

بازار سرمایه

شاخص ۱۵۲ واحد دیگر افت کرد



شهروند | شاخص کل بورس اوراق بهادار دیروز با ۱۵۲ واحد افت به ۶۴ هزار و ۵۲۵ واحد رسید. در این روز معامله‌گران بورس اوراق بهادار تعداد ۴۴۰ میلیون و ۶۵ هزار برگه بهادار در قالب ۲۵ هزار و ۶۵۶ فقره معامله و به ارزش ۹۳ میلیارد تومان دادوستد کردند. شاخص قیمت به‌عنوان یک شاخص جدید که به تازگی معرفی شده و از دومولفه وزنی و ارزشی تشکیل یافته با ۹۵ واحد کاهش به ۲۸ هزار و ۱۰۲ واحد رسید.

شاخص‌ها			
عنوان شاخص	مقدار	تغییر	درصد
کل	۶۴۵۲۵.۸	(۱۵۲.۶)	(۰.۲۴)
۳۵ شرکت بزرگ	۲۸۸۶.۳۱	(۶.۸)	(۰.۲۴)
آرکادشاور	۷۳۶۲۷.۸	(۱۵۰.۶)	(۰.۲)
بازار اول	۴۷۸۹۰.۱	(۱۰۷.۲)	(۰.۲۲)
بازار دوم	۱۳۴۵۶۲.۱	(۳۳۳.۳)	(۰.۲۴)
صنعت	۵۴۰۴۴.۴	(۱۷۳.۵)	(۰.۳۲)

از تالار چه خبر

• ایجاد صندوق‌های سرمایه‌گذاری جسورانه اثرهای همونی، مدیرعامل فرابورس ایران بر اهمیت برگزاری جلسات معارفه برای اختراعات تأکید کرد و گفت: واسطه‌های نوآوری به‌عنوان یک نهاد مستقل و تکمیل‌کننده در زنجیره دارایی فکری حضور خواهند یافت. وی به برنامه‌ریزی برای ایجاد صندوق‌های سرمایه‌گذاری جسورانه اشاره کرد و گفت: صندوق‌های سرمایه‌گذاری جسورانه به‌عنوان یکی از اجزای مهم بازار دارایی فکری عمل خواهند کرد و امیدواریم به‌زودی شاهد راه‌اندازی یکی از این صندوق‌ها باشیم.

• موافقت با پذیرش ۳ شرکت جدید | اسماعیل درگاهی، مدیرپت پذیرش بورس تهران گفت: در جلسه هیأت پذیرش درخواست پذیرش و عرضه اولیه شرکت‌های پتروشیمی فجر و سیمان ساوه بررسی و با ورود آنها به بازار دوم بورس موافقت شد. وی افزود: همچنین درخواست انتقال شرکت‌های پتروشیمی جبهانکس خاورمیانه، کویرتایر از بازار فرابورس به بورس اوراق بهادار، بررسی و بان موافقت شد.

• صنعت دارو اولویت سرمایه‌گذاری در بورس | رضا رنگینه، کارشناس بازار سرمایه گفت: کاهش حجم مینا تنها در زمان تشکیل صفهای خرید با فروش سهام اغلب شرکت‌های بورسی به دلیل ریزش در شدن نحوه معاملات حایز اهمیت است و اجرای این برنامه در شرایط کنونی که بازار سهام در حالت رکودی قرار دارد نمی‌تواند عملی برای ایجاد انگیزه و جذابیتی می‌تواند باشد. تعلق شود. او صنعت دارو را اولویت سرمایه‌گذاری در سال آتی عنوان کرد و افزود: اکثر دارویی‌ها بودجه سال ۹۴ خود را نسبت به سال ۹۳ با افزایش اعلام کرده‌اند.

اتفاق روز

تجهیزات کاهنده مصرف آب اقساطی در اختیار مردم قرار می‌گیرد

حمید چیت‌چیان، وزیر نیرو با بیان این که تجهیزات کاهنده مصرف می‌تواند تا ۲۵ درصد در مصرف آب صرفه‌جویی ایجاد کند، گفت: تجهیزات کاهنده مصرف آب در اختیار مردم قرار می‌گیرد و هزینه آن به صورت اقساط ۳ساله از مشترکان دریافت می‌شود. وی در حاشیه نخستین همایش سالانه مدیریت بحران و پدافند غیرعامل در صنعت آب‌پورق اظهار داشت: ختمات آب‌پورق باید به‌صورت مستمر و با کیفیت در هر شرایطی برای مردم تأمین شود. وی در خصوص نشست شب گذشته شورای عالی آب گفت: در ۷ سال گذشته میزان بارش‌ها در کشور ۲۰۳ میلیمتر بوده در حالی که میانگین بلندمدت بارش‌ها ۲۵۰ میلیمتر است. وزیر نیرو با بیان این که در نشست شورای عالی آب تصمیم‌گیری اتخاذ شد تا براساس آن تدابیر لازم جهت عبور از مشکلات کمی آب تابستان سال آینده اندیشیده شود، گفت: برای شهرهایی که با تنش آبی مواجه هستند، منابع جدید سطحی و زیرزمینی فراهم خواهیم کرد. وی همچنین با تأکید بر لزوم تفکیک آب شرب و غیرشرب برای مناطقی که دچار مشکل هستند، افزود: با در اختیار گذاشتن تجهیزات کاهنده مصرف به‌صورت اقساط ۳ساله به مشترکان، می‌توان تا ۲۵ درصد در مصرف آب صرفه‌جویی کرد. چیت‌چیان با بیان این که در برخی شهرها، شهرداری‌ها از آب شرب برای آبیاری فضای سبز استفاده می‌کنند، تصریح کرد: براساس تصمیم‌های شورای عالی آب، اشباع شهرداری‌هایی که تا پایان سال ۹۴ به جایگزینی اشباع آب شرب با منابع غیرشرب اقدام نکنند بر چیده خواهد شد.

عملیات راه‌اندازی قطار تندرو «تهران - قم - اصفهان» هنوز در مرحله ابتدایی است

تاخیر ۱۳ ساله قطار پرسرعت در ایران!

قطار تندرو در پیچ و خم سوء مدیریت گم شد



تغییر مسیر قطار

مریم شکرانی - شهروند | در شرایطی که رویای ۹۰ دقیقه‌ای شدن مسیر تهران - اصفهان ۱۳ ساله می‌شود. قرار است تا امروز (چهارشنبه) بیار دیگر این پروژه جیان تازه‌ای بگیرد. خبر اجراء طرح قطار پرسرعت تهران - قم - اصفهان قرار است از سال ۸۱ روری خروجی رسانه‌ها قرار گرفته و هر بار اعلام شده است که مدت زمان پایان پروژه هسسال خواهد بود. اما از آن زمان تاکنون ۱۳ سال می‌گذرد و هسسال پایان پروژه به سر نیامده است. به هر ترتیب دولت یازدهم، چهارمین دولتی است که این پروژه را در کم می‌کند و قرار است بار دیگر بر اجراء آن اهتمام بوزرد. قطار پرسرعت تهران - اصفهان قرار است نقش یکی از طرح‌های تاریخی صنعت حمل‌ونقل ایران را بازی کند و سرعت سفرهای ریلی کشور را از حداکثر ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت به حدود ۲ برابر یعنی ۳۵۰ کیلومتر در ساعت افزایش دهد. اما این پروژه حالا در شرایطی ۱۳ ساله می‌شود که مسئولان مختلف بارها و بارها محل اجراء طرح را به صورت نمادین کلنگ‌ری کرده‌اند و با وجود گذشت بیشتر از یک‌دهه هنوز خبری از رسیدن نخستین قطار پرسرعت ایران به ایستگاه شنیده نمی‌شود. این در شرایطی است که گفته‌های مسئولان نشان می‌دهد این پروژه پس از ۱۳ سال هنوز در مرحله امضای قرار داد و طراحی معطل مانده و قرار است امروز ششم اسفندماه امسال کلنگ آغاز عملیات اجراء این توسط رئیس جمهوری بر زمین زده شود. غیر از عملیات زیرساختی پروژه راه‌آهن پرسرعت تهران - اصفهان، ساخت قطار سریع‌السیر و تولید ریل ملی از دیگر طرح‌هایی است که به سر نونش خط‌ان پرسرعت تهران - اصفهان مبتلا شده است. پروژه ساخت قطار سریع‌السیر ایرانی بارها و بارها متوقف شده و حالا با تأمین تنها ۱۵ درصد از بودجه مورد نیاز، پروژه ساخت قطار سریع‌السیر بار دیگر به کم‌رفته است. از سوی دیگر ماجرای ریل ملی نیز در دست‌انداز افتاده است و قرار داد تولید آن برای سومین بار امضا می‌شود. این که امضای مکرر این قراردادها تا امروز خروجی خاصی به دنبال داشته باشد. اما برای راه‌اندازی قطار تندرو باید پس از مرحله طراحی، عملیات جانمایی زیرساز انجام شود. پس از آن عملیات روسازی و اعلام گذاری، ریل گذاری، احداث تونل‌ها و پل‌ها و ... انجام می‌شود و در مرحله بعد عملیات تجهیز ایستگاه‌ها شامل راه‌اندازی سامانه سیگنالینگ، خرید ترن، سامانه نگهداری و تعمیر ترن‌ها و استفاده پرسنل در دستور کار قرار می‌گیرد. به گفته «حسن بوزرسید آقایی» مدیرعامل شرکت راه‌آهن (در همایش بین‌المللی امور مسافری و سیستم‌های ریلی سریع‌السیر) مسیر راه‌آهن تندرو تهران - اصفهان ۴۱۲ کیلومتر طول دارد که در حال برنامه‌ریزی آن مسیر ۳۰۰ کیلومتر طول به طول ۳۰۰ متر، ۴۰ دستگاه پل و ۶۰۰ دستگاه پل کوچک لازم است. «علی نیکزاد» وزیر راه و شهرسازی دولت دهم نیز در این باره گفته بود که در این طرح برای فناوری روسازی و اعلام گذاری از مشارکت خارجی استفاده خواهد شد. اما عملیات زیرساز طرح با همکاری پیمانکار ایرانی در حال اجراست. با این حساب پس از گذشت حدود ۱۳ سال و بنا بر اعلام شرکت راه‌آهن اصفهان برای راه‌اندازی قطار تندرو تهران - اصفهان تنها ۸۰ درصد زیرساز کار انجام شده است و جانمایی برخی از مسیرها نیز به دلیل اختلاف با کارگان‌ها و کشاورزان برای تملک زمین مورد نیاز طرح دچار مشکل شده است. این در شرایطی است که انجام کارهای روسازی و اعلام گذاری با طرف چینی نیز در حال حاضر در مرحله قیمت‌گذاری و تنظیم قرارداد قرار دارد. از آن سو قرارداد تولید ریل ملی برای قطار پرسرعت نیز به تازگی در تیرماه امسال با شرکت ذوب‌آهن اصفهان به امضا رسیده است.

قطار پرسرعت

پس از ۱۳ سال به مقصد رسید

«مسیر تهران - اصفهان ۹۰ دقیقه‌ای می‌شود» این عنوان خبری است که سال‌هاست بر خروجی رسانه‌ها

نشسته و احتمالاً مسافرانی را به وجد آورده است که می‌توانند کمتر از ۲ ساعت مسیر تهران تا اصفهان را بپیمایند. سال‌هاست محل اجراء پروژه در قم و اصفهان کلنگ‌ری می‌شود و در هر مناسبت ملی، مسئولان از قطار پرسرعتی می‌گویند که قرار است با هواپیما رقابت کند اما حالا کم‌کم ۱۳ سال از آغاز این پروژه می‌گذرد و همچنان اثری از قطار پرسرعت دیده نمی‌شود. رکوردشکنی چینی‌ها در راه‌اندازی قطاری که سرعت آن به حدود ۵۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد بسیاری از کشورهای جهان را به تکیه انداخت تا با چشم بادامی‌ها وارد گود رقابت شوند. قطارهای اروپایی و ژاپن که تا پیش از این سرعت‌های ۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت را تجربه می‌کردند از جدی‌ترین رقبای چینی‌ها به شمار می‌آمدند. در این میان قطارهای ایرانی حداکثر سرعتی که تجربه می‌کردند ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت بود که گفته می‌شد میزان آن با احتساب سرعت میانگین، تا ۷۰ کیلومتر بر ساعت نیز کاهش می‌یابد. این موضوع باعث شد که مسئولان ایرانی به فکر ارتقای سرعت قطارها افتاده و اظهارات سایر مدیران دولتی در سطوح کلان‌تر نشان می‌دهد پروژه قطار پرسرعت تهران - اصفهان پس از گذشت حدود ۱۳ سال هنوز در مرحله تنظیم قرارداد و طراحی نقشه معطل مانده است.

ریل ملی پس از ۱۳ قرارداد بدون خروجی موضوع دیگری که در زمان اجراء طرح قطار پرسرعت تهران - اصفهان مورد توجه قرار گرفت تولید ریل ملی بود. بر این اساس مسئولان دولتی اعلام کردند که پس از حدود ۸ دهه تجربه صنعت ریلی در ایران، لازم است که بومی‌سازی تولید ریل در کشور مورد توجه قرار گیرد. این موضوع نیز دستمایه تبلیغاتی بسیاری از مسئولان دولت قبل قرار گرفت تا آن‌جا که «حمید پنهانی» وزیر راه و ترابری دولت دهم از تولید ریل ملی حمایت همه‌جانبه‌ای کرد. اما ریل‌های تولید شده توسط شرکت ذوب‌آهن اصفهان بدون خریدار شده و «منصور یزیدی زاده» مدیر بازرگانی این شرکت به فارس اعزام کرده و خط تولید ریل در ذوب‌آهن تا امروز بدون استفاده مانده است. با این حال مدیران در توجیه این موضوع اعلام کردند شرکت ذوب‌آهن ریل U۳۳ تولید کرده که برای سرعت زیر ۱۶۰ کیلومتر مناسب است و این ریل مورد نیاز مانده است. این مسأله در واقع اشاره تلویحی به راه‌اندازی یک پروژه کلان و صرف هزینه‌های گزاف بدون برنامه‌ریزی دقیق و کارشناسی‌های لازم بود. پس از آن تولید ریل U۳۶ در دستور کار ذوب‌آهن اصفهان قرار گرفت برای ساخت این ریل که مناسب سرعت‌های بالاتر از ۱۶۰ کیلومتر است. نیاز به خرید تجهیزات و خرید تکنولوژی مورد نیاز آن بود و با نگاهنامه‌های خودی که با ذوب‌آهن به امضا رسید این صنعت بزرگ فولادی ملزم به خرید تجهیزات و

پیمانکار چینی به دلایلی مانند مشکلات نقل و انتقال

پول، توقع مالی بیش از اندازه و دلایل غیر قابل ذکر! حاضر به قبول اجراء این پروژه نشده است. در همین زمان «مسعود نصرآذانی» معاون ساخت و توسعه راه‌آهن به خبرنگاران گفته که طرف چینی دوباره به در مرحله اصلاح قرارداد و تعیین قیمت عادلانه است. در این شرایط «عباس آخوندی» وزیر راه و شهرسازی در مراسم بزرگداشت روز حمل‌ونقل موضع‌گیری تندی نسبت به جانمایی ایستگاه‌های قطار پرسرعت تهران - اصفهان به‌گردد و به دلیل مشکلات ساختاری طرح و مشکلات شهرسازی، ایستگاه‌های قطار پرسرعت تهران - اصفهان کیلومترها دورتر از شهر جانمایی شده‌اند. انتقاد آخوندی به جانمایی ایستگاه‌ها در شرایطی است که مسئولان راه‌آهن اصفهان می‌گویند برای تأمین زمین و محدوده مورد نیاز با کشاورزان و برخی ارگان‌ها درگیر شده‌اند. در حالی که اصفهانی‌ها از پیشرفت ۸۰ درصدی زیرساز طرح می‌گویند و برای راه‌اندازی قطار پرسرعت، مهلت جدید ۲ ساله تعیین کرده‌اند، اظهارات سایر مدیران دولتی در سطوح کلان‌تر نشان می‌دهد پروژه قطار پرسرعت تهران - اصفهان پس از گذشت حدود ۱۳ سال هنوز در مرحله تنظیم قرارداد و طراحی نقشه معطل مانده است.

تغویط طرح هیچ توجیهی ندارد غیر از پروژه بی‌سرانجام ریل پرسرعت تهران - اصفهان هدف‌گذاری بعدی قطار پرسرعت تهران - مشهد بود که این پروژه نیز در شرایط مشابه پروژه همتای خود معطل ماند. در این شرایط دولتی‌ها همیشه مهم‌ترین دلیل تعلل در به سرانجام رساندن این طرح کلان را کمبود اعتبار دانستند. این در حالی است که «منشأعلی سبحانی‌فر» عضو کمیسیون صنایع و مجلس‌سنت هم این موضوع برای راه‌اندازی ناشی از کم‌کاری و سوءمدیریت مسئولان در دوره‌های گذشته می‌داند. او در گفت‌وگویی که با انجمن حمایت از توسعه قطارهای پرسرعت انجام داده گفته است: در دولت گذشته اعتبارات کافی به این طرح اختصاص پیدا کرد اما پروژه مطابق برنامه‌ریزی پیش‌ترقت. او تأکید کرده است: هیچ موضوعی جز کم‌کاری نمی‌تواند

اختلال در اجراء این طرح را توجیه کند. موضوع بعدی که برای به سرانجام نرسیدن طرح قطار پرسرعت ایرانی بارها مطرح شده شکست مذاکرات با پیمانکار چینی و مشکلات جانمایی ایستگاه‌ها بوده است. مدیران دولتی بارها در گفت‌وگوهای خودی که رسانه‌ها عنوان کرده‌اند که پیمانکار چینی به دلایلی مانند مشکلات نقل و انتقال

فناوری لازم تولید شد. از اولین تفاهنامه تولید ریل ملی که در سال ۸۷ به امضا رسید تا آخرین آن که در تیرماه ۹۲ امضا شد ۳ قرارداد با شرکت ذوب‌آهن اصفهان برای تولید ریل ملی به امضا رسید بی‌آن که هیچ یک از این قراردادها منجر به تولید ریل داخلی شود.

طرح ساخت قطار پرسرعت هم بر زمین ماند ساخت ترن سریع‌السیر ایرانی از دیگر پروژه‌هایی بود که در حاشیه پروژه ریل پرسرعت تهران - اصفهان مطرح شد. براساس این پروژه قرار شد ۱۴ نفر از اعضای هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت به همراه تعدادی از دانشجویان مقطع ارشد و دکتر اطراحی نخستین قطار پرسرعت ایرانی را بر عهده بگیرند. این پروژه نیز از زمان اجراء تاکنون چند دوره متوقف شد. آخرین دوره توقف پروژه قطار سریع‌السیر ایرانی در سال جاری اتفاق افتاده است. در این زمینه «محمدحسن بازیر» مدیر طرح کلان سامانه قطار سریع‌السیر ایرانی به مهر گفته است: برای انجام این طرح بودجه ۱۳۵ میلیارد تومانی برآورد شده که تاکنون تنها یک تا ۲ میلیارد تومان آن تأمین شده و کار با پیشرفت ۸ درصدی بر زمین مانده است.

معاون راه‌آهن: چشم‌وهم چشمی نکنیم

کارشناسی جلورویم

با تمام این شرایط کارشناسان حمل‌ونقل اعتقاد دارند در کشوری که صنعت ریلی با پایه دولتی و نرخ‌گذاری تحت نظر دولت فعالیت می‌کند و پس از گذشت حدود ۸ دهه هنوز نتوانسته آن قدر اقتصادی باشد که باعث جذب سربرمایه‌گذاران مستقل شود. راه‌اندازی قطار پرسرعت در اولویت صنعت ریلی کشور نخواهد بود. این کارشناسان می‌گویند صنعت ریلی برای خدمات‌رسانی به مسافران حداقل کیفیت استاندارد در اد نظر گرفته و به همین دلیل صنعت ریلی در بخش مسافری هنوز نتوانسته است به سوددهی برسد. «محمد راشدی» معاون مسافری شرکت راه‌آهن در این باره به «شهروند» می‌گوید: برخلاف منتقدان معتمد راه‌اندازی قطار پرسرعت می‌تواند توجیه اقتصادی داشته باشد اما مشروط به این که چشم و هم‌چشمی نکنیم و ملاک را بر این نگذاریم که چون فلان کشور قطار پرسرعت دارد ما هم باید قطار پرسرعت راه‌اندازی کنیم و مباحث کارشناسی را نادیده بگیریم. راشدی ادامه می‌دهد: اقتصادی بودن قطار پرسرعت، در مسیرها به میزان تردد مسافران و خواسته‌های آنها بستگی دارد. به‌عنوان مثال در مسیر تهران - مشهد به‌عنوان یک مسیر زیارتی و توریستی قطار پرسرعت ۲۵۰ کیلومتری نیاز نیست زیرا توریست عجله‌ای برای رسیدن به مقصد ندارد و همان سرعت ۲۵۰ کیلومتر هم جوابگو است اما در مسیرهای تجاری مانند مسیر تهران - اصفهان سرعت حداکثری مورد نیاز است که مسافر را ترغیب کند. به جای استفاده از هواپیما از قطار استفاده کند. زیرا همان‌طور که می‌تواند اکثر مسافرت‌های تجاری در کشور ما با هواپیما انجام می‌شود. از سوی دیگر صرف هزینه کلان در یک مسیر کم‌تردد برای راه‌اندازی قطار پرسرعت توجیه اقتصادی ندارد و تمام این مسائل باید در برنامه‌ریزی‌ها مورد توجه قرار گیرد.

ایران از نظر دسترس‌ی به سرعت ریلی

از خاورمیانه عقب‌افتاد معاون مسافری شرکت راه‌آهن وضع ایران در دسترس‌ی به قطار پرسرعت را عقب‌تر از جهان و خاورمیانه می‌داند و می‌افزاید: در حال حاضر ترکیه دارای ۲ مسیر با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت است و در کشور عراقی عربی نیز به دلیل این که چند سالی بیشتر نیست که به شبکه ریلی پیوسته‌اند، سرعت‌های بالامانند. ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت ملاک زیرساخت‌ها قرار گرفته است اما سایر کشورهای منطقه مانند پاکستان، افغانستان و عراق از نظر سرعت وضعیت مشابه ایران دارند.

نرخ‌نامه

بازار سکه و طلا		
نوع	قیمت	تغییر
سکه طرح قدیم	۹۷۸۰۰۰	▲
سکه طرح جدید	۹۸۶۰۰۰	▲
نیم سکه	۵۰۵۰۰۰	▲
ربع سکه	۲۷۵۰۰۰	▲
سکه یک گرمی	۱۷۵۰۰۰	▲
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۹۹۶۱۰	▲

بازار ارز

نوع ارز	بازار آزاد	تغییر	مبادلاتی	تغییر
دلار آمریکا	۳۴۳۲	▲	۲۷۷۱	▲
یورو	۳۹۱۷	▼	۳۱۴۰	▼
پوند انگلیس	۵۲۹۵	▲	۴۲۷۸	▲
درهم امارات	۹۴۱	-	۷۵۴	▲

بازار جهانی

نوع	قیمت (دلار)	تغییر
هراونس طلا	۱۲۰۰/۰۰۰	▲
نقره	۱۶/۳۰	▲
هر بشکه نفت اوپک	۵۴/۰۹	▼
هر بشکه نفت برنت	۴۹/۶۷	▼

نرخ برابری ارزها

نوع ارز	تغییر
یورو به دلار	۱/۱۳۲۳
پوند به دلار	۱/۵۴۳۵
دلار به درهم	۳/۶۷۳

اقتصاد جهان

دولت یونان اقدامات ریاضتی را انجام نمی‌دهد: به گفته یانیس اوروفاکیس وزیر اقتصاد یونان، دولت چپ‌گرای این کشور تمام سیاست‌هایی را که وعده داده بود، اجرا خواهد کرد. او در مصاحبه با سی‌ان‌ان گفت: جنگ یونان با وام‌دهندگان بین‌المللی‌اش در خصوص اقدامات ریاضتی ادامه خواهد یافت. این در حالی است که یکی از شرایط توافق اوروفاکیس، همتایان اروپایی‌اش و مقامات صندوق بین‌المللی پول درباره تمدید ۴ ماهه مهلت پرداخت بدهی این کشور، اقدامات ریاضتی اقتصادی در یونان بود. (سی‌ان‌ان مانی)

اعتراض به بودجه تحقیقات انرژی آمریکا: رهبران بزرگ تجاری آمریکا در گزارشی جدید اعلام کرده‌اند، دولت این کشور بودجه بسیار کمی صرف تحقیقات انرژی می‌کند و این امر خطری بلندمدت برای هدف کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای دارد و علاوه بر آن به فقر انرژی منجر می‌شود. براساس گزارش «هیأت ناواری انرژی آمریکا» بودجه تحقیقات انرژی این کشور به‌عنوان بخشی از تولید ناخالص ملی، از بودجه تحقیقاتی چین، ژاپن، فرانسه و کره جنوبی کمتر است. (نیویورک تایمز)

دلار منتظر اشارهای برای افزایش: دلار آمریکا طی چند هفته اخیر در بازه محدودی به‌سمر برده اما در صورتی که جانت بلن، رئیس بانک مرکزی آمریکا در اظهاراتی که در مقابل نمایندگان کنگره آمریکا خواهد داشت، گزارشی از وضعیت دوزنمای بازار کار ایران خوشبینی کند این از می‌تواند صعود چشمگیر در مقابل ارزهای بزرگ دیگر را از سسر بگیرد. اظهارات جانت بلن نشان می‌دهد که افزایش نرخ‌های بهره ممکن است در اواسط سال آغاز شود. در این صورت این ارز صعودی می‌شود و شاخص دلار آمریکا ممکن است به بالاترین سطح ممکن برسد. (رویترز)

رخداد

افزایش نرخ پیامک، پیشنهاد دولت نبود توضیح وزیر ارتباطات درباره کاهش شدن سیم کارت‌های ایرانسل

ایسنا | محمود واعظی، وزیر ارتباطات به آرایه توضیحاتی درباره ادعاهای مطرح شده مبنی بر هک شدن سیم کارت اپراتورهای ایرانی پرداخت کرد و این‌ها را اظهار کرد که هیچ‌یک از مسئولان کشور برای ارتباطات کاری خود از تلفن همراه استفاده نمی‌کنند. وزیر ارتباطات در پاسخ به سواالی مبنی بر هک شدن سیم کارت‌های ایرانسل که ادعایی که مسئولان در این زمینه مطرح کرده است؟ اظهار کرد: ما در حال حاضر برای تأمین امنیت ارتباطات مرکز SOC را راه‌اندازی کرده و در کنار آن فعالیت‌های مرکز ماهر را داریم و وی ادامه داد: از نظر امنیتی تاکنون تلاش‌های متعددی روی شبکه صورت گرفته و فعالیت در این حوزه همچنان ادامه دارد. واعظی در عین حال عنوان کرد: با این وجود ما همواره اعلام کردیم که تمام مسئولان دولتی و حتی مرمدم‌عادی تلاش کنند از موبایل برای ارتباطات ضروری خود استفاده کنند اکنون هیچ‌یک از مسئولان برای کارهای طبقه‌بندی شده خود نباید از موبایل استفاده کنند، چرا که تلفن ثابت در این زمینه امنیتی به مراتب بالاتر دارد.

نماد بالا بیشگاه‌ها به زودی باز می‌شود قفل شدن منابع بانک‌ها در دست دولت و بخش خصوصی

بورس بهترین محل برای سرمایه‌گذاری بلندمدت

طیبنیا گفت: بهترین محل برای سرمایه‌گذاری مردم در بلندمدت بازار سرمایه است؛ اگر بخواهیم جلوی التهاب بازار کالا، طلا و ارز را بگیریم باید نقدینگی را به‌سبب بازار سرمایه هدایت کنیم. وی با تأکید بر این که در بازار سرمایه شائبه‌ای برای ریسوی بودن وجود ندارد، گفت: ویژگی مهم بازار سرمایه جوان بودن فعالان این بازار نسبت به سایر بخش‌هاست و همین موضوع موجب شد که در گذشته تاکنون تغییرات قابل ملاحظه‌ای در بازار رخ دهد. اگر چه هنوز تا حد مطلوب فاصله وجود دارد، وزیر اقتصاد با بیان این که بازار سرمایه آینه تمام‌کننده اقتصاد کشور است، افزود: در ۲۰ هفته قبل بانکی منابع ۲۰۹ درصدی را معامله کرد، این به این معناست که خود بانک هم با فشار منابع روهری روست، بنابراین اگر نرخ سود دستوری کاهش یابد، نمی‌توانیم وضع را کنترل کنیم، چرا که منابع از بازار سرمایه به بانک‌ها و بانک‌های منضبط به غیر منضبط در حال گرایش است. وی افزود: برای رفع این مشکل باید سرمایه بانک‌ها افزایش یابد و این موضوع در لایحه رفع موانع تولید مطالبه شده که منتظریم این لایحه در شورای نگهبان تأیید لازم از افروزد، ما هم دلمان نمی‌خواهد نمایانگر ایندیم که سرمایه طرف یک‌سسال گذشته نماد بالا بیشگاه

بیسته شد که ما هم به آن اتفاق مایل نبودیم اما با همکاری وزارت نفت بخشنامه مربوطه صادر شده و به‌زودی می‌توانیم نماد پتروشیمی‌ها را آزاد کنیم. او همچنین گفت: دیگر به من نگویید وزیر دارایی چون من وزیر اقتصاد هستم و علم اقتصاد را می‌دانم. **نرخ سود به‌صورت بی‌سابقه بالا است** طیبنیا به نرخ سود سپرده‌های بانکی اشاره کرد و گفت: نرخ‌های سود بانکی الان در حدی سابقه‌ای است چون فاصله سود اسمی و تورم بین ۷ تا ۱۰ درصد می‌باشد و این موضوع منطق اقتصادی ندارد. وی تأکید کرد: ما معتقدیم نرخ سود نباید دستوری باشد اما چرا با وجود کاهش نرخ تورم کماکان نرخ سود بالاست؟ چون عرضه منابع جایگویی نیازها نیست. وزیر اقتصاد ادامه داد: در هفته قبل بانکی منابع ۲۰۹ درصدی را معامله کرد، این به این معناست که خود بانک هم با فشار منابع روهری روست، بنابراین اگر نرخ سود دستوری کاهش یابد، نمی‌توانیم وضع را کنترل کنیم، چرا که منابع از بازار سرمایه به بانک‌ها و بانک‌های منضبط به غیر منضبط در حال گرایش است. وی افزود: برای رفع این مشکل باید سرمایه بانک‌ها افزایش یابد و این موضوع در لایحه رفع موانع تولید مطالبه شده که منتظریم این لایحه در شورای نگهبان تأیید لازم از بگیرد و با کمک مجلس منابع لازم برای افزایش سرمایه لحاظ شود. طیبنیا به بدهی دولت به نظام

محرران