

بازار سرمایه

ادامه نزول پاییزی شاخص



شهروند | دیروز روند نزولی شاخص بورس تهران در اولین ماه پاییزی سال ادامه یافت به این ترتیب دامسج بازار با افت ۵۸ واحدی به ۷۱ هزار و ۶۴۳ واحد رسید. گروه دارو و دریایی در جریان معاملات تالار شیشه‌ای مورد توجه سهامداران واقع شد. دیروز همچنین نماد معاملاتی کشتیرانی پس از یک ماه توقف به بازار بازگشت و مانع از ریزش بیشتر شاخص شد.

شاخص‌ها			
عنوان شاخص	مقدار	تغییر	درصد
کل	۷۱۶۴۳/۷	(۵۸/۵)	(۰/۵۸)
۳۵ شرکت بزرگ	۳۳۹۰/۹	(۹/۱)	(۰/۲۸)
آرکادشتاور	۸۰۷۳۸	(۶۵/۹)	(۰/۵۸)
بازار اول	۵۲۵۷۳	(۹۵/۹)	(۰/۱۸)
بازار دوم	۱۴۲۳۳۳/۱	۲۲۰/۱	۰/۱۵
صنعت	۶۰۷۹۶	(۳۱)	(۰/۵۵)

از تالار چه خبر

• **تحقیق بودجه شرکت‌ها در ۶ ماهه** | محدود رضا خواجه‌نصیری مدیر نظارت بر بورس‌ها و بازارهای سازمان بورس گفت: در حال حاضر سطح عرضه‌های بازار به شدت کاهش یافته و قیمت سهام شرکت‌ها به پایین‌ترین حد خود رسیده است. او با بیان این که برخی شرکت‌ها بودجه خود را در ۶ ماهه پوشش دادند و بخش زیادی نیز می‌توانند بودجه را پوشش دهند، اظهار کرد: با توجه به رکود سایر بازارها و با توجه به چشم‌انداز کاهش سود در شبکه بانکی، بازار سرمایه می‌تواند در نیمه دوم سال مثبت باشد.

• **راه‌اندازی بازار گواهی ظرفیت** | محمدحسین عسگری رئیس اداره عملیات بازار بورس انرژی گفت: برای جلب مشارکت بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در توسعه ظرفیت تولید برق، ایده خلق اوراق بهاداری تحت عنوان گواهی ظرفیت به‌عنوان جایگزین هزینه عمومی برقرار می‌شود. این اقدام در وزارت نیرو شکل گرفت. او افزود: اوراق گواهی ظرفیت سندی است قابل مبادله که با اجازه وزارت نیرو مبتنی بر ایجاد ظرفیت نیروگاهی قابل اتکا جدید با کاهش قدرت‌برداردی مشترکان صادر می‌شود.

• **تقویت بازار با فرمول قیمت‌گذاری پتروشیمی‌ها** | محمدرضا پورابراهیمی عضو کمیسیون اقتصادی مجلس، با تأکید بر این که باید فرمولی برای تعیین خوراک گازی پتروشیمی‌ها که متأثر از قیمت‌های جهانی و منطقه‌ای است، تهیه شود، گفت: تعیین فرمول قیمت‌گذاری خوراک گازی پتروشیمی‌ها بازار بورس را تقویت و زمینه‌افزایش سرمایه‌گذاری‌ها را در کشور فراهم می‌کند.

• **افزایش نقدشوندگی با اوراق آتی سهام** | محمدبهشتیان کارگزار بورس تهران گفت: اوراق آتی سهام ابزار بیست که علاوه بر نقدشوندگی بازار سرمایه به پوشش ریسک سهامداران نیز کمک می‌کند و این امکان را فراهم می‌کند که حتی سهامداران بدبین از بازار در روزهای منفی نیز سود ببرند. به گفته او این اوراق نه تنها به نقدشوندگی بازار کمک می‌کند بلکه به کسانی که نسبت به بازار بدبین هستند فرصتی می‌دهد تا معاملاتی انجام بدهند که در آن سودی بدست آورند.

اتفاق روز

در مرداد ۹۳ رخ داد

افزایش چک‌های برگشتی ۵/۵ درصد

آمار بانک مرکزی از روند صعودی چک‌های برگشتی نشان می‌دهد از نظر مبلغ، میزان برگشتی‌ها از حدود ۲۵ درصد کل چک‌ها در سال ۸۵ در مرداد امسال به ۵۵ درصد رسیده است. درصد چک‌های برگشتی از کل چک‌ها از نظر تعداد هم در این مدت از ۴۵ درصد به ۱۲/۵ درصد رسیده است. سال ۸۵ روزانه به‌طور متوسط حدود ۱۰ هزار برگ چک، برگشت می‌شود و حالا حدود ۱۶ هزار برگ، این رقم به معنی کم‌تعداد شدن یک‌سند بانکی به نام چک است. واقعیتی که باعث شده است به گفته رئیس مرکز آمار قوه قضائیه، چک برگشتی جزو ۱۰ جرم اول کشور باشد. خیلی‌ها اوضاع اقتصادی را علت اصلی افزایش چک‌های برگشتی می‌دانند اما خیلی‌ها هم معتقدند اگر قوانین چک اصلاح شود این همه چک برگشتی نخواهیم داشت.

رمزگشایی اولیه سقوطی که منجر به مرگ ۴۰ ایرانی شد

خرابی موتور و اضافه‌بار، «ایران ۱۴۰» رازمین زد

رئیس تیم بررسی سانحه: «افروند» ایران ۱۴۰ دیگر در کشور وجود دارد
سیستم هشداردهنده هواپیما خراب بوده است



عکس: سیدمحمد غلام‌حسینی / شهروند

گروه اقتصادی شهروند | ۱۹ مردادماه بود

که خبر سقوط ایران ۱۴۰، هواپیمای اوکراینی ایرانی‌سازی شده همگان را در شوکی همراه با اندوه فراوان فرو برد. اتفاقی که با وقوع آن ۴۰ تن از هموطنان مسافر بدون خداحافظی با خانواده‌هایشان به دیار باقی شتافتند. اما اکنون با گذشت کمتر از ۲ ماه از آن حادثه، محمد شهه‌زایی، رئیس تیم بررسی سانحه ایران ۱۴۰ به میان خبرنگاران آمد تا آخرین یافته‌هایش را از سقوط درناک ایران ۱۴۰ به اطلاع عموم برساند. ناگفته نماند، پیش از این معاون وزیر راه اعلام کرده بود: برای انتظار اطلاعات جدید از سقوط هواپیما به‌طور قانونی حدود ۴۰ روز زمان داریم، اما این مدت را به زمان کمتری تقلیل خواهیم داد (نقل به مضمون). حال در همین شرایط اخبار رسیده حکایت از جزئیات جدیدی دارد. جزئیاتی که به اضافه‌بار ایران ۱۴۰، نارسایی اخطارهای موتور به خلبان و عملکرد پرخطای ملخ هواپیما اشاره دارد.

۱۰ فروند دیگر ایران ۱۴۰ داریم

در ایمن راستا محمد شهه‌زایی در حاشیه نشست مطبوعاتی جهانگیریان رئیس سازمان هواپیمایی کشوری گفته است هواپیمای آنتونوف ۱۴۰ در اوکراین طراحی شده و قرارداد ساخت آن در سال ۱۳۷۵ در ایران منعقد شد و در سال ۱۳۷۶ ساخت هواپیما در اوکراین به پایان رسید و در سال ۱۳۷۸ عملیات مونتاژ آن در ایران آغاز شد. وی ادامه داد: در سال ۱۳۷۹ این تایپ هواپیما گواهینامه پروازی از سازمان هواپیمایی کشورهای مشترک المنافع دریافت کرد و در سال ۱۳۸۰ گواهینامه پروازی از سازمان هواپیمایی ایران را دریافت کرد و در همان سال اولین فروند این هواپیما در ایران مونتاژ شد. وی ادامه داد: هم‌اکنون ۱۰ فروند، از این هواپیما در ایران و ۲۰ فروند آن در کشورهای نظیر اوکراین و روسیه پرواز می‌کنند، از این ۱۰ فروند، ۴ فروند در بخش غیر نظامی و ۶ فروند در بخش نظامی فعال هستند.

او افزود: اولین پرواز آنتونوف ۱۴۰ به‌عنوان هواپیمای مسافری از سال ۸۳ آغاز شد و بعدها در سال ۱۳۹۰ شرکت هسا ایر که بعداً به سپاهان ایر تغییر نام داد با افزودن از این هواپیما اقدام به جابه‌جایی مسافر کرد.

ترکیب اضافه‌بار با خطای ملخ‌ها

رئیس تیم بررسی سانحه ایران ۱۴۰ درباره جزئیات این پرواز مرگ، گفت: هواپیمای سانحه‌دیده سپاهان ایر، ۱۴۰۰ ساعت پرواز داشته که در سال ۲۰۰۸ ساخته شده و نمونه پنجم تولیدی ایران بوده است. شهه‌زایی ادامه داد: خلبان اصلی هواپیما (خلبان ایزدپناه) ۹۵۰۰ ساعت پرواز داشته که ۲۲۰۰ ساعت پرواز آن با این هواپیما بوده است، همچنین کمک خلبان ۵۰۰ ساعت پرواز با این تایپ هواپیما داشته است. وی بیان کرد: در سانحه پرواز ایران

انتقادات درباره هواپیمای ایران ۱۴۰ مستند نیست!
آغاز فاز طراحی هواپیمای ۱۵۰ نفره

منوچهر منطقی رئیس سازمان صنایع هوایی هم که پس از سقوط ایران ۱۴۰ سکوت را ترجیح داده بود، هم‌زمان با رونمایی رسمی از دلایل سقوط، از تحرکات جدید این سازمان برای ساخت هواپیماهای جدیدتر خبر داد. او بدون اشاره به ضعف‌های ایران ۱۴۰ و کشته‌شدن ایرانی‌ها به دلیل ضعف هواپیما و سانحه، گفت: هم‌اکنون مرحله اول ساخت هواپیمای ۱۵۰ نفره که طراحی مفهومی است، به پایان رسیده و از سه‌شنبه وارد فاز طراحی می‌شویم که طراحی کلی است. او در صحبت‌هایش به سقوط هواپیمای ایران ۱۴۰ اشاره کرد و گفت: این که چه اتفاقی افتاده است را سازمان هواپیمایی کشوری اعلام می‌کند ولی انتقاداتی که مطرح شده، مستند نیست. وقتی هواپیمایی را طراحی می‌کنند، اصل اولیه این است که موتوری را روی آن بگذارند که اگر این موتور از کار افتاد، موتور دیگر هواپیما بتواند هواپیما را با تمام مسافران سالم به زمین بنشانند. بنابراین وقتی چنین طراحی انجام شد، نهادهای که برای سوار شدن مسافران تعهد می‌دهند، یک نهاد بین‌المللی است که ایمن بودن هواپیما را تعهد می‌کند لذا تمام دانشمندان جمع شده‌اند و این موضوع را تأیید کرده‌اند. رئیس سازمان صنایع هوایی کشور افزود: این یک فرآیند است و اثبات شده که این موتور برای یک تعداد مسافر و جمعیت و دمای خاص طراحی شده است، لذا نباید کسی که روی موتور شناختی ندارد، اظهار نظر کند. منطقی در پاسخ به این پرسش که آیا این موتور هلی کوپتر بوده که روی هواپیمای ایران ۱۴۰ قرار داده شده است، گفت: این نیز اظهار نظری است که برای آن اطلاع کافی وجود نداشته است، در موتوری که هسته وجود دارد که توان آن مشخص می‌کند که می‌توان آن را روی کشتی، هواپیما یا پمپ فشار نصب کرد. به‌طور مثال هم‌اکنون در هواپیماهای ۴ موتور ماهان، موتور هلی کوپتر استفاده شده ولی موضوع دارای اهمیت این است که مجموع تولید قدرت، بتواند قدرت لازم را تولید کند. رئیس سازمان صنایع هوایی کشور یادآور شد: در فاز سوم، تک‌تک اجزای هواپیمای ۱۵۰ نفره طراحی می‌شوند و در نهایت فاز نهایی ساخت هواپیما انجام می‌گیرد. برای طراحی ساخت چنین هواپیماهایی نیاز به بازه زمانی ۵ ساله داریم.

زمانی که ۳ ثانیه قبل از جدا شدن هواپیما از باند، موتور از کار می‌افتد، سیستم اعلام اخطار موتور هم عمل نمی‌کند.

موتور سمت راست ۲ ثانیه بعد از پرواز خاموش شد
وی گفت: تاکنون ۱۴ جلسه کمیته بررسی سانحه تشکیل شده که جمع‌بندی اولیه این سانحه در هفته جاری تکمیل می‌شود. رئیس تیم بررسی سانحه ایران ۱۴۰ با بیان این که مجموعه‌ای از عوامل و مشکلات نظیر اشکالات فنی، دمای هوا و از این قبیل موجب بروز سانحه

۱۴۰ که حوالی مهرآباد رخ داد، ۴۰ مسافر و ۸ نفر کادر پرواز در این هواپیما بودند که ۸ نفر آنها از این حادثه جان سالم به در بردند. اغلب مسافران پس از سقوط زنده بودند اما بر اثر آتش‌سوزی جان باختند.

رئیس تیم بررسی سانحه ایران ۱۴۰ افزود: پس از وقوع سانحه، اطلاعات جعبه سیاه پیاده‌سازی شد و کارشناسان خارجی از کشور طرح و سازنده نیز حضور داشتند. وی در تشریح جزئیات وقوع این سانحه به وجود اضافه‌بار و خطای عملکردی ملخ هواپیما اشاره کرد و گفت:

شده است، گفت: موتور سمت راست (شماره ۱) که عامل بروز سانحه بوده به آزمایشگاه منتقل شد و قطعات آن در حضور متخصصان شرکت سازنده باز شد. شهه‌زایی با بیان این که عملکرد موتور با افزایش دما به شدت کاهش می‌یابد، گفت: افزایش ارتفاع فرودگاه نیز عملکرد موتور را دچار نقصان می‌کند که در این باره دمای ۲۸ درجه هوا و ارتفاع مهرآباد از سطح دریا از عوامل تأثیرگذار بوده است. وی گفت: این هواپیما صبح روز حادثه از اصفهان به تهران حرکت می‌کند و در تهران پس از مسافرتی ساعت ۹:۲۰ روی باند مهرآباد آماده خیزش می‌شود؛ ۱۵ ثانیه قبل از جدا شدن از زمین موتور سمت راست هواپیما از دست می‌رود و در یک ثانیه قبل از جدا شدن از زمین نیروی جلوگیری موتور صفر می‌شود.

خلبان اخطارها را

با تأخیر در یافت می‌کرد
شهه‌زایی اضافه کرد: به دلیل آن که سیستم موتور موضوع از دست رفتن را به سرعت اطلاع‌رسانی نمی‌کند خلبان به موقع از رفتن موتور آگاه نمی‌شود و ایمن در همان لحظه‌ای بوده که کمک خلبان سرعت را مناسب برای جدا شدن از زمین اعلام می‌کند. وی با بیان این که موتور به صورت نرمال روی باند روشن می‌شود اما قبل از جدا شدن از باند موتور از دست می‌رود، گفت: بعد از جدا شدن هواپیما از باند، لحظاتی طول می‌کشد تا خلبان متوجه می‌شود یک موتور خود را از دست داده که در این زمان قدرت موتور سمت چپ ۱۰ درصد افزایش می‌یابد اما هواپیما به سمت موتور سمت راست که از کار افتاده می‌پیچد، خلبان تلاش می‌کند هواپیما را در مسیر مستقیم نگه دارد اما این موضوع محقق نمی‌شود و هواپیما نمی‌تواند ارتفاع بگیرد، بنابراین در مدت زمان ۱۵/۵ دقیقه در ارتفاع پایین ادامه حرکت داده و دایم به سمت راست می‌رود. وی بیان کرد: به دلیل اشکال در سیستم کنترل موتور، خلبان آرام‌ها و اخطارها را با تأخیر در یافت می‌کند ضمن آن که ملخ هواپیما نیز با تأخیر ۱۸ ثانیه‌ای وظیفه خود را انجام می‌دهد و این موجب تشدید مشکل می‌شود. رئیس تیم بررسی سانحه ایران ۱۴۰ گفت: پس از کار افتادن موتور سیستم اتوماتیک که اجازه کنترل به خلبان را می‌دهد عمل می‌کند تا خلبان هواپیما را کنترل کند، خلبان سعی می‌کند هواپیما را به سمت مسیر اصلی برگرداند اما در این موضوع ناموفق است. شهه‌زایی بیان کرد: وزن هواپیما زمان برخاستن باید در حد مجاز باشد که این وزن با توجه به دما مشخص می‌شود که هر چه دما افزایش یابد وزن هواپیما کاهش یابد در حالی که بررسی‌ها نشان می‌دهد در هواپیمای سانحه‌دیده ایران ۱۴۰، قبل از پرواز اضافه‌بار وجود داشته، که موجب افزایش شدن وزن هواپیما شده که ناشی از بار مسافران بوده است.

نرخ‌نامه

بازار سکه و طلا		
نوع	قیمت	تغییر
سکه طرح قدیم	۹۳۸۰۰۰	▲
سکه طرح جدید	۹۳۷۸۰۰	▲
تیم سکه	۴۷۴۰۰۰	▲
ربع سکه	۲۷۱۰۰۰	▲
سکه یک گرمی	۱۷۳۰۰۰	-
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۹۶۲۶۰	▲

بازار ارز		
نوع ارز	بازار آزاد	تغییر
دلار آمریکا	۳۲۶۰	▲
یورو	۴۱۵۵	▲
پوند انگلیس	۵۲۶۰	▲
درهم امارات	۸۸۰	-
	۷۲۶	-

بازار جهانی		
نوع	قیمت (دلار)	تغییر
هراونس طلا	۱۲۲۰/۴۰	-
نقره	۱۷/۶۶	-
هر بشکه نفت اوپک	۹۶/۲۵	-
هر بشکه نفت برنت	۹۳/۴۷	-

نرخ برابری ارزها		
تغییر		
-	۱/۲۶۸۴	یورو به دلار
-	۱/۶۲۴۵	پوند به دلار
-	۳/۶۷۲۹	دلار به درهم

اقتصاد جهان

پیش‌بینی رشد ۳/۱ درصدی
تجارت جهانی

سازمان تجارت جهانی پیش‌بینی خود از رشد تجارت در جهان طی امسال را کاهش داد و اعلام کرد ادامه درگیری‌ها در خاورمیانه و اوکراین و بحران یوگوسلاوی بزرگترین تهدیدات بر تجارت جهانی در دوره کوتاه‌مدت هستند. این نهاد بین‌المللی پیش‌بینی کرد تجارت جهانی در سال جاری میلادی تنها ۳/۱ درصد و در سال ۲۰۱۵ بالغ بر ۴ درصد رشد داشته باشد.

نفت خام به ۹۲ دلار رسید

بهای قرارداد تحویل آتی نفت خام روز جمعه افزایش یافت و هم‌زمان شرکت‌کنندگان در بازار معتقد بودند بهای طلای سیاه تا حد زیادی تثبیت شده است. در بازار نیویورک نفت شیرین سبک که برای تحویل ماه نوامبر ۲۰۱۴ در صد افزایش یافته بود به ۹۲/۸۶ دلار به ازای هر بشکه رسید.

تحقیقات درباره مذاکرات
گلدمن ساکس و فدرال رزرو

یکی از سناریوهای بانفوذ مجلس آمریکا تصمیم دارد جلسه استماعی درباره موضوعات نگران‌کننده‌های برگزار کند که در محاوره ضبط‌شده‌های در سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲، میان ناظران فدرال رزرو و مقامات بانک گلدمن ساکس انجام شده است.

اصلاحیه

شماره تلفن‌های مندرج در آگهی چاپ‌شده شرکت

توزیع نیروی برق استان کردستان در تاریخ ۵ مهر ۹۳

۰۸۷-۳۳۲۸۳۶۰۱-۱۰

آگهی

آقای شاهین ایمانی‌شوره‌دل، کارمند بانک ملی ایران، به اطلاع می‌رساند: به موجب رأی قابل پژوهش شماره ۱۶۵۱/۲ مورخ ۱۳۹۳/۰۲/۰۹ هیئت بدوی رسیدگی به تخلفات اداری کارکنان که به دلیل عدم اعتراض شما نسبت به آن در مهلت مقرر در قانون قطعی‌ت یافته، از تاریخ بیست و چهارم تیرماه سال یک‌هزار و سیصد و نودوسه با پرداخت ۴۵ روز حقوق بنای مربوط در قبال هر سال خدمت از بانک بازخرید می‌گردید.

لذا مراتب طبق ماده (۷۳) قانون آیین‌دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی، یک‌نوبت در یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار برای اطلاع شما درج می‌گردد.

بانک ملی ایران

۲۴۲۶۰/۲

پذیرش آگهی‌های روزنامه شهروند:
۰۸۷-۳۳۲۸۳۶۰۱-۱۰

روایت اتحادیه املاک تهران از بازار مسکن در انتقاد از آمارهای غلط

کمبود عرضه آپارتمان داریم، نه عرضه مازاد

است. رئیس اتحادیه مشاوران املاک تهران در این باره گفت: برآورد نیاز واقعی در بازار مسکن، کمبود میانگین سالانه یک میلیون واحد مسکونی را نشان می‌دهد و دولت نباید با تکیه بر آمارهایی که منبع اطلاعاتی نامشخصی دارند، توجه به تأمین این تعداد واحد مسکونی در سال را نادیده بگیرد.

مازاد مسکن را قبول ندارم
عقبایی افزود: این که در کشور مازاد تولید واحد مسکونی داریم را قبول ندارم و این نوع آمارها که بر وجود مازاد مسکن در کشور تأکید می‌کند براساس یکی دو شاخص از جمله ساخت‌وساز، محاسبه می‌شود که چون سایر شاخص‌های موثر بر عرضه و تقاضا در این محاسبات لحاظ نمی‌شود، نمی‌تواند بیان‌کننده حجم دقیق نیاز مسکن باشد.

وی با بیان این که حداقل نیاز سالانه جدید در بازار مسکن، ساخت ۸۰۰ هزار واحد مسکونی است، خاطر نشان کرد: علاوه بر ساخت این تعداد واحد موردنیاز، دولت باید با نیازسنجی‌های دقیق و طبقه‌بندی آنها، تسهیلات مناسبی را هم به بخش خرید و هم به بخش ساخت اختصاص دهد.

خلأ نیازسنجی در برنامه‌های مسکن
رئیس اتحادیه مشاوران املاک تهران، ضرورت انجام نیازسنجی‌های دقیق درباره