال آن به مدیترانه عملگردي مساوی کانال سوئز آغاز خواهد کرد و البته رقیب ایران هم خواهد شد. درحالی‌که باز هم تصور ما بر این است که مزیت‌های جغرافیایی ایران می‌تواند در رقابت برنده شود، اما باید به موقع پروژه‌های مربوط به آن را بسازیم.

ضرورت توجه به مدل‌های جدید حمل‌ونقل کانترینری

وی گفت: در دنیا حمل‌ونقل کانترینری تغییر شکل و کشتی‌های کانترینری TEU (واحد شمارش شکل (کانترینر) دوهزار جای خود را به کشتی‌های کانترینری پنج‌هزار TEU داده است که ایران باید به تناسب این تغییر، خود را سازگار کند. ایران نیز البته باید

استراتژی اقتصاد دریامحور را پیش برد و اقتصاد سواحل را احیا کند. این در شرایطی است که در دنیا مادیوروت‌هایی ایجاد شده است که کار ترانزیت را با استفاده از کشتی‌های غول پیکر، ساماندهی می‌کند. بر این اساس، قرار است یک مادیوروت در سواحل مکران یا عمان ایجاد شود که هم عمان و هم ایران، در تلاش هستند تا این مادیوروت را به نام خود ایجاد کنند. پس نباید از گردونه رقابت با عمانی‌ها عقب بناییم.

شرکت‌های حمل‌ونقل خارجی بایبند تا کرایه‌ها ارزان شود

رئیس سازمان توسعه تجارت هم در این همایش سخنرانی کرد. وی‌الله افخمی‌راد، با بیان اینکه هزینه حمل‌ونقل در کشور ما دو برابر کشورهای صنعتی است، گفت: در ایران شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی وجود ندارد و کامیون‌ها به صورت خودمالکی اداره می‌شوند که برای رقابت‌پذیری نیازمند حضور شرکت‌های خارجی هستیم، به گزارش تسنیم، او گفت: حمل‌ونقل، تأثیر مستقیمی در قیمت تمام‌شده کالاهای صادراتی دارد؛ به‌طوری‌که در کشور ما هزینه حمل‌ونقل با وجود اینکه قیمت انرژی بالاست، نرخ بیشتری در مقایسه با سایر کشورها دارد.

هزینه حمل‌ونقل در ایران دو برابر کشورهای صنعتی است

افخمی‌راد گفت: سهم حمل‌ونقل از صادرات کالاهای نیمه‌فرآوری شده ۱۸ تا ۲۵ درصد و کالاهای خام ۳۰ تا ۳۵ درصد است؛ درحالی‌که این کالاهای کشورهای صنعتی حداکثر ۱۸ درصد هزینه‌هاست، یعنی هزینه حمل‌ونقل در کشور ما دو برابر کشورهای یادشده است. پایین‌بودن توان عملیاتی بنادر ما در مقایسه با بنادر شرکای تجاری ایران مانند چین و امارات قابل‌ملاحظه است؛ به‌طوری‌که توان عملیاتی بنادر ما پنج میلیون و ۱۶۳ هزار TU، امارات ۲۱ میلیون TU و چین ۱۸۲ میلیون TU است که حتی کشور امارات پنج‌برابر ظرفیت ما توان عملیاتی بندری دارد. افخمی‌راد در ادامه، با بیان اینکه حمل‌ونقل زمینی ما به مشکلات متعددی روبه‌روست، گفت: خودمالکی کامیون‌ها و اقدام شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، ازجمله مواردی است که هزینه حمل‌ونقل را در کشور ما افزوده است.

ایران نیازمند حضور شرکت‌های خارجی بین‌المللی

وی اضافه کرد: برای منطقی‌شدن قیمت‌های حمل‌ونقل باید رقابت‌پذیری لازم صورت گیرد و شرکت‌های بین‌المللی خارجی در ایران حضور یابند. آماده‌نبودن ظرفیت‌های تولید و عدم رقابت‌پذیری کالاه، از لحاظ قیمت با نمونه‌های خارجی از جمله مواردی است که مانع توسعه صادرات شده است. ناوگان حمل‌ونقل داخلی کشور نیز بسیار ضعیف است و جا دارد که شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی برای ارتقای کمی و کیفی کامیون‌های خود اقدامات اساسی انجام دهد. زمانی‌که در مرز بارگان حضور می‌یابند، کیفیت کامیون‌های ایرانی با ترکیه بسیار مشخص و قابل‌ملاحظه است. هزینه هر کانترینر در بندر شهید رجایی ۴۳ دلار است که این رقم در مقایسه با بندر راس‌الخیمه، فجیره و سلامه‌عمان تفاوت بسیاری دارد؛ به‌طوری‌که این‌ر رقم در بنادر بازرگاری و تخلیه در بنادر کشور، با شش کشور مقایسه شده است؛ به طوری که بارگیری در بندرعباس چهار روز و ۹ ساعت و ۴۵ دقیقه انجام می‌شود. این رقم در کشورهای مقایسه‌شده کمتر از ۱۰ ساعت است.

خبر

رئیس کمیته بازرگنی قراردادهای نفت:

محور قراردادهای نفتی جدید ایران حفظ مخزن است

● **ایسنا:** رئیس کمیته بازرگنی قراردادهای نفتی با اشاره به اینکه پس از برداشته‌شدن تحریم‌ها روند قانونی بستن قرارداد با برگ‌زاری مناقصه صورت خواهد گرفت، گفت: محور برنامه‌ریزی‌ها و بزرگ‌ترین تکلیف ما در ایجاد IPC حفظ مخزن بوده است. سیدمهدی حسینی در میزگرد تلویزیونی بررسی قراردادهای جدید نفتی درباره محرمانه‌بودن IPC تصریح کرد: اصلاً براساس قانون، تمامی قراردادهـا محرمانه هستند؛ اما IPC یک مدل قراردادی است و می‌تواند محرمانه نباشد. متن آن در اختیار وزارت نفت قرار دارد و اگر صلاح بدانند آن را منتشر می‌کنند. ضمن اینکه تمامی این متن در سیمینار دوازده تهران ارائه شده و هیچ چیز محرمانه‌ای درباره آن وجود ندارد. رئیس کمیته بازرگنی قراردادهای نفتی در ادامه درباره اینکه گفته می‌شد مدل جدید قراردادی بازگشت به گذشته و زمان قراردادهای امتیازی در حوزه نفت است، عنوان کرد: هر دوره قراردادی تعریف خود را دارد و نباید دراین‌باره احساسی برخورد کرد. دوره امتیازات به حدود ۱۰۷ سال پیش و قبل از ملی‌شدن نفت باز می‌گردد که در آن امتیازات طی دوره‌های طولانی ۲۰ تا ۵۰ ساله داده می‌شد و مناطق بسیار بزرگی در محدوده کار کسرسیموم با شرکت خارجی قرار می‌گرفت، نفت تولیدی، حاکمیت و اجرا نیز متعلق به همان شرکت بود و بیش از ۱۶ درصد درنهایت گیر کشور نمی‌آمد. حسینی ادامه داد: ولی ما در دوره مدل قراردادی IPC حتی بی‌مقابل، قراردادهای خدمانی را انتخاب کردیم که مالکیت، حاکمیت و نظارت در آن در دست دولت است و پیمانکار با قبول ریسک، سرمایه و تکنولوژی را وارد می‌کند و در ازای آن دستمزد می‌گیرد. وی با تأکید بر اینکه محور برنامه‌ریزی‌ها و بزرگ‌ترین تکلیف در تدوین مدل جدید قراردادی حفظ مخزن بوده است، تصریح کرد: در دوره قراردادهای بیع متعاقب، توسعه صورت می‌گرفت؛ اما پس از آن هرگونه سرمایه‌گذاری و استفاده از تکنولوژی برعهده خودماد بود که ما اینها را نداشتیم؛ اما در قراردادهای جدید دوره هر قرارداد می‌تواند حداکثر ۲۰ سال باشد. رئیس کمیته بازرگنی قراردادهای نفتی، مدل IPC را تنها مدل قراردادی دانست که درباره آن با جزئیات تائین‌اندازه بحث شده است، گفت: کسی نیست که امروز بتواند بگوید که از او نظر خواسته نشده است و ما با تمام نهادهـا و مسئولان ذیربط مشورت کرده‌ایم. حسینی افزود: در کمسیون انرژی نیز دو جلسه سرشش‌وایسخ برگزار کرده‌ایم. وی در ادامه درباره اینکه وضعیت قراردادهای نفتی ایران در صورت بازگشت تحریم‌ها خواهد بود، اظهار کرد: اظهار کرد: اگر وضعیت پیش آید که در آن تحریم‌ها بازگردد یا مصداق وضعیت فوری خواهد بود که در آن مسئولیت از افراد ساقت می‌شود با اینکه نقض قراردادی به‌حساب خواهد آمد. رئیس کمیته بازرگنی قراردادهای نفتی درباره ارتباط IPC با اقتصاد مقاومتی نیز تصریح کرد: این مدل قراردادی به‌طورکامل با بند ۱۴ سیاست‌های اقتصاد مقاومتی همخوانی دارد و ما برای اجرای آن از امکانات و سرمایه خارجی بهره می‌بریم و از منابع داخلی حداکثر استفاده را می‌کنیم.

معاون زنکته:

بالایشگاه‌سازی در ایران تعطیل نمی‌شود

● **مهـر:** معاون وزیر نفت با بیان اینکه باوجود سقوط قیمت نفت، پالایشگاه‌سازی در ایران تعطیل نخواهد شد، گفت: قیمت‌های فعلی، ملاک قیمت واقعی نفت نیست و دوره کاهش قیمت‌ها به‌پایان می‌رسد. عباس کاظمی در تشریح مهم‌ترین برنامه‌های ساخت پالایشگاه‌های جدید نفت و میعانات گازی در کشور هم‌زمان با سقوط آزاد قیمت طلای سیاه، گفت: قیمت‌نفت در سطوح فعلی باقی نمی‌ماند و بالاخره قیمت‌ها افزایش می‌یابد. معاون وزیر نفت با اعلام اینکه به‌رودی قیمت نفت خام در بازار جهانی واقعی خواهد شد، تصریح کرد: در شرایط فعلی جایگزینی حامل‌های انرژی‌های جایگزین، عمداً زغال‌سنگ، یکی از مهم‌ترین دایل کاهش قیمت جهانی نفت خام به شمار می‌رود.

سیف:

بانک‌ها برای پساتحریم آماده نیستند

● رئیس‌کل بانک مرکزی بااشاره‌به رقابت ناسالم بانک‌ها در حوزه افزایش سپرده و افزایش شعبه، گفت: بانک‌های کشور آمادگی لازم را برای حضور در عرصه بین‌المللی ندارند. به گزارش روابط عمومی، ولی‌اله سیف، رئیس‌کل بانک مرکزی در جلسه هم‌اندیشی مدیران عامل بانک‌ها و بانک مرکزی با مروری بر آمار و عملکرد دولت و بانک مرکزی در سال جاری گفت: تحریم‌های بین‌المللی در هفته‌های آینده برداشته می‌شود؛ اما بانک‌های ما آمادگی لازم را برای حضور در عرصه بین‌المللی ندارند و در برخی شاخص‌ها با دنیا، فاصله زیادی داریم و باید تمام تلاش در همه بانک‌ها بر آماده‌سازی برای شروع سریع فعالیت بعد از اجرای برجام باشد.

طلاو سکه +	قیمت	تغییر
طرح جدید	۹۳۳۰۰۰	۲۳۰۰+
طرح قدیم	۹۳۲۰۰۰	۲۰۰+
نیم	۹۴۴۰۰۰	-
ربع	۲۶۳۰۰۰	-
گرمی	۱۷۱۰۰۰	-
گرم ۱۸ عیار	۹۵۳۴۰	۲۰-
اونس * (دلار)	۱۰۶۱	-

ارز *	قیمت(روانی)	تغییر
دلار آمریکا	۳۶۷۵	۷+
یورو	۴۰۰۰	۱۰-
پوند	۵۴۲۰	۲۰-
درهم	۱۰۰۵	۲-

وقت بازار بر میانه قیمت بالاترین و کمترین نرخ یعنی ۹۳۳ هزار تومان توقف کرد. دیروز هم مانند روز شنبه هر سکه امامی با ۱۶ هزار تومان حباب مثبت مواجه شد. دلار هم بین سه‌هزارو ۶۷۸ تا سه‌هزارو ۶۶۸ در نوسان بود و آخرین قیمتی که دلار در بازار دیروز با آن معامله شد سه‌هزارو ۶۷۵ تومان بود.معاملات جهانی اونس این معنا که سمت‌وسویی نداشت و در میانه بالاترین و کمترین قیمت ایستاد. هر سکه طرح جدید بین ۹۳۱ هزارو ۵۰۰ و ۹۳۳ هزارو ۵۰۰ تومان در نوسان بود که در آخر