خبر

پذیره‌نویسی نخستین صندوق سرمایه‌گذاری ارزی؛ هفته آینده

رئیس‌کل بانک مرکزی از نهایی شدن فرآیند راه‌اندازی نخستین صندوق سرمایه‌گذاری ارزی خبر داد و گفت: مقدمات فعالیت این صندوق با هدف جذب منابع ارزی و هدایت آن به سمت تامین مالی فعالیت‌های اقتصادی و پروژه‌های ارزآور فراهم شده است. عبدالناصر همتی اظهار کرد: نخستین صندوق سرمایه‌گذاری ارزی، تمامی مراحل لازم برای آغاز فعالیت را طی کرده و پذیره‌نویسی آن از هفته آینده آغاز خواهد شد.

وی با اشاره به سازوکار این صندوق‌ها گفت: دارندگان ارز می‌توانند منابع خود را بدون تبدیل به ریال در صندوق سرمایه‌گذاری کنند و در مقابل، واحد سرمایه‌گذاری دریافت کنند. منابع جذب‌شده نیز در ابزارها و دارایی‌های مالی ارزی به‌کار گرفته خواهد شد. رئیس‌کل بانک مرکزی تاکید کرد: صدور و ابطال واحدهای این صندوق‌ها به‌صورت ارزی انجام می‌شود و سرمایه‌گذار در زمان خروج نیز معادل ارزش واحدهای خود را به‌صورت ارزی دریافت خواهد کرد. همتی همچنین گفت: بانک مرکزی درحال فراهم‌کردن و تسهیل سازوکارهای لازم برای حمل، تحویل و نگهداری اسکناس ارز با هدف تسهیل ورود منابع ارزی به این صندوق‌ها و سرمایه‌گذاری در آنهاست. راه‌اندازی صندوق‌های سرمایه‌گذاری ارزی بخشی از برنامه بانک مرکزی برای توسعه ابزارهای مالی ارزی، فعال‌سازی منابع ارزی و تقویت تامین مالی ارزی اقتصاد کشور است.

تحریم‌های جدید روی هوا

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری تاکید کرد دانش و توان متخصصان ایرانی قابل تحریم نیست

تحریم ۲۷ شرکت هواپیمایی ایرانی از سوی آمریکا در شرایطی انجام شده که صنعت هوانوردی ایران سال‌هاست تحت شدیدترین محدودیت‌های تحریمی قرار دارد؛ محدودیت‌هایی که اگرچه هزینه‌های این صنعت را افزایش داده و مسیر تامین برخی نیازها را دشوار کرده اما تاکنون نتوانسته چرخه پروازهای کشور را متوقف کند. تجربه چند دهه گذشته نشان می‌دهد صنعت هوایی ایران به‌تدریج خود را با شرایط تحریمی تطبیق داده و با اتکا به ظرفیت‌های داخلی و ایجاد مسیرهای جایگزین برای تامین قطعات و خدمات فنی، توانسته به فعالیت خود ادامه دهد.

وزارت خزانه‌داری آمریکا در تازه‌ترین اقدام خود علیه صنعت هوانوردی ایران، ۲۷ شرکت هواپیمایی کشور را تحریم کرده است. در این فهرست نام شرکت‌هایی همچون آتا، آسمان، ایران‌ایرتور، کیش‌ایر، قشم‌ایر، چابهار، کارون، تابان، زاگرس، وارش، سپهران، فلای پرشیا، ساها و تعدادی دیگر از شرکت‌های هواپیمایی دیده می‌شود. برخی شرکت‌های بزرگ صنعت هوانوردی ایران نیز پیش از این در فهرست تحریم‌های آمریکا قرار گرفته بودند.

همزمان با تحریم ایرلاین‌های ایرانی، چند شرکت و مجموعه خارجی مرتبط با خدمات، فروش، باربری و پشتیبانی هواپیمایی نیز هدف تحریم قرار گرفته‌اند. این موضوع نشان می‌دهد سیاست آمریکا تنها محدود کردن شرکت‌های هواپیمایی داخلی نیست بلکه تلاش می‌کند ارتباط صنعت هوایی ایران با شبکه خدمات و تامین بین‌المللی را نیز دشوارتر کند.

صنعتی که با تحریم بیگانه نیست

با این حال، تحریم صنعت هوانوردی برای ایران اتفاق تازه‌ای نیست. این صنعت طی دهه‌های گذشته همواره با محدودیت در خرید هواپیما، تامین قطعات، تجهیزات، خدمات فنی، بیمه و مبادلات مالی مواجه بوده است. در چنین شرایطی، صنعت هوایی کشور ناچار شده سازوکارهای خود را متناسب با محدودیت‌های موجود تغییر دهد. توسعه توان تعمیر و نگهداری داخلی، استفاده از ظرفیت متخصصان و شرکت‌های فنی کشور، ایجاد مسیرهای جایگزین برای تامین قطعات و استفاده از تجربه انباشته متخصصان، از جمله اقداماتی بوده که امکان ادامه فعالیت ناوگان را فراهم کرده است.

بخش قابل توجهی از صنعت هوانوردی ایران سال‌هاست در شرایطی فعالیت می‌کند که دسترسی عادی به زنجیره تامین جهانی برای آن وجود نداشته. همین سابقه موجب شده فعالان این صنعت تجربه قابل توجهی در مدیریت محدودیت‌ها و تامین نیازهای فنی به‌دست آورند. از این منظر، تحریم‌های جدید آمریکا را نمی‌توان یک شوک بی‌سابقه برای صنعت هوایی ایران دانست. بخش مهمی از فشارهایی که واشنگتن اکنون تلاش دارد از طریق تحریم‌های جدید تشدید کند، در سال‌های گذشته نیز وجود داشته است.

تحریم‌ها پروازهای ایران را متوقف نمی‌کند

در واکنش به این تحریم‌های صنعت هوانوردی روز سه‌شنبه انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران اعلام کرد که «هوانوردی غیرنظامی، پیش از آن‌که موضوعی سیاسی یا اقتصادی باشد، بخشی از زیرساخت حیاتی زندگی مردم و یکی از مهم‌ترین ابزارهای ارتباط میان ملت‌هاست. میلیون‌ها مسافر ایرانی و خارجی برای سفر، درمان، تحصیل، تجارت، دیدار خانواده‌ها و برقراری ارتباط میان کشورها به شبکه حمل‌ونقل هوایی وابسته‌اند. از این رو هدف قرار دادن شرکت‌های هواپیمایی و زنجیره تامین هوانوردی صرفا فشار بر یک مجموعه اقتصادی نیست بلکه می‌تواند مستقیما بر زندگی مردم، دسترسی آنان به حمل‌ونقل هوایی، استمرار خدمات و الزامات ایمنی پرواز اثرگذار باشد. همچنین اصول و اهداف مندرج در کنوانسیون شیکاگو بر توسعه ایمن و منظم هوانوردی غیرنظامی، تامین نیاز مردم به حمل‌ونقل هوایی ایمن، منظم و اقتصادی و توسعه همکاری میان کشورهای عضو استوار است. ماده ۴۴ این کنوانسیون نیز بر توسعه ایمن و منظم هوانوردی بین‌المللی و فراهم کردن فرصت عادلانه برای بهره‌برداری از خدمات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی تاکید دارد.

در همین زمینه، ابوذر قربان شیرودی، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، تحریم‌های جدید آمریکا علیه شرکت‌های هواپیمایی ایران را ادامه یک سیاست شکست‌خورده دانسته و تاکید کرده است که این تحریم‌ها نمی‌تواند چرخه پروازهای کشور را متوقف کند. به گفته وی، صنعت هوانوردی ایران طی چند دهه گذشته بارها با محدودیت و تحریم مواجه شده و با وجود محدودیت در خرید هواپیما، قطعات، خدمات فنی، بانکی، بیمه‌ای و تعمیر و نگهداری، توانسته فعالیت خود را ادامه دهد.

شیرودی تاکید کرده است که اعلام تحریم به‌معنای توقف هواپیماها یا تعطیلی شرکت‌های هواپیمایی نیست و نباید اجازه داد جنگ روانی و تیترهای اغراق‌آمیز، جای واقعیت‌های عملیاتی صنعت هوانوردی را بگیرد. به گفته رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، تحریم ممکن است هزینه فعالیت و تامین برخی نیازهای صنعت را افزایش دهد اما توان متوقف کردن صنعت هوانوردی ایران را ندارد.

وی همچنین با اشاره به سابقه طولانی تحریم‌ها گفته که صنعت هوانوردی کشور سال‌هاست با محدودیت در خرید هواپیما و قطعات، خدمات فنی، بانکی، بیمه‌ای و تعمیر و نگهداری مواجه است اما با وجود همه این فشارها، آسمان ایران متوقف نشده. رئیس سازمان هواپیمایی کشوری همچنین بر نقش متخصصان داخلی تاکید کرده و استمرار فعالیت ناوگان را نتیجه دانش، تجربه و توان فنی ایجادشده در کشور دانسته است. به گفته شیرودی، متخصصان ایرانی طی سالیان گذشته توانسته‌اند قابلیت پروازی ناوگان را در شرایط دشوار تحریمی حفظ کنند و این سرمایه فنی با صدور یک بیانیه تحریمی از بین نمی‌رود.

افزایش هزینه‌ها؛ مهم‌ترین اثر تحریم‌ها

البته این مسأله به‌معنای بی‌اثر بودن کامل تحریم‌ها نیست. محدودیت‌های جدید می‌تواند هزینه فعالیت شرکت‌های هواپیمایی را افزایش دهد و دسترسی آنها به برخی قطعات، تجهیزات، خدمات فنی، بیمه و خدمات فرودگاهی خارجی را دشوارتر کند. همچنین شرکت‌های خارجی ممکن است به‌دلیل نگرانی از تحریم‌های آمریکا از همکاری با شرکت‌های هواپیمایی ایران خودداری کنند. این مسأله می‌تواند در حوزه‌هایی مانند سوخت‌رسانی، تعمیر و نگهداری، خدمات فرودگاهی، بار، بیمه و نقل‌وانتقال مالی خود را نشان دهد اما باید میان افزایش هزینه فعالیت و توقف صنعت هوانوردی تفاوت قائل شد.

تجربه سال‌های گذشته نشان داده صنعت هوایی ایران توانسته خود را با محدودیت‌های موجود تطبیق دهد. بنابراین تحریم جدید بیش از آن‌که به‌معنای توقف پروازها باشد، می‌تواند به‌معنای دشوارتر شدن برخی فرآیندهای تامین و افزایش هزینه‌های عملیاتی باشد.

شیرودی همچنین تاکید کرده است که هوانوردی صرفا یک صنعت اقتصادی نیست بلکه بخشی از زیرساخت حیاتی کشور و وسیله جابه‌جایی میلیون‌ها مسافر، خانواده، بیمار، دانشجو و فعال اقتصادی است. از این منظر، هدف قرار دادن شرکت‌های هواپیمایی ایران صرفا فشار بر یک مجموعه اقتصادی نیست و آثار آن می‌تواند متوجه مسافران و فعالان اقتصادی نیز شود. با این حال، موضع سازمان هواپیمایی کشوری این است که استمرار پروازها باید در چارچوب ضوابط فنی و استانداردهای ایمنی انجام شود. شیرودی تاکید کرده که ایمنی و امنیت پروازها خط قرمز سازمان هواپیمایی است و هیچ ملاحظه اقتصادی یا عملیاتی نباید بر الزامات ایمنی تقدم پیدا کند.

توان داخلی؛ پشتوانه استمرار پروازها

یکی از مهم‌ترین عواملی که اثر تحریم‌ها بر صنعت هوایی ایران را محدود کرده، شکل‌گیری توان فنی و تخصصی داخلی در طول سال‌های گذشته است. متخصصان ایرانی در حوزه‌های مختلف تعمیر، نگهداری و پشتیبانی فنی هواپیما تجربه قابل توجهی به‌دست آورده‌اند. صنعت هوایی کشور همچنین طی این سال‌ها برای تامین قطعات و تجهیزات مورد نیاز خود به مسیرهای مختلف متوسل شده و توانسته بخشی از نیازهای ناوگان را در شرایط تحریمی تامین کند. این تجربه انباشته به این معناست که صنعت هوایی ایران برخلاف سال‌های نخست تحریم، امروز با یک وضعیت کاملا ناشناخته مواجه نیست. فعالان این صنعت سال‌هاست با محدودیت‌های بین‌المللی کار کرده‌اند و روش‌های مقابله با بسیاری از این محدودیت‌ها را می‌شناسند. به همین دلیل، حتی تحریم گسترده تعداد زیادی از ایرلاین‌های کشور نیز لزوما به‌معنای زمینگیر شدن ناوگان نیست.

البته یکی از بخش‌هایی که ممکن است از تحریم‌های جدید تاثیر بپذیرد، صنعت گردشگری است. توسعه گردشگری ورودی به دسترسی مناسب به شبکه حمل‌ونقل هوایی وابسته است و هرگونه کاهش ظرفیت پرواز یا افزایش هزینه سفر می‌تواند بر ورود گردشگران خارجی اثر بگذارد. گردشگری خروجی نیز از این شرایط تاثیر می‌پذیرد و محدود شدن گزینه‌های پروازی یا افزایش هزینه جابه‌جایی می‌تواند هزینه سفر مسافران ایرانی را افزایش دهد.

با این حال، این آثار نیز باید در چارچوب واقعیت صنعت هوانوردی کشور بررسی شود. ایران سال‌هاست با محدودیت پروازهای بین‌المللی و دشواری دسترسی به خدمات خارجی مواجه است و صنعت گردشگری و حمل‌ونقل هوایی در همین شرایط به فعالیت خود ادامه داده‌اند.

تحریم جدید؛ افزایش فشار، نه توقف صنعت

در مجموع، تحریم ۲۷ شرکت هواپیمایی ایرانی را می‌توان ادامه سیاست چندین ساله آمریکا برای محدود کردن صنعت هوانوردی کشور دانست. این اقدام می‌تواند هزینه فعالیت ایرلاین‌ها را افزایش دهد، دسترسی به برخی خدمات خارجی را دشوار کند و ریسک همکاری شرکت‌های خارجی با صنعت هوانوردی ایران را افزایش دهد اما تجربه چند دهه گذشته نشان داده صنعت هوایی ایران توانسته خود را با شدیدترین محدودیت‌های تحریمی تطبیق دهد. تامین قطعات، توسعه ظرفیت‌های تعمیر و نگهداری، استفاده از توان متخصصان داخلی و ایجاد مسیرهای جایگزین برای تامین نیازها، از جمله عواملی بوده که اجازه نداده تحریم‌ها به توقف این صنعت منجر شود.

موضع رئیس سازمان هواپیمایی کشوری نیز بر همین واقعیت استوار است: تحریم می‌تواند هزینه فعالیت را افزایش دهد اما به‌معنای توقف هواپیماها و تعطیلی ایرلاین‌ها نیست.

بنابراین اثر اصلی تحریم‌های جدید را باید در افزایش هزینه و پیچیده‌تر شدن فعالیت جست‌وجو کرد، نه در توقف صنعت هوانوردی. صنعتی که سال‌ها تحت فشار تحریم قرار داشته و در این مدت راه‌های سازگاری با محدودیت‌ها، تامین قطعات و حفظ توان عملیاتی خود را توسعه داده، اکنون نیز با یک فشار جدید مواجه است؛ فشاری که اگرچه هزینه‌زا خواهد بود اما با توجه به تجربه گذشته، ظرفیت لازم برای متوقف کردن پروازهای ایران را ندارد.

هیچ پروازی به‌دلیل تحریم‌ها لغو نشده است

مدیرعامل فرودگاه امام خمینی(ره) گفت: تاکنون هیچ‌یک از شرکت‌های هواپیمایی یا کشورهای طرف پرواز، به‌دلیل تحریم‌ها درخواستی برای لغو پروازها نداشته‌اند و همه آنها طبق برنامه در حال انجام است.

رامین کاشف‌آذر، درباره وضعیت پروازها پس از اعمال تحریم‌های آمریکا علیه ۲۷ شرکت هواپیمایی ایرانی اظهار کرد: درحال حاضر تعداد قابل توجهی مسیر پروازی داریم و بیش از ۴۰ مسیر به مقاصد مختلف برقرار است؛ درحال حاضر به کشورهای همسایه، هند، چین، تایلند، کشورهای حوزه CIS و قفقاز مسیر پروازی داریم و همچنان نیز برقرار هستند.

کاشف‌آذر خاطرنشان کرد: درحال حاضر پروازها در مسیرهای موجود طبق برنامه انجام می‌شود و تاکنون موردی از توقف به دلیل تحریم‌های جدید اعلام نشده است.

یادداشت

علیرضا نثاری | عضو کمیسیون عمران مجلس

تحریم‌های تکراری در صنعت هوایی ایران

صنعت هوانوردی ایران طی چند دهه گذشته با تحریم مواجه بوده و تحریم‌های یکطرفه و جدید آمریکا علیه صنعت هوایی موضوع تازه‌ای نیست. هرچند آثار آن را نمی‌توان نادیده گرفت. صنعت هوایی کشور از سه منظر نوسازی ناوگان هوایی، توسعه ارتباطات هوایی با سایر کشورها و تقویت دانش بومی و به‌کارگیری توانمندی‌های فنی و مهندسی داخلی حائز اهمیت است.

هریک از این محورها می‌تواند نقشی تعیین‌کننده در کاهش اثر تحریم‌ها ایفا کند. گفتن این‌که این تحریم‌ها هیچ اثری ندارند، نگاه واقع‌بینانه‌ای نیست اما مقابله درست با آن، «تقویت دانش بومی» و «گسترش تعاملات بین‌المللی» به‌جز آمریکا و رژیم صهیونیستی است. ما می‌توانیم با کشورهایی از جمله چین و روسیه و برخی از کشورهای اروپایی، همکاری‌های خود را گسترش بدهد و بدین‌ترتیب بخشی از فشار تحریم‌ها تعدیل خواهد شد. توسعه تعاملات منطقه‌ای با کشورهای حوزه خلیج همیشه فارس، هند، پاکستان، کشورهای حوزه قفقاز و شرق آسیا نیز در همین راستا قرار می‌گیرد. تحقق این امر، مستلزم دیپلماسی فعال اقتصادی و سیاسی است که مسئولیت عمده آن برعهده وزارت امور خارجه است. صنعت هوایی ایران در طول چند دهه گذشته همواره با تحریم مواجه بوده اما توان فنی و مهندسی کشور این صنعت را رشد داده است. دانش بومی، سرمایه‌ای ارزشمند است که باید ضمن حفظ آن، در سطح بین‌المللی نیز معرفی شود. در این مسیر، موفقیت‌هایی مانند تامین قطعه و مشابه‌سازی قطعات هواپیما توسط متخصصان داخلی، جای افتخار دارد و می‌تواند به‌عنوان سنگ‌بنای حرکت به مراحل بالاتر تلقی شود.

با این حال اثر تحریم‌ها و حرکت به‌سمت آینده، نیازمند سازوکارهای قوی و پیگیری جدی است. تغییر وضعیت، مستلزم اقدام عملی و هماهنگ بین چند نهاد مانند وزارت امور خارجه، وزارت راه و شهرسازی، وزارت اقتصاد و امور دارایی و نیز شخص رئیس جمهور است.

نبض اقتصاد

بورس؛ رکورد پشت رکورد

بورس تهران دیروز چهارشنبه ۱۸ شهریور ۱۴۰۵ به حرکت صعودی خود ادامه داد و شاخص کل با رشد بیش از ۴۷ هزار واحدی در سطح ۷ میلیون و ۱۲۲ هزار واحد قرار گرفت.

معاملات دیروز بازار سهام در شرایطی دنبال شد که شاخص کل بورس تهران با افزایش ۴۷ هزار و ۳۲۷ واحدی معادل ۰/۶۷ درصد به ارتفاع ۷ میلیون و ۱۲۲ هزار و ۲۷۲ واحد رسید. شاخص کل که روز سه‌شنبه برای نخستین بار کانال ۷ میلیون واحدی را فتح کرده بود، دیروز توانست این سطح را حفظ کند و حتی سقف بالاتری به ثبت برساند. شاخص کل هم‌وزن اما تنها ۵ هزار و ۶۷۶ واحد معادل ۰/۲۹ درصد افزایش یافت و در سطح یک میلیون و ۹۴۲ هزار و ۳۱۹ واحد ایستاد. فاصله قابل توجه میان رشد شاخص کل و هم‌وزن نشان می‌دهد قدرت تقاضا در تمام بخش‌های بازار یکسان نبوده و بخشی از نمادهای کوچک و متوسط با افزایش عرضه روبه‌رو شده‌اند.

ارزش بازار بورس تهران به بیش از ۲۰۷ میلیون و ۵۸۳ هزار میلیارد ریال رسید. تا زمان ثبت اطلاعات، بیش از یک میلیون و ۱۵۸ هزار معامله انجام شده و ارزش معاملات بورس حدود ۴۴ هزار و ۹۷۲ میلیارد تومان بوده است. حجم معاملات نیز به حدود ۹۴/۹ میلیارد ورقه رسید. ترکیب نمادهای اثرگذار نیز تصویری متفاوت از روز سه‌شنبه ارائه می‌کند. فملی با بیش از ۳۶ هزار واحد بیشترین اثر مثبت را بر شاخص داشت و معادن، فولاد، تاپیکو و تاپان نیز در سمت مثبت قرار گرفتند. در مقابل، فارس بیش از ۱۰ هزار واحد و وبصادر بیش از ۴ هزار و ۸۰۰ واحد اثر منفی بر شاخص گذاشتند. این وضعیت نشان می‌دهد بازار پس از رشد پرشتاب روزهای گذشته با افزایش عرضه و شناسایی سود مواجه شده است؛ با این حال، حفظ شاخص بالاتر از ۷/۱ میلیون واحد در چنین فضایی می‌تواند نشانه‌ای از وجود تقاضای قابل توجه در بازار باشد. شاخص بازار اول ۰/۶۲ درصد و بازار دوم ۰/۸ درصد رشد کردند و شاخص آزاد شناور نیز ۰/۵۹ درصد بالا رفت.

فرابورس یک درصد بالا رفت؛ هم‌وزن عقب‌تر ماند

در فرابورس ایران نیز معاملات در محدوده مثبت ادامه یافت. شاخص کل فرابورس با افزایش ۵۵۸ واحدی معادل ۱/۰۲ درصد به سطح ۵۵ هزار و ۲۲۰ واحد رسید. در مقابل، شاخص کل هم‌وزن فرابورس با رشد ۲ هزار و ۶۶۰ واحدی معادل ۰/۷۸ درصد در ارتفاع ۳۴۵ هزار و ۱۳۸ واحد قرار گرفت. ارزش بازار اول و دوم فرابورس به بیش از ۲۹ میلیون و ۳۱۵ هزار میلیارد ریال رسید. بیش از ۷۷۳ هزار معامله ثبت شد و ارزش معاملات حدود ۸۵ هزار و ۶۷۰ میلیارد تومان بود. در میان نمادهای اثرگذار فرابورس، فزر، مارون، کگهر، و مپنا، هرمز و آریان اثر مثبت داشتند، در حالی که سامان در جهت منفی شاخص حرکت کرد. رشد همزمان شاخص کل و هم‌وزن فرابورس نشان می‌دهد تقاضا در این بازار نیز همچنان فعال است، هرچند شدت آن نسبت به جهش روزهای قبل کاهش یافته است.

بازار وارد آزمون تثبیت بالای ۷ میلیون واحد شده است

کارشناسان بازار سرمایه معتقدند رفتار دیروز بورس را نباید صرفا با میزان رشد شاخص کل سنجید. پس از چند روز افزایش سریع قیمت سهام، بالا رفتن عرضه و تمایل بخشی از معامله‌گران به شناسایی سود طبیعی است. بنابراین مهم‌ترین نکته معاملات، نه کاهش سرعت رشد، بلکه توان بازار برای حفظ کانال ۷ میلیون واحدی در مقابل افزایش عرضه‌هاست. از منظر تکنیکال، عبور از ۷ میلیون واحد و ماندگاری بالاتر از این سطح می‌تواند آن را به یک محدوده حمایتی مهم برای ادامه روند تبدیل کند؛ با این حال، سرعت بالای رشد هفته‌های اخیر احتمال نوسان و استراحت کوتاه‌مدت بازار را افزایش داده است. فاصله رشد شاخص کل و هم‌وزن نیز هشداری است که از این مرحله به بعد انتخاب سهم و توجه به ارزش‌گذاری اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. از منظر بنیادی نیز رشد نرخ ارز، افزایش ارزش جایگزینی شرکت‌ها و بهبود انتظارات نسبت به سودآوری ریالی بخشی از صنایع بزرگ همچنان از بازار حمایت می‌کند. در مقابل، تداوم رشد بورس نیازمند آن است که افزایش قیمت سهام به‌تدریج با رشد سودآوری شرکت‌ها و متغیرهای بنیادی همراه شود. به همین دلیل، پس از فتح ۷ میلیون واحد، آزمون اصلی بورس از «شکستن مقاومت» به تثبیت در سطوح جدید و حفظ قدرت تقاضا تغییر کرده است.

ذره‌بین

تفویض اختیار تقسیط بدهی مالیاتی عملکرد ۱۴۰۴ اشخاص حقوقی

سیدمحمدهادی سبحانیان، رئیس‌کل سازمان امور مالیاتی کشور اعلام کرد: در اجرای مفاد ماده (۱۶۷) قانون مالیات‌های مستقیم و با عنایت به مقتضیات اقتصادی کشور و شرایط ناشی از جنگ تحمیلی سوم، با هدف مساعدت و همراهی با فعالان اقتصادی و در راستای بهبود فضای کسب‌وکار و تکریم مودیان مالیاتی، اختیار تقسیط بدهی مالیات ابرازی عملکرد سال ۱۴۰۴ اشخاص حقوقی که حداکثر تا پایان روز سه‌شنبه ۳۱ شهریور ۱۴۰۵ نسبت به ارائه اظهارنامه مالیاتی و ترتیب پرداخت بدهی اقدام نمایند، به شرح ذیل به مدیران کل امور مالیاتی تفویض می‌گردد: حداقل پیش پرداخت ۴۰ درصد به صورت نقد، مابقی حداکثر تا سه ماه، درخصوص اشخاص حقوقی تولیدی، حداقل پیش‌پرداخت ۲۵ درصد به صورت نقد، مابقی حداکثر تا پنج‌ماه، درخصوص اشخاص حقوقی غیرتولیدی آسیب‌دیده مستقیم از جنگ تحمیلی سوم، حداقل پیش‌پرداخت ۱۵ درصد به صورت نقد، مابقی حداکثر تا هفت ماه، درخصوص اشخاص حقوقی تولیدی آسیب‌دیده مستقیم از جنگ تحمیلی سوم حداقل پیش‌پرداخت ۱۰ درصد به صورت نقد و مابقی حداکثر تا هشت ماه و درخصوص شرکت‌های هواپیمایی، بدون پیش پرداخت حداکثر تا ۱۰ ماه. مودیانی که از یکم تا ۱۵ مهر ۱۴۰۵ نسبت به تعیین تکلیف بدهی ابرازی اقدام نمایند، به ترتیب ۱۰ درصد به حد نصاب‌های پیش‌پرداخت فوق اضافه و یک ماه از اقساط کسر می‌شود. همچنین برای مودیانی که از تاریخ ۱۶ تا ۳۰ مهر ۱۴۰۵ نسبت به تعیین تکلیف بدهی ابرازی اقدام نمایند، به ترتیب ۲۰ درصد به حد نصاب‌های مذکور اضافه شده و دو ماه از اقساط کاسته خواهد شد.