

بازار سرمایه

تقویت ۱۰ واحدی شاخص کل بورس



شهروند | شاخص کل قیمت و بازده نقدی بورس تهران در پایان معاملات روز گذشته دوشنبه ۲۷ دی ۹۵، با افزایش ۱۰ واحدی روی رقم ۷۹ هزار و ۸۴ واحد ایستاد. شاخص کل هموزن اما با افزایش ۶ واحدی به عدد ۱۵ هزار و ۴۵۴ واحد دست یافت. دیروز همچنین شاخص سه‌ماهه آزاد شناور با کاهش ۲۹ واحدی به عدد ۸۶ هزار و ۸۵۴ واحد را به نمایش گذاشت. شاخص بازار اول نیز در حالی با افزایش ۲۵ واحدی، به عدد ۵۶ هزار و ۱۷۹ واحد رسید که شاخص بازار دوم با کاهش ۷۶ واحدی به عدد ۱۷۶ هزار و ۶۰ واحد دست یافت. همچنین شاخص کل فرابورس (آیفیکس) با افزایش ۵ واحدی به عدد ۸۳۱ واحد دست یافت. ارزش کل معاملات دیروز بورس تهران به بیش از ۲۱۲ میلیارد تومان بالغ شد که ناشی از دست‌به‌دست شدن ۷۱۹ میلیون و ۵۴۶ میلیون سهم و اوراق مالی قابل معامله سطح ۵۹۴ میلیاردی بود.

شاخص‌ها

عنوان شاخص	مقدار	تغییر	درصد
کل	۷۹۰۸۴.۲	۱۱	۰.۰۱
۳۰ شرکت بزرگ	۳۳۲۲.۳	۰.۹	۰.۰۳
آرکادنا	۸۶۵۴۰.۹	(۳۰)	(۰.۰۳)
بازار اول	۵۶۱۷۹	۲۵.۶	۰.۰۵
بازار دوم	۱۶۸۰۶۰.۴	(۷۶.۶)	(۰.۰۵)
صنعت	۶۶۶۲۱	۰.۹	۰

بازار طلا و ارز

نوع	قیمت	تغییر
سکه طرح قدیم	۱۱۸۹۷۰۰	▲
سکه طرح جدید	۱۱۵۵۰۰۰	▲
نیم سکه	۶۰۴۰۰۰	-
ربع سکه	۳۲۰۰۰۰	-
سکه یک گرمی	۲۰۵۰۰۰	-
هر گرم طلای عیار	۱۱۵۲۹۴۰	-

بازار ارز (قیمت‌ها به تومان)

نوع ارز	بازار آزاد	تغییر	مبادلاتی	تغییر
دلار آمریکا	۳۹۱۴	▼	۳۲۳۷	▲
یورو	۴۳۰۸	▲	۳۴۳۴	▼
پوند انگلیس	۴۸۴۹	▲	۳۸۹۴	▼
درهم امارات	۱۱۰۳	▼	۸۸۱	-

بازار جهانی

نوع	قیمت (میلیون دلار)	تغییر
هر اونس طلا	۱,۲۰۲,۷۰	▼
نقره	۱۶.۸۹	▼
هر بشکه نفت اوپک	۵۲.۳	-
هر بشکه نفت برنت	۵۵.۳۶	-

نرخ برابری ارزها

نوع ارز	نرخ برابری	تغییر
یورو به دلار	۱.۰۵۹۷	▼
پوند به دلار	۱.۲۰۶۲	▲
دلار به درهم	۳۷.۶۴۵	▲

سایر بازارها

برند	مدل	قیمت
ایسوس	zenfone selfie pon z551kl dual sim	۷۹۹ هزار
ایسوس	zenfone 2laser ze550kl msm8916	۵۷۵ هزار
سوسوک	galaxy j5 j510f/ds 4g dual sim	۱۸۵ هزار
شیائو	mi 4	۹۹۹ هزار
شیائو	mi 4 dual sim	۹۹۹ هزار
سوسوک	galaxy j1 mini prime sm-j106f/ds dual sim	۳۷۵ هزار
سوسوک	galaxy j5 prime smg-570fd dual sim	۸۶۶ هزار
اپتی‌سی	desire 728 ultra edition dual sim	۷۹۹ هزار
اپتی‌سی	desire 830 dual sim	۳۹۹ هزار
ایکس‌هون	e61 dual sim	۳۹۹ هزار
وینفلس	sparkx dual sim	۵۱۹ هزار
سامسنگ	advance i4901 dual sim	۳۹۹ هزار
سامسنگ	cio i213901 dual sim	۹۵ هزار
موتولا	moto x 2nd generation	۹۱۰ هزار

خلبان نخستین هواپیمای صفر کیلومتر ایران از سفر به فرانسه و دیدار از غول هواپیماساز جهان به «شهروند» می‌گوید

اشک‌ها و لبخندهای کاپیتان

بعد از ۴۰ سال این نخستین بار بود که بوی بدنه هواپیمای نورا استنشام می‌کردم. در کمپانی ایرباس با مدیران نخبه ایرانی شاغل در غول هواپیماساز جهان برخورد داشتم



را لغو کرد. الان حتی صندلی‌های این هواپیمای مطابق با سفارش آن کشور طراحی شده است ولی هواپیمای صفر کیلومتر است و قبل از تحویل به ایران هیچ‌گونه پروازی نداشته و در سایت هامبورگ مونتاژ و به ما تحویل داده شد.

آشنایی‌هایی که آن کشور سفارش داده بود، هزینه‌های اضافی به ما تحویل کرد؟
خیر اما یک نکته وجود دارد؛ اینکه تمامی آپشن‌ها به سفارش خودمان باشد برای ما بهتر است و ریز زمانی که تمامی هواپیماهای سفارش شده، از یک ظاهر و آپشن‌های یکسان برخوردار باشد، نگهداری آنها هزینه کمتری می‌طلبد تا زمانی که بخواهیم برای نگهداری و نوسازی هر هواپیما سفارش جداگانه‌ای به شرکت‌های متفاوت بدهیم. به عنوان مثال اگر بخواهیم روکش‌های صندلی را عوض کنیم، اگر مدل صندلی‌های ناوگان ما همگی یکسان باشد، پروسه ثبت سفارش کوتاه‌تر و هزینه آن پایین‌تر است.

به عنوان خلبان تجربه پرواز با هواپیمای صفر را متفاوت از هواپیمای دست دوم دیدید؟
همان طور که گفتیم من قبل از این با ایرباس ۳۲۱ پرواز کرده بودم منتها آن ایرباس‌ها همگی دست دوم بودند و هواپیمای جدید آخرین نسل از ایرباس ۳۲۱ است.

پس آخرین نسل با مدل‌های قبلی چه تفاوتی دارد؟
از نظر کابین خلبان هیچ تفاوتی با ایرباس‌های دیگر ندارد و برای من آن کابین آشنا بود. تنها از نظر امکاناتی که برای مسافران ایجاد شده است، این هواپیما آپشن‌های اضافه‌ای دارد.

آن آپشن‌های اضافه دقیقاً چه هستند؟
مجموعه‌ای از آپشن‌ها که برای مسافران ایجاد کرده است؛ به عنوان مثال پشت هر صندلی نمایشگر ویژه جانمایی شده است و مسافران می‌توانند مسیر پرواز را به صورت زنده ببینند و یا فیلم‌های سرگرم‌کننده تماشا کنند. قابلیت پخش موزیک و شارژ وسایل الکترونیکی، صندلی‌های تخت‌خواب‌شو و بخشی از این امکانات هستند.

مریم شکرانی - شهروند | او برای تحویل نخستین هواپیمای صفر کیلومتر ایران تا کمپانی ایرباس فرانسه رفته است و در آنجا با ایرانی‌های نخبه‌ای برخورد می‌کند که در رده‌های بالای غول هواپیماساز جهان مشغول به کار بوده‌اند. می‌گوید وقتی با ایرانی‌های ایرباس گفتگو می‌کرد از لغو تحریم ۴۰ ساله صنعت هوایی ایران به اندازه‌ای خوشحال بودند که عشق به کشور را در جمله‌جمله‌شان احساس می‌کردی. حمزه فرهادی، نخستین خلبان هواپیمای صفر کیلومتر ایران بعد از چهار دهه است. او همراه با تیم وزارت راه و شهرسازی و سازمان هواپیمایی کشور اینتا به هامبورگ آلمان رفته است تا هواپیما را پس از مونتاژ تحویل بگیرد و برای شرکت در جشن تحویل هواپیما به تولوز فرانسه برود. می‌گوید بعد از این همه سال پرواز این نخستین‌باری بود که بوی بدنه نو هواپیما استنشام می‌کرد و این برای کاپیتان هم خوشحال‌کننده و هم دلگیرکننده بود؛ دلگیر از اینکه ایرانی‌ها تشریفات شرکت در جشن تحویل هواپیمای نو را نمی‌دانستند و این تحریم سنگین و طولانی آنجا دل فرهادی را به درد آورده است.

انتخاب خلبان نخستین هواپیمای نو چطور اتفاق افتاد؟
من ۹ سال است که با ایرباس ۳۲۱ پرواز می‌کنم و در واقع معلم این هواپیما هستم و به خلبان‌های جوان‌تر نحوه پرواز با این هواپیما را آموزش می‌دهم. هما برای آوردن ایرباس نو، سه معلم پرواز را با تخصص‌های مختلف از جمله مسئول عملیات و مسئول ناوگان انتخاب کرد که من هم جزو سه گزینه‌های بودم.

مگر هر مدل هواپیما خلبان خاصی می‌طلبد؟
بله؛ پرواز با هر مدل هواپیما متفاوت است و متخصص خود را دارد.

در سایت ایرباس برای هواپیمای خریداری شده ما پرواز به هامبورگ هم ثبت شده است. مگر شما از فرانسه به ایران نیامدید؟

هواپیما در واقع در هامبورگ آلمان اسمبل شد و ما برای بردن آن ابتدا به آلمان رفتیم و سپس به تولوز فرانسه یعنی منطقه‌ای که در آن کمپانی ایرباس واقع شده است، پرواز کردیم.

برای چه در هامبورگ اسمبل شد؟
سایت مونتاژ یا اسمبل هواپیماهای مدل ۳۲۰ و ۳۸۰ در هامبورگ قرار دارد و هواپیمای ایران نیز در آنجا مونتاژ شد.

پس این موضوع ربطی به برگشتی بودن هواپیمای خریداری شده ندارد؟
من متوجه نمی‌شوم این شایعه از کجا آمد که هواپیما مرجوعی است. هواپیمای خریداری شده هرگز برگشتی نبود و همان‌طور که قبلاً آن موجود است و در جشن تحویل این ایرباس نمایش داده شد، هواپیما در سایت هامبورگ مونتاژ و رنگ آمیزی و به ایران تحویل داده شد.

یعنی هواپیمای ما حتی سفارش یک کشور دیگر هم نبوده است؟
هیچ‌کس نمی‌داند که هواپیما را یک کشور خارجی سفارش داده اما به دلیل مشکلات مالی سفارش خود

پاسخ به برخی انتقادهای مخالفان دولت درباره خرید هواپیما

چرا بخریم و نسازیم؟!؟

آرمان بیات | کارشناس صنعت حمل‌ونقل هوایی

شهروند | منتقدان دولت این روزها مسائلی را درباره خرید هواپیما مطرح می‌کنند که لازم است به برخی از این انتقادهای نگاه کارشناسی پاسخ داده شود. یکی از این انتقادهایی که مطرح می‌شود، این است که چرا ایران به جای خرید هواپیما، هواپیما تولید نمی‌کند؟ قبل از هر چیز باید اشاره کنم که بحث مدیریت حمل‌ونقل هوایی یک موضوع اقتصادی است و به هیچ عنوان نگاه‌های خدمت‌دهنده حوزه مسافری به تولید ملی مطرح نیست. با این حال، باید تأکید کرد که شرکت‌های هواپیمایی در همه جای دنیا به صورت مستقل اداره می‌شوند و دولت‌ها دخل و تصرفی در آنها ندارند. اما در ایران این مشکل وجود دارد و ممکن است در آینده برای ایران ایر مشکلاتی را فراهم کند، بابت این که دولت از این شرکت هواپیمایی حمایت می‌کند. قانون رقابت عادلانه که از طرف یک‌پارچه وضع شده، بر این موضوع تأکید می‌کند که حکومت‌ها و دولت‌ها نباید در فضای برابر به کمک شرکت‌های هواپیمایی عضو یاتا بیایند و بنابراین تأکید یک‌پارچه این است که شرکت‌های هواپیمایی باید روی پای خود بایستند.

بنابراین خرید هواپیما یک موضوع لازم برای کشور بود و اکنون که آمارها نشان می‌دهد، ۲۰ درصد حمل‌ونقل کشورمان از طریق هوایی انجام می‌شود، البته این آمار حدود ۲۰ درصد است و مقداری کاهش پیدا کرده، اما مشکلی که در مدیریت حمل‌ونقل هوایی کشور چه در حوزه حاکمیتی و چه در حوزه تصدیگری داریم، این بحث مهم است که امروزه حمل‌ونقل هوایی منتهی به یک مشتری ثابت درون فضای سرزمینی یک کشور نیست و نخواهد بود و بعد از ایجاد قانون مقررات ۱۹۷۸ ایالات متحده که به کل دنیا تعمیم داده شد، این نگاه شکست و شرکت‌های هواپیمایی، به صورت بین‌المللی کسب‌وکارشان را ادامه می‌دهند و بازار را بازار مل می‌بینند و به بازار یک ملت، این در حالی است که شرکت‌های هواپیمایی امرات در سال ۲۰۱۵ توانستند به درآمد ناخالص ۲۵ میلیارد دلار برسند و از این مقدار ۲ میلیارد دلار درآمد خالص و سود بود. یا شرکت هواپیمایی ترکیش حدود ۱۰ میلیارد و ۵۰۰ میلیون میلیون دلار درآمد ناخالص ملی داشت و به بیش از ۲ میلیارد دلار درآمد خالص رسید. بنابراین سوال این است که چرا ما نتوانیم از این ظرفیت سرمایه‌آرزی جهانی را وارد اقتصاد کشورمان نکنیم؟ این سوالی است که اگر نگاه سنتی به موضوع حاکم نباشد، نمی‌تواند به این سوال پاسخ دهد. البته

دلگیرتان کند؟

تحویل هواپیما به مشتریان تشریفات خاصی داشت که برای سایر مشتریان ایرباس عادی بود. اما متأسفانه ما انقدر از این تشریفات دور بودیم و سالیان سال از هواپیمای دست دوم استفاده کردیم که آداب این تشریفات را نمی‌دانستیم و آنجا بود که حس خشم و تأسف از تحریم‌های ظالمانه علیه ایران سراپای وجودت را در برمی‌گرفت.

• چه کسانی را به عنوان نخستین مسافران

ایرباس نوبه ایران آوردید؟

نخستین مهمانان این هواپیما، فابریس برزیه مدیرعامل ایرباس، فرهاد پسرورش مدیرعامل ایران پرو تیم ایرباس بودند. جمعیتی حدود ۵ نفر که با من به ایران آمدند. البته این افراد در حکم مهمانان ما بودند و نخستین مسافران این هواپیما خانواده شهدا و جانبازان هستند که قرار است از تهران برای زیارت به مشهد بروند.

• فردی که پرچم ایران را از ایرباس نوبه اهتزاز

در آورد، چه کسی بود؟

کاپیتان شهبازی و یکی از خلبانان این هواپیما بود که از خوشحالی سالم نخستین هواپیمای نوبه باند فرودگاه، پرچم ایران را از پنجره هواپیما به اهتزاز در آورد.

• هواپیمای جدید قرار است در کدام مسیرهای

پروازی استفاده شود؟

هواپیما حدود ۳ ماه در مسیرهای داخلی پرواز می‌کند و در مسیرهای تهران به سمت کارمشاه، بو شهر و بندرعباس به کار گرفته می‌شود و سپس از آن برای پروازهای خارجی آماده می‌شود.

• فکر می‌کنید صنعت هوایی ایران در سال‌های

طولانی تحریم، بیشتر از همه به چه کسی مدیون

است؟

در این سال‌هایی که ایرانی‌ها هواپیمای فرسوده استفاده کردند و صنعت هوایی کشور تحریمی طولانی را پشت سر گذاشت، بیشتر از همه به متخصصان بخش فنی یعنی تعمیر و نگهداری هواپیما مدیون هستیم که با دانش و تخصص خود، این هواپیماها را به حالت قابل پرواز درآوردند.

• هواپیمای نو تا چند سال بی‌نیاز از تعمیر است؟

هواپیمای نو تا ۸ تا ۱۰ سال نیز به هیچ‌گونه تعمیری ندارد. اما همان‌طور که می‌دانید، میانگین سبسی ناوگان ما ۲۳ سال است و در تمام این سال‌ها، بخش فنی و متخصصان تعمیر و نگهداری هواپیما تلاش کردند که ناوگان فرسوده را سرپا و در حد استانداردهای جهانی نگه دارند.

• در صنعت هوایی ایران، هواپیمای منسوخ هم

داریم؟

تعدادی هواپیمای از رده خارج در ناوگان ما موجود است؛ از جمله بوئینگ ۷۳۷، ۷۳۷ و ۳۳۷ که از خط تولید خارج شده‌اند و مدل‌های جدیدتر آن تولید می‌شوند یا فروک‌های ۱۰۰ و برخی مدل‌های ایرباس که دیگر تولید نمی‌شوند اما هنوز در ناوگان ما موجود است و به دلیل تحریم‌ها جایگزین دیگری برای آن نداشتیم.

ویرترین خانواده

نبات قیمت انواع ماهی



مهرا | بازار آذربایان در شرایط نبات قیمت به سر می‌برد. مهدی یوسف‌خانی رئیس اتحادیه پرورنده و ماهی با اعلام این خبر قیمت جدید انواع ماهی را اعلام کرد: در حال حاضر، قیمت ماهی شیر جنوب ۲۸ هزار تومان، کپور ۱۲ هزار تومان، قزل‌آلا ۱۴ هزار تومان، شیرنیزه‌ای ۱۷ هزار تومان، تیلایبیا ۱۹ هزار تومان، سفید پرورشی ۱۴ هزار تومان، آزاد دزدفولی ۸ هزار تومان، هامور جنوب ۲۴ هزار تومان، حلوا سیا ۲۸ هزار تومان و قزل سالمون ۱۵ هزار و ۵۰۰ تومان است. همچنین نرخ هر کیلوگرم ماهی شوریده ۲۲ هزار تومان، راش‌گویی ۴۲ هزار تومان، سرخو ۲۲ هزار تومان، سالمون نر ۴۰ هزار تومان، سنگ‌ساز طلایی ۲۴ هزار تومان، سنگ‌ساز شهری ۱۹ هزار تومان، سارم و گییش ۹ هزار تومان است.

توزیع میوه شب عیداز ۱۲۰ اسفند



ایسنا | با توجه به تأکیدات استاندارد تهران برای تنظیم بازار شب عید استان تهران، تمهیدات لازم در نظر گرفته شده و هیچ‌گونه نگرانی برای تأمین مایحتاج روزهای پایانی سال وجود ندارد. لذا شهروندان نگران تأمین میوه شب عید و مواد پروتئینی نباشند. اینها را معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری تهران گفته و توضیح می‌دهد: هزار و ۸۰۰ تن سیب و ۵۰۰ هزار تن پرتقال برای تنظیم بازار شهرستان تهران ذخیره شده است.

به گفته امامی، توزیع میوه شب عید از ۲۰ اسفندماه عملیاتی آغاز خواهد شد، اما از دهم لغایت بیستم اسفندماه عرضه این محصولات در نمایشگاه‌های برپا شده نیز، انجام خواهد شد. قطعاً اقلام بر مصرف و ویژه شب عید در این نمایشگاه‌ها عرضه می‌شود.

آگهی مناقصه

سازمان خدمات موتوری شهرداری کرج در نظر دارد تعدادی از ماشین آلات مورد نیاز خود (با مشخصات به شرح جدول شماره یک) را از طریق مناقصه و با شرایط پرداختی ۳۰٪ نقد و مابقی به صورت تهاات با ماشین آلات مازاد سازمانی (با مشخصات به شرح جدول شماره دو) که توسط کارشناس رسمی دادگستری ارزیابی خواهد شد، تامین نماید.

لذا متقاضیان می‌توانند جهت دریافت اسناد با در دست داشتن فیش واریزی به مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ ریال به حساب ۰۰۴۱۴۰۰۰۷۸۸۸۰۰ نزد بانک شهر به آدرس: کرج-انتهای خیابان ساسانی سازمان خدمات موتوری شهرداری کرج، امور قرارداد ها مراجعه نمایند.

جدول شماره یک مشخصات ماشین آلات مورد نیاز		جدول شماره دو مشخصات ماشین آلات بلا استفاده جهت تهاات	
ردیف	نوع ماشین آلات مورد نیاز	تعداد (دستگاه)	مدل خودرو
۱	بالابر دکل بلند و نصب بر روی شاسی ایسوزو	۲	کامیونت ایسوزو ۵/۲ تن
۲	جرثقیل ۱۰ تن و نصب بر روی شاسی یز ۱۰ تن	۱	کامیون ماز کشنده
۳	لجن کش سیار	۱	مینی بوس بنز

۱- سپرده شرکت در مزایده به طریق ارائه ضمانت نامه بانکی به مبلغ ۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال که به مدت ۹۰ روز معتبر و قابل تمدید باشد و یا واریز فیش نقدی به حساب سپرده ۰۰۴۹۹۰۰۰۷۸۸۸۰۰ بانک شهر شعبه میدان توحید به نام سازمان خدمات موتوری شهرداری کرج

۲- کلیه شرکت های حقوقی ذیصلاح اعم از بازرگانی صادرات و واردات و تولیدکنندگان می‌توانند با ارائه اسناد معتبر در مناقصه شرکت نمایند.

۳- کلیه ماشین آلات درخواستی می‌بایست از محصولات تولید داخل تامین گردد.

۴- ارائه گواهینامه ثبت نام در نظام مالیات بر ارزش افزوده الزامی است.

۵- این مناقصه مشمول افزایش ۲۵٪ نمی‌شود.

۶- متقاضیان می‌بایست قادر به تامین تمامی ماشین آلات درخواستی باشند و خرید به صورت کلی انجام می‌شود.

۷- برندگان نفر اول و دوم هر گاه حاضر به انعقاد قرارداد نشوند، سپرده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد.

۸- سازمان خدمات موتوری شهرداری کرج در رد یا قبول یک یا تمامی پیشنهادهای مختار است.

۹- سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه مندرج است.

۱۰- متقاضیان می‌توانند از تاریخ انتشار آگهی جهت خرید اسناد به امور قراردادهای سازمان واقع در کرج انتهی خیابان ساسانی مراجعه و فرصت دارند تا پایان ساعت اداری روز شنبه مورخ ۹۵/۱۱/۹ نسبت به تحویل پاکت اقدام نمایند.

۱۱- متقاضیان می‌توانند از تاریخ انتشار آگهی جهت بازدید از خودروهای ذکر شده در جدول شماره دو به سازمان خدمات موتوری مراجعه نمایند.

۱۲- هزینه چاپ آگهی به عهده برنده مناقصه است.

جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۲۶-۳۲۸۰۱۰۸۲ داخلی ۱۳۳ تماس حاصل فرمایید.

روابط عمومی سازمان خدمات موتوری شهرداری کرج