

گزارش

واگویی‌های یک خلبان از مشکلات صنعت هوایی کشور:

دغدغه‌ای به نام مهاجرت کادر پرواز

تاکنون به این موضوع اندیشیده‌اید که خلبانان به جز بحث‌های فنی مربوط به هواپیما و پرواز، به چه نکات و دغدغه‌های دیگری در هر سفر می‌اندیشند؟ با چه چالش‌هایی درگیر هستند تا یک سفر به خوبی و سلامتی انجام گیرد و مسافران به مقصد برسند؟ این سوالات و صدها سوال دیگر که شاید به ذهن ماکه درگیر فرایند پرواز و سفرهای هوایی نیستیم برسد.

باید مدل هواپیماهای مورد استفاده متنوع شود

ایرنا نوشت: مدیرعامل شرکت هواپیمایی چابهار اظهار داشت: فضای ناشی از تحریم علیه شرکت‌های ایرانی و برخی محدودیت‌های امنیتی فعلی، دامنه فعالیت را چه در برنامه‌ریزی پروازهای کوتاه‌مدت، چه در طرح‌های میان مدت و بلندمدت کاهش داده است اما با این وجود در حوزه نوسازی و توسعه ناوگان، به صورت جدی و با برنامه‌ریزی، چه در کوتاه‌مدت و چه در میان مدت، اقداماتی انجام داده‌ایم و پیل‌های کاری طراحی شده است تا بتوانیم توان عملیاتی و خدمات شرکت را ارتقاء دهیم. ابراهیمی نیک در خصوص برنامه‌های توسعه ناوگان و چالش‌تک تاییبی (تک مدل بودن هواپیما) بودن در این شرکت با اشاره به اهتمام جدی مدیرعامل صندوق بازنشتیگی هما برای رفع این چالش افزود: مدیریت صندوق پیش‌تر نسبت به موضوع توسعه ناوگان دغدغه داشته و برنامه‌ریزی‌هایی انجام داده‌اند تا این شرکت از مساله «تک تاییبی» که یکی از چالش‌های اصلی که اکنون شرکت هواپیمایی چابهار با آن روبه‌رو است، خارج شود. وی با بیان اینکه اکنون سه فروند هواپیما فعال در ناوگان وجود دارد که از نوع MD-۸۰۰ است که از نظر ساختاری، عملیاتی و بازرگانی هواپیمایی بسیار مفید و کارآمد به شمار می‌آید و نرخ سوانح جهانی این مدل بسیار پایین است و از نظر ایمنی، پایه و ساختار محکمی دارد، افزود: با این وجود طراحی مدل MD-۸۰۰ به دهه ۱۹۷۰یاز می‌گردد؛ دوره‌ای که جهان در ریاضت اقتصادی بود و به سر می‌برد و شرکت‌های هواپیمایی نیازمند پرند‌های بودند که با حداقل امکانات، پروازی ایمن و سودآور انجام دهد. وی ادامه داد: این پیشینه باعث شده هواپیمای MD-۸۰۰ همچنان برای عملیات ایمن و مقرون به صرفه مناسب باشد. با این حال، اگر بخواهیم به یک عملیات با ثبات و قابل پیش‌بینی (اپریشن پایدار) برسیم، باید در کنار حفظ این مزایا، به سمت توسعه ناوگان و استفاده از هواپیماهای متنوع‌تر حرکت کنیم. این مدیر صنعت هوانوردی با بیان اینکه هواپیمایی چابهار دارای ناوگانی متشکل از سه فروند هواپیما MD-۸۰۰ است که ۲ فروند مالکیتی و یک فروند استیجاری است، افزود: البته ۲ فروند هم در حال انجام چک‌های سنگین تعمیراتی می‌باشند. ابراهیمی نیک تأکید کرد: با وجود محدودیت‌های موجود، برنامه ما ۲ مسیر را دنبال می‌کند، گسترش ناوگان با افزودن مدل‌هایی غیر از MD-۸۰۰ و همچنین حفظ و تقویت ناوگان فعلی. در این راستا، یک فروند از MD-۸۰۰ها مراحل پایانی چک خود را می‌گذراند و پس از تأمین موتور، فعال خواهد شد. یک فروند دیگر موتور آن تأمین شده است.

کمتر شرکتی هواپیمای نو می‌خرد

از ابراهیمی نیک در خصوص عمر ناوگان فعلی و اینکه چرا شرکت‌های هواپیمایی به دنبال خرید هواپیماهای نو نیستند، سوال شد که وی در پاسخ گفت: از نظر اسناد فنی و الزامات ایمنی، ناوگان فعلی محدودیت خاصی ندارد و اگر بازرسی‌های دوره‌ای و تست‌های فنی در موعد مقرر انجام شود، هواپیما هیچ محدودیت ساختاری یا ایمنی نخواهد داشت. با این حال، هرچه هواپیما مسن‌تر می‌شود، تعداد چک‌های نگهداری طبق برنامه سازنده افزایش می‌یابد و هزینه‌ها به صورت تصاعدی بیشتر می‌شود. وی با بیان اینکه از نظر ایمنی و عملیاتی، این مساله برای مسافر بهره‌برداری سنگین‌تر می‌شود، تحریم‌های یکجانبه و ناجوانمردانه خزانه‌داری ایالات متحده آمریکا را یکی از مهم‌ترین مشکلات ناوگان هواپیمایی کشور و هواپیمایی چابهار خواند که مانع از نوسازی و گاه خرید ناوگان جدید می‌شود. مدیرعامل هواپیمایی چابهار افزود: در دنیا خرید نقدی هواپیما روی بسیار نادر است؛ اغلب شرکت‌های بزرگ، خود مالک هواپیما نیستند بلکه بهره‌بردار (Operator) هستند و از لیزرهای بین‌المللی، پرند‌ها را با قراردادهای بلندمدت بانکی تأمین می‌کنند. ابراهیمی نیک تأکید کرد: با توجه به اینکه شرکت‌های هواپیمایی ایرانی از نظر سوددهی و بنگاه‌داری با چالش‌های زیادی روبه‌رو هستند، صرفه‌ای ندارد که به سراغ خرید هواپیماهای بسیار گران‌قیمت بروند؛ وقتی می‌توان یک هواپیما مناسب را با حدود ۱۰ میلیون دلار تهیه کرد، خرید یک پرند ۵۰ میلیون دلاری منطقی نیست.

دغدغه‌ای به نام مهاجرت کادر پرواز

مدیرعامل شرکت هواپیمایی چابهار نیروی انسانی متخصص را سرمایه‌گرانقدر شرکت‌های هواپیمایی‌های کشور خواند و مهاجرت کادر پرواز و کمبود نیروی متخصص را از دیگر مضضلات شرکت‌های هواپیمایی معرفی کرد و از اهتمام ویژه صندوق بازنشتیگی هما برای آموزش و جذب نیروهای متخصص در این صنعت هوانوردی خبر داد. وی اظهار کرد: صندوق بازنشتیگی هما، با راه‌اندازی مرکز آموزش هوایی هما، مرکز تعمیر و نگهداری هواپیما و تأمین نیروی انسانی فنی و مهندسی و خدمات و همچنین مدارس هما نقش بسزنی در آموزش، تأمین و جذب نیروی انسانی در صنایع هوایی کشور به خود اختصاص داده است. ابراهیمی نیک رواج شایسته‌سالاری را از دیگر برنامه‌های خود برای مقابله با هدر رفت منابع انسانی خواند و تأکید کرد: ما می‌توانیم روی ارزش‌گذاری‌های سیستمی تمرکز کنیم، شایسته‌سالاری را برپنگ نماییم و برای تخصص‌ها ارزش قائل شویم. همچنین، باید به جوانان اعتماد کنیم و فضای لازم برای رشد آن‌ها را فراهم آوریم. اگر شایسته‌سالاری را رواج دهیم، می‌توانیم به سوی اهداف بزرگتر حرکت کنیم.

آرمان ملی – صدقیه بهزادپور: صنعت خودرو در ایران از دیرباز یکی از محورهای مهم اقتصادی و صنعتی کشور بوده است. با این وجود، طی سال‌های اخیر، این بخش با چالش‌های جدی مواجه شده که نه تنها کیفیت محصولات راتحت تأثیر قرار داده بلکه اعتماد عمومی مردم به کل صنعت داخلی را نیز به شدت کاهش داده است. مصرف‌کنندگانکه انتظارداشتندخودروهای داخلی با استانداردهای قابل قبول، دوام بالا و خدمات پس از فروش مناسب در زمان وعده شده ارائه شوند، با مجموعه‌ای از مشکلات مواجه شده‌اند که باعث نارضایتی گسترده و بی‌اعتمادی نسبت به کل سیستم تولید خودرو شده است.

به گزارش «آرمان ملی»، سپهر گودری کارشناس صنعت خودرو در این باره گفت: از جمله مهم‌ترین مسائلی که صنعت خودرو ایران را تحت فشار قرار داده، کیفیت پایین محصولات است. بسیاری از خودروها بعد از عرضه به بازار، در مدت کوتاهی دچار نقص فنی می‌شود، قطعات آنها زود خراب می‌شود و در مواردی تعمیر و جایگزینی قطعات به سختی امکان‌پذیر است. این وضعیت نشان می‌دهد که فرایند تولید و کنترل کیفیت در شرکت‌های خودروسازی داخلی ناکافی است و نظارت مؤثری بر عملکرد آنها وجود ندارد. از این رو، مشتریانی که هزینه‌های قابل توجهی برای خرید خودرو صرف می‌کنند، اغلب با تجربه‌ای نارضایتی‌آور مواجه می‌شوند که در بلندمدت باعث کاهش اعتماد به تولید داخلی می‌شود. علاوه بر مشکلات فنی، خدمات پس از فروش نیز یکی دیگر از نقاط ضعف جدی این صنعت است. بسیاری از خریداران از تأخیر در تحویل قطعات، نبود هماهنگی بین نمایندگی‌ها و خدمات ناکافی شکایت دارند. حتی در مواردی که خودروها تحت گارانتی هستند، روند تعمیرات و تأمین قطعات آن چنان کند و پیچیده است که مشتریان ناچار می‌شوند مدت طولانی منتظر رفع مشکلات باشند. این وضعیت نه تنها تجربه مصرف‌کننده راتخریب می‌کند بلکه پیامی منفی به بازار می‌فرستد و آن اینکه؛ صنعت خودرو قادر به پاسخگویی به نیازهای مشتریان خود نیست.

قیمت‌گذاری نامتعارف

او افزود: موضوع دیگری که بر نگرانی‌ها می‌افزاید، قیمت‌گذاری نامتناسب خودروهاست. بسیاری از شرکت‌های خودروسازی داخلی، با تکیه بر حمایت‌های دولتی و فرصت‌های ایجاد شده از کمبود رقابت، خودروها را با قیمتی بسیار بالاتر از ارزش واقعی عرضه می‌کنند. این سیاست باعث می‌شود مردم احساس کنند نه تنها کیفیت محصول پایین است، بلکه برای یک کالای با استانداردهای محدود، باید هزینه‌ای گزاف پرداخت کنند. نتیجه این رفتار، فاصله گرفتن مشتریان از بازار داخلی و افزایش بی‌اعتمادی است. این کارشناس ادامه داد: یکی دیگر از مشکلات عمده، فقدان شفافیت و اطلاع‌رسانی صحیح است. مشتریان به ندرت می‌دانند که چرا یک خودرو با نقص‌های مکرر عرضه می‌شود، چرا قطعات آن در بازار کم‌یاب است و چرا خدمات پس از فروش کارآمد نیست. این نبود شفافیت باعث می‌شود مردم احساس کنند که صنعت خودرو در ایران بدون هیچ نظارت واقعی فعالیت می‌کند و تنها منافع کوتاه‌مدت خودروسازان در اولویت قرار دارد. هنگامی که اعتماد عمومی کاهش یابد، بازسازی آن بسیار دشوار خواهد بود و حتی اقدامات اصلاحی و بهبود کیفیت نیز ممکن است تأثیر مطلوب نداشته باشد.

ابهام در سیاست‌های حمایتی

گودری اضافه کرد: علاوه بر این، رفتارهای خودروسازان و سیاست‌های حمایتی که از آنها صورت می‌گیرد، وضعیت را پیچیده‌تر کرده است. شرکت‌ها معمولاً انتظار دارند که دولت

«آرمان ملی» بررسی می‌کند

پیچ تند وعده‌های خودروسازان



از جمله مهم‌ترین مسائلی که صنعت خودرو ایران را تحت فشار قرار داده

کیفیت پایین محصولات است. بسیاری از خودروها بعد از عرضه به بازار

در مدت کوتاهی دچار نقص فنی می‌شود، قطعات آنها زود خراب می‌شود و...

کنند. این در حالی است که در ایران، ضعف نظارت، فقدان شفافیت و سیاست‌های حمایتی ناصحیح باعث شده تا صنعت خودرو نتواند نقش واقعی خود را در اقتصاد کشور ایفا کند. او با توجه به پیامدهای اجتماعی این مسئله گفت: مشکل دیگری که کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد، تأثیر اجتماعی این وضعیت است. خودرو یکی از نیازهای اساسی مردم و نماد توسعه و رفاه اجتماعی است. وقتی مردم نتوانند به محصولات داخلی اعتماد کنند، حس ناامیدی و بی‌اعتمادی در جامعه گسترش می‌یابد و این امر به کاهش رضایت عمومی و احساس ناکامی نسبت به پیشرفت کشور منجر می‌شود. اعتماد عمومی به صنایع مهم، از جمله خودرو، عامل مهمی در توسعه اقتصادی و اجتماعی است و از دست رفتن آن پیامدهای گسترده‌ای دارد.

راهکار چیست

او تأکید کرد: برای احیای اعتماد عمومی و تقویت صنعت خودرو، اصلاحات جدی و بنیادی لازم است. این اصلاحات شامل ارتقای کیفیت تولید، بهبود خدمات پس از فروش، شفافیت در اطلاع‌رسانی، پاسخگویی واقعی به مشتریان و ایجاد نظارت دقیق بر عملکرد شرکت‌ها است. بدون این اقدامات، نه تنها صنعت خودرو بلکه کل اقتصاد داخلی و اعتماد عمومی به تولید داخلی آسیب خواهد دید. تجربه نشان داده است که موفقیت پایدار یک صنعت با تبلیغات یا حمایت‌های دولتی کوتاه‌مدت محقق نمی‌شود، بلکه با کیفیت واقعی، پاسخگویی و احترام به حقوق مصرف‌کننده فوری و اصلاحات ساختاری است. از کیفیت پایین محصولات گرفته تا ضعف خدمات پس از فروش و سیاست‌های نامناسب قیمت‌گذاری، همه عوامل دست به‌دست هم داده‌اند تا اعتماد مردم کاهش یابد و صنعت نتواند سهم واقعی خود را در اقتصاد توسعه‌یافته کشور ایفا کند. اگر اصلاحات جدی صورت نگیرد، و توسعه سیستم‌های کنترل کیفیت قوی، ارائه خدمات بسیار سنگین خواهد بود و بازسازی این اعتماد سال‌ها زمان خواهد برد.

و نهادهای مربوطه از آنها حمایت مالی و اقتصادی نکنند و قیمت‌ها را مطابق خواسته‌هایشان افزایش دهند، بدون آنکه اصلاحات جدی در کیفیت محصولات انجام شود. این رویکرد نه تنها به حل مشکلات کمک نمی‌کند، بلکه مصرف‌کنندگان را در معرض ریسک بیشتری قرار می‌دهد و پیامد آن کاهش اعتماد عمومی به کل صنعت است. با نگاهی به سال‌های اخیر، مشاهده می‌کنیم که حتی پس از تحویل خودروها به مشتریان، مشکلات فنی و خدماتی همچنان ادامه دارد. وی معتقد است: خرابی‌های زود هنگام، کمبود قطعات یدکی و نقص در سیستم‌های ایمنی و فنی باعث شده است که بسیاری از خودروهای داخلی نتوانند استانداردهای لازم را رعایت کنند. این وضعیت نه تنها تجربه فردی مشتریان را تحت تأثیر قرار می‌دهد، بلکه تصویر عمومی صنعت خودرو را در سطح ملی مخدوش می‌کند. وقتی مردم به صنعت خودرو و اعتماد نداشته باشند، سرمایه‌گذاری در این بخش کاهش می‌یابد و فرصت‌های اقتصادی و اشتغال محدود می‌شوند.

کاهش اعتماد عمومی

این کارشناس ادامه داد: پیامدهای این وضعیت بسیار گسترده است. صنعت خودرو به عنوان یکی از بخش‌های کلیدی تولید داخلی و نماد پیشرفت صنعتی کشور شناخته می‌شود. کاهش اعتماد عمومی به این صنعت می‌تواند به کاهش سرمایه‌گذاری، کاهش تولید و کاهش اشتغال منجر شود. همچنین، این وضعیت باعث می‌شود که مشتریان به دنبال جایگزین‌های خارجی باشند و تقاضا برای خودروهای داخلی کاهش یابد. در نتیجه، سهم صنعت خودرو در اقتصاد ملی کاهش یافته و اعتماد عمومی به تولید داخلی آسیب می‌بیند. او افزود: تجربه‌های جهانی نشان داده است که موفقیت در صنعت خودرو نیازمند ترکیبی از کیفیت بالا، شفافیت، پاسخگویی به مشتریان و نظارت دقیق است. کشورهایی که توانسته‌اند صنایع خودروی خود را توسعه دهند، با ایجاد سیستم‌های کنترل کیفیت قوی، ارائه خدمات پس از فروش مؤثر و پاسخگویی سریع به مشکلات مشتریان، موفق شده‌اند اعتماد عمومی را حفظ و بازار داخلی را تقویت

مدیرعامل راه‌آهن:

ترانزیت ریلی باید به ۴۰ میلیون تن برسد



تأکید کرد: دستیابی به ترانزیت ۴۰ میلیون تنی با اصلاح فرایند ها، تقویت ارتباطات بین سازمانی، بهره‌یاز نگاه جزیره‌ای به فعالیت‌ها و استفاده از ظرفیت‌های یکدیگر برای افزایش بهره‌وری، امکان‌پذیر خواهد بود. معاون وزیر راه و شهرسازی تشریح کرد: در زمینه بندر خشک آپرین می‌توان گفت درحال حاضر عملیات اجرایی فاز دوم این بندر به مساحت ۷۰۰ هکتار آغاز شده و به کشورهای همسایه نیز اعلام کرده‌ایم که آماده و درگاه‌های بخشی از اراضی بندر هستیم. ذاکری با اشاره به اینکه همزمان با امضای تفاهم‌نامه‌ها به دنبال عملیاتی کردن آنها هستیم، اظهار کرد: به طور مثال در یک زمینه قرارداد ۶۲ همتی شامل تأمین ۶۰۰ واگن باری، ۲۰۰ واگن مسافری و ۵۰ دستگاه لکوموتیو از حدود سه ماه گذشته فعال شده و در حال حاضر ۱۹۲ واگن از ۶۰۰ واگن یاد شده در حال سیر بوده یا آماده ورود به شبکه است. در ادامه این مراسم کاظم سلیمی – مدیرعامل شرکت

دریچه

رئیس انجمن صنایع فرآورده‌های لبنی:

بحران برق، لبنیات را تهدید می‌کند

رئیس انجمن صنایع فرآورده‌های لبنی با هشدار نسبت به بحران خاموشی‌ها اعلام کرد که قطعی مکرر برق زنجیره تولید تا توزیع لبنیات راتحت تأثیر قرار داده و باعث شده شیر و بستنی در گرمای ۴۰ درجه تنها چند ساعت دوام داشته باشند. وی تأکید کرد که هزینه‌های تولید افزایش یافته و بسیاری از کارخانه‌ها و فروشگاه‌ها ناچار به استفاده از ژنراتور و راهکارهای اضطراری برای حفظ محصولات خود شده‌اند.

قطعی برق و فاسد شدن محصولات

میراسلام تیموری- رئیس انجمن صنایع فرآورده‌های لبنی- در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به مشکلات کارخانه‌ها و فروشگاه‌ها در شرایط قطعی برق و ناترازی انرژی اظهار کرد: قطع برق در شهرها به بحرانی جدی تبدیل شده است. در صورت قطعی برق صرف‌تأصد زنجیره تولید تا توزیع دچار چالش می‌شود چرا که تمام مراحل دوشیدن، تغذیه مناسب و... در چار تقویم می‌شود. محصولات لبنی در گرمای ۴۰ درجه تنها چند ساعت دوام دارند و وقتی یخچال‌ها خاموش شوند، سریعاً فاسد می‌شوند. میزان مرجوعی کالاهای لبنی در این شرایط دو برابر شده است. ماست و پنیر قدری دوام می‌آورند، اما شیر و بستنی ظرف چند ساعت از بین می‌روند. بسیاری از مغازه‌داران ناچارند هر روز را این شرایط کار کنند.

توافق اجباری باوزارت نیرو

رئیس انجمن صنایع فرآورده‌های لبنی توضیح داد: برخی کارخانه‌ها برای مدیریت اوضاع تفاهم‌نامه‌ای با وزارت نیرو امضا کرده‌اند تا در ساعات اوج بار، مصرف خود را نصف کنند و بخشی را با ژنراتور تأمین کنند. اما ژنراتور هم تنها دو ساعت باسختگوست و هزینه سنگینی دارد. کارخانه‌های داخل شهرها هم معمولاً چند روز در هفته از مصرف‌اشب باقطعی برق روبه‌رو هستند و امکان ادامه کار ندارند. این وضعیت هم هزینه تولید را افزایش داده و هم ریسک فاسد شدن محصولات را بالا برده است. وی تأکید کرد: به طور کلی شرایط به‌گونه‌ای پیش می‌رود که تولیدکنندگان باید خودشان به فکر تأمین گازوئیل و پیل خورشیدی و... باشند تا بتوانند برق مورد نیاز خود را تأمین کنند.

تصمیمات بدون پیوست هزینه

تیموری خاطرنشان کرد: بزرگ‌ترین مشکل این است که بسیاری از تصمیمات کلان بدون توجه به تبعات مالی برای تولیدکنندگان گرفته می‌شود. هر تصمیمی هزینه دارد. اما هیچ نهادی حاضر نیست هزینه تصمیمات خود را بپردازد. تا زمانی که برای هر سیاست دولتی پیوست هزینه و آثار آن بر بخش‌های مختلف تهیه نشود، بار اصلی این تصمیمات بر دوش تولیدکننده و در نهایت مصرف‌کننده باقی خواهد ماند. رئیس انجمن صنایع فرآورده‌های لبنی، در پایان با انتقاد از بخشنامه‌ها و تصمیم‌های متشاب‌زه در حوزه اقتصادی گفت: امروز هر نهادی برای تأمین درآمد خود بخشنامه‌ای صادر می‌کند، می‌آنکه به تبعات آن برای تولید توجه شود. همه این تصمیمات مستقیم در قیمت تمام شده ما اعمال می‌شود و فشار آن در نهایت به مصرف‌کننده منتقل می‌شود.

نبض بازار

بورس افزایشی ماند

بازار سرمایه چهارمین رشد متوالی خود طی چهار روز کاری اخیر را تجربه کرد؛ به طوری که دیروز هم شاخص کل با افزایش ۱۹ هزار واحد به رقم دو میلیون و ۵۴۲ هزار واحد رسید. روز (شنبه) شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران ۱۹ هزار و ۲۲۸ واحد رشد کرد و به رقم دو میلیون و ۵۴۲ هزار و ۸۶۷ واحد رسید. بازار سرمایه سه روز کاری قبل به ترتیب ۴۷.۳۴ و ۶۴ هزار واحد رشد کرده و کانال ۴ میلیون راپس گرفته بود. این در حالی است که بورس از ۲۸ تیر روند کاهشی داشته و طی این مدت از کانال ۸.۲ میلیون واحد به ۴.۲ میلیون واحد رسیده است. در اولین روز هفته شاخص هم‌وزن ۱۸۸۲ واحد افزایش داشت و در عدد ۷۷۵ هزار و ۳۸۲ واحد ایستاد. دیروز تعداد سهام مثبت بورس ۱۶۴ عدد و سهام منفی ۱۶۲ عدد بود. تعداد خریداران به ۸۸۰۷ نفر رسید. به طور کلی بازار، ۷۷.۰ درصد افزایش داشت. همچنین ۴۶۵ هزار فقره معامله به ارزش حدود ۱۳ هزار میلیارد تومان در بازار سهام انجام شد. فملی، پارسان و وشدیس بیش‌ترین تأثیر مثبت را بر شاخص بورس داشتند. از نمادهای پرتراکش نیز می‌توان به خودرو، وبملت و اماتتیرا اشاره کرد. شاخص فرابورس ایران هم دیروز افزایش ۵۷ واحد تجربه کرد و به ۲۳ هزار و ۳۸۰ واحد رسید. تعداد معاملات فرابورس ۱۹۱ هزار فقره و ارزش آن ۵۰ هزار میلیارد تومان بود. فرزر، سامان و زاگرس بیش‌ترین تأثیر مثبت را بر شاخص فرابورس داشتند. فرزر، نان و رویوای نیز از نمادهای پرتراکش فرابورس بودند. عمده کارشناسان معتقدند، بازار سرمایه به لحاظ بنیادی شرایط مطلوبی دارد، اما متتیرا‌های سیاسی، کمبود نقدینگی، عدم اعتماد سهام‌داران و فعالیت نوسان‌گری تاکنون باعث شده تا بازار نتواند آتطور که باید و شاید رشد کند. با این حال، بورس تا قبل از ریزش‌های اخیر رکورد شکنی و تا کانال ۲.۳ میلیون واحد رشد کرده بود.