

بازار سرمایه

شاخص باز هم منفی شد
وضعیت فرمز بورس

شهروند در معاملات آخرین روز تالار شیشه‌ای، تالابی معاملات کماکان به رنگ قرمز باقی ماند و شاخص از مدار نزول خارج نشد و تا پایان معاملات ۱۱۰ واحد دیگر عقب نشینی کرد. به این ترتیب با افت روزانه قیمت‌ها، زیان سهامداران بورس سنگین تر شد و داماسنج بازار سرمایه به کانال ۲۲ هزار و ۱۲۱ واحد رسید. در بازار دیروز حقیقی‌ها از صنایعی همچون سرمایه‌گذاری‌ها، بانک‌ها، رایانه، محصولات شیمیایی، خودرو و فلزات اساسی خارج شدند و در مقابل کلی از آزادی هتل‌رستوران سرمایه‌گذاری کردند.

شاخص‌ها			
عنوان شاخص	مقدار	تغییر	درصد
کل	۷۲۱۲۱/۵	(۱۱۰/۹)	(۰/۱۵)
سه شرکت بزرگ	۳۳۳۳	(۸/۵)	(۰/۲۶)
آرژانتین	۸۱۳۴۷/۸	(۱۰۴/۸)	(۰/۱۳)
بازار اول	۵۳۰۵۵/۷	(۸۸/۹)	(۰/۱۷)
بازار دوم	۱۴۲۳۵۳/۲	(۱۷۳/۸)	(۰/۱۲)
صنعت	۶۱۰۶۷/۹	(۹۰/۴)	(۰/۱۵)

از تالار چه خبر

تعداد به معاملات اوراق تسهیلات مسکن برمی‌گردد | علی صالح‌آبادی، رئیس سازمان بورس، در مورد اقدامات انجام‌شده برای ایجاد تعادل در بازار اوراق تسهیلات خرید مسکن اظهار داشت: واقعیت این است که تقاضا برای اوراق تسهیلات خرید مسکن چند برابر افزایش داشته‌است.

قطار راهاندازی صندوق‌های بازارگردانی شتاب گرفت | محمود رضا خواجهنصیری، مدیر نظارت بر بورس‌ها و بازارها با اعلام خبر راهاندازی صندوق بازارگردانی فولاد مبارک گفت: تعداد درخاسته برای راهاندازی صندوق‌های بازارگردانی شتاب گرفت، او افزود: فعال‌سازی صندوق‌های بازارگردانی جدید با جدیت در حال انجام است و طی چند روز اخیر صندوق‌های بازارگردانی مینا و فولاد مبارک نیز به جمع صندوق‌های بازارگردانی اضافه شده‌اند.

عقب‌نشینی آیفکس | دیروز ۶۷/۴ میلیون اوراق به‌ارزش ۸۹۲/۳ میلیارد ریال در میمان سهامداران در فرابورس خرید و فروش شد و شاخص آیفکس با ۰/۷ واحد افت به ۸۱۰۶۲ واحد رسید. در این میان گروه سرمایه‌گذاری میراث فرهنگ با ۹/۴ میلیون سهم به ارزش ۹۱۲ میلیارد ریال بیشترین حجم معاملات را داشت این در حالی است که هر سهم آن هم با رشد ۴/۹ درصدی مواجه بوده بود و نرخ ۲۲۵۷ ریال رسید.

صندوق‌های سودآور را بنشاناسید | در شرایطی بازدهی منفی بورس تهران در یکماه اخیر به ۷/۲ درصد رسیده است که برخی صندوق‌های سرمایه‌گذاری موفق شدند تا با بازی مثبت خود را افزایش داده و بازدهی بیشتری از بازدهی شاخص بورس کسب کنند. از میان ۷۷ صندوق سرمایه‌گذاری فعال در سهام، صندوق‌های مشترک یکم سامان، دیدگاهان، فیروزه موفق، نقش جهان، نوین‌یک و همیان سپهر از صندوق‌هایی بودند که بازدهی مثبتی را در زمان رکود بازار نصیب سرمایه‌گذاران کرده‌اند. این در حالی است که صندوق‌های سرمایه‌گذاری دامسج، نوآندیشان و افق به ترتیب با بازدهی منفی ۸/۱۰ و ۸/۶ درصدی را نصیب کرده و بدترین عملکرد یک‌ماهه اخیر را به خود اختصاص دادند.

اتفاق روز

روپوش درجه یک مدارس ۴۰ هزار تومان است
قرار داد خودسرانه برخی مدیران با خیاطی‌ها

رئیس اتحادیه خیاطان می‌گوید: قیمت مصوب روپوش درجه یک مدارس برای سن دبیرستان ۴۰ هزار تومان و درجه دو ۲۵ هزار تومان است که برای سن دبیرستان ۲۵ درصد پایین‌تر است. اما مدیران مدارس در این زمینه خودسرانه با خیاطان قرار داد می‌بندند. به گفته او، اکنون ۴ هزار خیاط پرونده‌دار عضو این اتحادیه هستند که در صورت خطا بازرسان اتحادیه به مراتب راب اماکن گزارش کرده‌اند؛ اخطار کتبی تا ضبط پروانه یا پلمب واحد صنفی فواحه خواهند شد. وی فعالیت زیرزمینی خیاطان افغانی را یکی دیگر از مشکلات پیش‌روی صنف خیاطان عنوان کرد و به فارس گفت: این افراد هزینه‌های بابت مالیات یا بیمه نپرداخته و قیمت تمام‌شده آنها پایین‌تر است. متضای بر این که نظارتی بر کیفیت کار آنها نیست و در نهایت موجب اختلال در کسب و کار خیاطان پرونده‌دار می‌شوند.

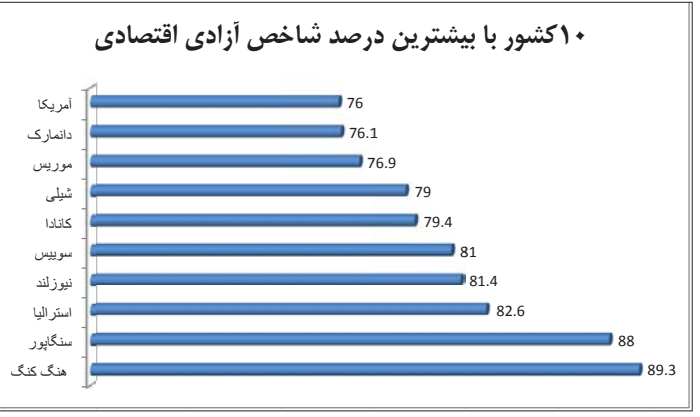
گروه اقتصادی شهروند | شاخص آزادی

اقتصادی یک شاخص سالانه است که توسط بنیاد «هرتیج» و «فوال استریت ژورنال» در سال ۱۹۹۵ خلق شد تا میزان آزادی اقتصاد کشورهای جهان را بسنجد. خالقان این شاخص از آن استفاده کردند تا در حقیقت نشان دهند افراد تا چه حد برای دنبال کردن تمایلات اقتصادی خود آزادی دارند که این امر به ثروت بیشتر برای جامعه منتهی می‌شود. برای دستیابی به این شاخص از چند پارامتر استفاده می‌شود که شامل محدودیت‌های تجارت بین‌المللی، هزینه‌های دولت در این مورد، ملازمت اجاره کار، حقوق مالکیت خصوصی، قوانین دستمزد و عوامل در کنترل دولت می‌شود که روی توانایی افراد برای دستیابی به درآمد و حفظ آن تاثیر گذار است. آزادی کار نیز جزئی از این مقیاس کمی است که به وجود قانونی چارچوب بازار کار در هر کشور می‌پردازد. در این باره می‌توان گفت هر چه میزان فساد بیشتر باشد، سطح کلی آزادی

فساد کمتر به معنای آزادی اقتصادی بیشتر است

هنگ کنگ جزیره‌های با بیشترین آزادی اقتصادی

اقتصادی کمتر خواهد شد و در کشور پاپوآ نیو گینه خواهد آمد. در فهرستی که نشریه اکونومیست از ۲۶ کشور با بیشترین میزان آزادی اقتصادی تهیه کرده است در رده اول هنگ کنگ با ۸۹/۲ درصد



چرایی کندی توسعه دریایی و بندری در گفت‌وگو با مشاور انجمن مهندسی دریایی

بسیاری از مدیران دریایی، حتی کشتی ندیده‌اند

توسعه بنادر ایران فقط برای واردات بیشتر بود | اگر امکان داشت پل صدر را هم از خارج وارد می‌کردیم

حسام مهدوی
روزنامه‌نگار

ایران با داشتن ۴ هزار و ۹۰۰ کیلومتر ساحل در جنوب و ۸۸۹ کیلومتر در شمال (با احتساب جزایر) یکی از کشورهای دریایی دنیا محسوب می‌شود. اما با وجود ۵ هزار و ۷۸۹ کیلومتر نوار ساحلی سواحل و بنادر ایران به میزان کافی توسعه نیافته است. تنها نگاهی به تراکم جمعیتی در مناطق مختلف کشور گویای این موضوع است. چرا که عمده جمعیت کشور در مناطق مرکزی متمرکز شده است. علاوه بر این بنادر و در مجموع صنایع دریایی ایران نیز بر اساس پتانسیل‌های موجود توسعه پیدا نکرده‌اند. در واقع به دلیل حجم بالای واردات طی دهه‌های گذشته تنها برخی از بنادر ایران بزرگ شده‌اند و مابقی همچنان کوچک باقی مانده‌اند. این در حالی است که در سایر کشورهای دنیا که به دریا دسترسی دارند، سرمایه‌گذاری عظیمی به منظور گسترش صنایع دریایی انجام شده است. بر همین اساس روزنامه «شهروند» برای بررسی وضع توسعه بنادر و صنایع دریایی گفت‌وگوئی با «مهدی دهقان» مشاور انجمن مهندسی دریایی و از اعضای ادوار هیات‌مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران انجام داده است. وی که پیش از این رئیس و دبیر این انجمن نیز بوده ریشه‌چال‌های موجود عقب‌ماندگی دریایی ایران را تشریح کرده است.

توسعه بندری ایران در حال حاضر چه وضعیتی دارد و چرا طرح‌های توسعه‌ای در این خصوص متوقف شده است؟

در خصوص توسعه بندری در ایران یک بحث کلان وجود دارد و یک بحث مربوط به بنادر و دریا. از آنجایی که پروژه‌های دریایی زمانبر است و توسعه در این بخش از اقتصاد در درازمدت انجام می‌شود، دولت تمایل چندانی به حضور در این حوزه ندارد. البته در بخش بنادر تجاری آن خطور که گفته می‌شود با عدم توسعه مواجه نیستیم و نمی‌توان گفت که در این حوزه با توسعه‌یافتگی روبه‌رو هستیم. در بخش نفت هم به دلیل قدمت زیاد استخراج و صادرات نفت، بنادر نفتی با رشد مناسبی همراه بوده‌اند. ولی در خصوص بنادر کوچک به میزان لازم توسعه انجام نشده است. در ۵۰ سال گذشته اسکله‌های با ظرفیت بالا برای پهلو گرفتن کشتی‌های خارجی وجود داشته اما در طول زمان این اسکله‌ها آن‌طور که باید و شاید رشد نکرده‌اند. البته بیشتر این عدم توسعه بندری مربوط به عدم رشد صنایع دریایی بوده که به‌نبوعی مانع توسعه بنادر شده‌اند.

عمر رشد صنایع دریایی به چه مواردی بازمی‌گردد؟
آنچه در این خصوص مغفول واقع شده، بیشتر مربوط به صنایع دریایی و ساخت تجهیزات مربوط به آن بوده است. علت اصلی آن هم به این برمی‌گردد که موضوع صنایع دریایی مربوط به حوزه بین‌الملل است و در عرصه روابط بین‌الملل رشد می‌کند. البته به‌دلیل وجود پول نفت در اقتصاد ایران سادترین راه واردات بوده و کمتر به تولید توجه شده به همین دلیل توسعه صنایع دریایی نیز هم‌پای سایر صنایع در ایران با کندی پیش رفته است. اما صادرات مهم‌ترین کالای کشور یعنی نفت از طریق بنادر و کشتی صورت می‌گیرد. این دلیل بر رشد صنایع دریایی محسوب نمی‌شود؟

البته صادرات نفت از دریا به توسعه صنایع دریایی نیازمند است و برای این رشد در صادرات نفت از طریق دریا از صنایع دریایی قوی استفاده کرد. به دلیل این که این امر توسط خارجی‌ها برای ما انجام می‌شود ما هم نیازی برای توسعه در این خصوص احساس نکرده‌یم و فقط به خطوط انتقال گاز و نفت در خشکی بسنده کرده‌یم. چند سال است که موضوع خط لوله صلح و انتقال گاز به پاکستان و هند مطرح است و البته هم به سرانجام مشخصی نرسیده است. اما با توجه به این که انتقال نفت و گاز از دریا با ساختی همراه است، به سمت ایجاد تأسیسات انتقال نفت و گاز از دریا نیز اقدام می‌شود. گاز دریا نیازمند مخرج کردن گاز و انتقال آن با کشتی است اما چون امکانات راهاندازی تأسیسات تبدیل گاز و صدور

خود را از سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی به دست می‌آورند. در رده پنجم فهرست کشور سوئیس با ۸۱ درصد قرار دارد. در این کشور نیز کسب درآمد بسیار آسان است و دولت به شیوه‌های ممکن از درآمدزایی افراد حمایت می‌کند. بحرین نیز با ۷۵/۳ درصد در رده دوازدهم جدول قرار گرفته است. این کشور، اقتصادی نفت محور دارد اما مانند کشورهای دیگر خلیج فارس سعی دارد با کمک به کسب و کارهای خانوادگی و کوچک اقتصاد غیر نفتی خود را گسترده کند. جالب آن که اقتصادهای پیشرفته‌ای مانند انگلیس، آلمان و ژاپن در رده‌های ۱۴ تا ۲۶ نیز فهرست هستند. میزان آزادی اقتصادی در انگلیس ۷۴/۸ درصد است که آن را در رده چهاردهم قرار داده است. همچنین آلمان با ۷۲/۸ و ژاپن با ۷۱/۸ درصد به ترتیب رده‌های نوزدهم و بیست‌ونهم را کسب کرده‌اند. در آخرین مکان جدول هم ماکائو با ۷۱/۷ درصد قرار دارد. در این جزیره کوچک تجارت بسیار رونق دارد.

چرایی کندی توسعه دریایی و بندری در گفت‌وگو با مشاور انجمن مهندسی دریایی

بسیاری از مدیران دریایی، حتی کشتی ندیده‌اند

توسعه بنادر ایران فقط برای واردات بیشتر بود | اگر امکان داشت پل صدر را هم از خارج وارد می‌کردیم

صنایع دریایی بسیار بیشتر از ما است. اما تفاوت ما با آنها در میزان کار و فعالیت است. موضوع دیگری که در این میان مهم است، توسعه روابط دیپلماتی و سیاسی بین ایران و سایر کشورهای منطقه است و با توجه به ذات توسعه‌یافتگی که با ارتباطات همراه است، بهبود روابط دیپلماتی نقش موثری در این توسعه دارد.

برخی بر این باورند که بنادر باید یا در زمینه توریستی و شهرنشینی رشد داشته باشند یا در زمینه تجاری. تحلیل شما در این خصوص چیست؟ بنادر ما در کدام یک از این زمینه‌ها بیشتر رشد داشته‌اند؟

بنادر شمال کشور بیشتر از لحاظ توریستی رشد داشته‌اند. اما بنادر جنوب به واسطه وجود روابط بین‌الملل و تجارت آزاد بیشتر به مراکز رشد و توسعه تجاری تبدیل شده و جنبه‌های توریستی در آنها غیر از یکی، دو جزیره واقع در خلیج فارس دیده نشده است. البته شهرنشینی و تجارت می‌تواند در کنار هم باشد و بدون تداخل هر دو به رشد و توسعه برسند. در اروپا و آمریکا این اتفاق رخ داده و بنادر معروف بزرگ جهان از ۲۰۰ سال قبل در زمینه تجارت و شهرنشینی به شکل همزمان رشد و توسعه داشته‌اند. توسعه بندری در نهایت به توسعه کل کشور منجر می‌شود. به‌عنوان نمونه در بنادر جنوب کشور بحران آب وجود دارد. اما وجود انرژی خورشیدی از مزایای آن محسوب می‌شود. اینجاست که برای استفاده از انرژی خورشیدی مجبور به ایجاد صنایع آب‌شیرین‌کن هستیم. این خود یعنی توسعه و رشد بندری که به رشد اقتصادی نیز کمک می‌کند.

توسعه بندری در چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اکثر بنادر ما از لحاظ شهری با توسعه مواجه نبوده‌اند

و تقریباً غیر از بوشهر و بندرعباس سایر بنادر در طول این سال‌ها رشدی نکرده‌اند اگر نگاهی به بنادر کوچکتر کشور

بندارچه کاستی‌هایی وجود دارد؟

در مورد واردات مشکل خاصی وجود ندارد. در اصل

سستی و سهیل‌انگاری مانسبت به تولید باعث شده تا با

توجه به درآمد عظیم نفتی، خود به خود مصرف‌کننده

کالای خارجی شویم. به‌عنوان نمونه ما از بندر

شهیدرجایی ۵ میلیون تن گندم وارد می‌کنیم. این

واردات نیاز به سیلو و محل نگهداری دارد. این سیلو و

محل نگهداری نیز به‌طور معمول توسط خارجی‌ها ایجاد

می‌شود تا ما مجبور به تولید کنیم. ما هم هیچ

مشکلی نداشته‌ایم. به‌طوری که دیروز دوستان غربی

و امروز دوستان چینی این کار را برای ما به راحتی انجام

می‌دهند. در واقع در خصوص تولید و صادرات در بنادر با

مشکلات زیادی روبه‌رو هستیم اما در خصوص واردات

مشکل خاصی نداریم

آیا رشد و توسعه حمل‌ونقل ریلی همسو با توسعه

بنادر انجام شده است؟

رشد حمل‌ونقل ریلی کشور نیز در راستای واردات،

توسعه یافته است. در حال حاضر از تهران تا بندرعباس

راه آهن داریم اما باید ببینیم چقدر قطار در این مسیر

حرکت می‌کند. این که چقدر ریل داریم یک موضوع

است اما این که چقدر قطار در این مسیر حرکت

می‌کند و مقایسه آن با نمونه مشابه در دنیا موضوع

استانداردهای شهری ۱۰۰ سال پیش مانده است.

با توجه به مرز آبی طولانی، حمل‌ونقل دریایی کشور

با مشکلات زیادی مواجه است و استقبال چندانی از آن نمی‌شود. دلیل آن را چه می‌دانید؟

هزینه بالای سفر با کشتی باعث شده تا مسافران

تمایل زیادی به سفر دریایی نداشته باشند. البته برای

رفع این مشکل باید صنعت کشتی‌سازی داخلی نیز رشد

کند تا مسافران برای سفر دریایی انگیزه داشته باشند

سفر دریایی با کشتی‌های خارجی هم همان گونه که

گفته شد به‌دلیل هزینه بالا زیاد مشتری ندارد. در واقع

اگر بخواهیم مقایسه‌های در این خصوص داشته باشیم

باید گفت، شاید هیچ‌کدام از ما در زمینه حمل‌ونقل مسافر

خوب کار نکنند. اما اندکی آن سئوس‌تر و در سواحل دومی،

کشتی‌های بزرگی پهلو می‌گیرند که عقب‌ماندگی ما

در زمینه حمل‌ونقل دریایی را عیان می‌کنند. در اصل

ما در حد لجن مملدایم در حالی که دومی با ایجاد صنایع

مختلف به‌خصوص صنایع کشتی‌سازی پیشرفت

قابل‌ملاحظه‌ای داشته است. این در حالی است که

با توجه به آب‌وهوای نامناسب دومی و عدم پیشینه

در شهرنشینی مشکلات آنها برای رشد بنادر و

نرخ‌نامه

بازار سکه و طلا		
نوع	قیمت	تغییر
سکه طرح قدیم	۹۴۵۵۰۰	-
سکه طرح جدید	۹۴۵۶۰۰	▼
نیم سکه	۴۷۵۰۰۰	-
ربع سکه	۲۳۶۰۰۰	▼
سکه یک گرمی	۱۶۹۰۰۰	▼
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۹۶۹۶۰۰	-

بازار ارز		
نوع ارز	بازار آزاد	تغییر
دلار آمریکا	۳۱۸۵۰	▲
یورو	۴۱۹۰۰	▲
پوند انگلیس	۵۲۲۰۰	-
درهم امارات	۸۷۰۰	▲
مبادلاتی	۲۶۶۱۲	▼
تغییر	۳۴۹۵۲	▲
تغییر	۴۳۸۲۵	▼
تغییر	۷۲۴۶	-

بازار جهانی		
نوع	قیمت (دلار)	تغییر
هر اونس طلا	۹۶۹۶۰	-
نقره	۱۹/۱۵	▲
هر بشکه نفت اوپک	۹۸/۹۴	-
هر بشکه نفت برنت	۱۰۰/۳۴	▼

نرخ برابری ارزها	
تغییر	تغییر
یورو به دلار	۱/۳۱۱۴
پوند به دلار	۱/۶۵۳۴
دلار به درهم	۳/۶۷۳۱

اقتصاد جهان

رشد ضعیف و بیگاری
چالش‌های اقتصاد جهان

ژو مین معاون رئیس صندوق بین‌المللی پول گفت: رشد اقتصادی و ایجاد فرصت‌های شغلی چالش‌های اصلی پیش‌روی اقتصاد جهانی هستند، هر چند فضای ناشی از پایین بودن نرخ بهره نیز یک ریسک محسوب می‌شود. به گزارش پایگاه خبری سی‌ان‌بی‌سی، ژو مین افزود: برای بانک‌های مرکزی اهمیت دارد که نرخ بهره را در میان رشد ضعیف اقتصادی پایین نگه دارند. اما افزایش ریسک‌پذیری در میان فزونی نقدینگی یک نگرانی محسوب می‌شود. وی افزود: ما شاهد بالاتر رفتن درازمدت‌گسائی هستیم که به دنبال بهره‌ها به بازار گشت به بازار هستند. باید ریسک‌های ناشی از پایین بودن نرخ‌های بهره بررسی شوند.

انتصاب جنجالی مشاور جدید
اقتصادی اردوغان

اردوغان بیگیت بلوت، مشاور جنجالی سابق خود را به سمت مشاور ارشد اقتصادی خود برگزید که همین امر نگرانی‌ها را در بین سرمایه‌گذاران در این کشور افزایش داده است. به گزارش حریت، پس از انتخابات اخیر ریاست‌جمهوری در ترکیه و انتخاب اردوغان، نخست‌وزیر سابق این کشور، به‌عنوان رئیس جمهوری ترکیه نگرانی‌ها نسبت به آینده اقتصادی این کشور در بین فعالان اقتصادی آن افزایش یافت. این فرد با نفوذ بالا نظریات جنجالی را در زمان نخست‌وزیری اردوغان و ناآرامی‌های پارک گزی در این کشور ارایه داده بود. گفته می‌شود بلوت یکی از تأثیرگذارترین افراد بر اردوغان در زمان نخست‌وزیری وی در ترکیه بوده است.

اپل گران‌ترین برند جهان شد

برند اپل به ارزش ۱۱۷ میلیارد دلار گران‌ترین برند جهان شناخته شد. به گزارش تلگراف، بنا به تحلیل تلگراف براساس گزارش سه‌ماهه برند اپل، تولیدکننده گوشی و تبلت، گران‌ترین برند جهان شناخته شد. ارزش این برند ۱۱۷ میلیارد دلار معادل ۲۰ میلیارد پوند انگلیس برآورد شده است. پس از اپل، گوگل با ارزش تقریبی ۱۰۷ میلیارد دلار دومین برند گران در جهان اعلام شده است.

آگهی مزایده



شرکت کشت و صنعت هلال در نظر دارد، تعدادی تلیسه آستن با ارائه شناسنامه کامل، جوانه و همچنین دام حذفی را از طریق مزایده کتبی به فروش برساند. متقاضیان برای دریافت مشخصات و فرم شرکت در مزایده روز شنبه ۲۲ شهریور ۱۳۹۳ از ساعت ۸ تا ۱۴ به نشانی: نیشابور، کیلومتر ۱۲ جاده قدیم نیشابور- سسبوزار، ابتدای جاده فولاد خراسان مراجعه کنند. تاریخ بازگشایی پاکت‌ها روز یکشنبه ۲۳/۰۶/۹۳ است.

شرکت کشت و صنعت هلال