Vol. 13 | No. 3469 | Mon. Nov 23 . 2026 | دوشنبه ۲ آذر ۱۴۰۵ | ۱۳ جمادی‌الثانی ۱۴۴۸ | سال سیزدهم | شماره ۳۴۶۹ | ۸ صفحه | قیمت: ۱۵۰۰۰ تومان

WWW.TAADOLNEWSPAPER.IR

تعادل

نیاز اقتصاد ایران

دلار	یورو	تمام‌سکه	شاخص بورس
--	--	--	--

پزشکیان در نشست هم‌اندیشی با جمعی از وعاظ و روحانیون:

از دستور رهبری در همه امور اطاعت می‌کنیم

صفحه ۲

از هامون تا گاوخونی تالاب‌هایی که در انتظار آب مانده‌اند

حقابه تالاب‌ها قربانی دیپلماسی ناکارآمد آب شد

صفحه ۸

فردین آقابزرگی در یادداشتی در «تعادل» آخرین تحولات بازار سرمایه را بررسی می‌کند

دامنه نوسان ترمز نقدشوندگی بورس

یکی از موضوعات مهم و چالش‌برانگیز بازار سرمایه در سال‌های اخیر، نحوه اعمال محدودیت‌هایی همچون دامنه نوسان و حجم مبنا بوده است؛ محدودیت‌هایی که باهدف کنترل هیجانات معاملاتی و جلوگیری از نوسانات شدید قیمت سهام اعمال شده‌اند، اما در عمل پیامدهای قابل توجهی برای ساختار معاملات و نقدشوندگی بازار به همراه داشته‌اند. در واقع، هر گونه محدودیتی که مانع از انجام آزادانه معاملات و کشف واقعی قیمت‌ها شود، می‌تواند به عنوان یکی از آفات و کاستی‌های اساسی بازارهای مالی شناخته شود. بازار سرمایه برای ایفای نقش اصلی خود به بستری شفاف، رقابتی و مبتنی بر عرضه و تقاضا نیاز دارد و هر عاملی که این سازوکار را مختل کند، در بلندمدت می‌تواند اعتماد سرمایه‌گذاران را تحت تاثیر قرار دهد. در این میان، دامنه نوسان، حجم مبنا، توقف نمادها و سایر محدودیت‌های معاملاتی از جمله ابزارهایی هستند که در بورس ایران مورد استفاده قرار می‌گیرند. اگرچه ممکن است در مقاطع خاص و با هدف مدیریت شرایط غیرعادی بازار، استفاده از برخی ابزارهای کنترلی ضروری به‌نظر برسد، اما مساله اصلی زمانی ایجاد می‌شود که این محدودیت‌ها به بخشی دایمی از ساختار بازار تبدیل شوند. در چنین شرایطی، به جای آنکه بازار بتواند بر اساس واقعیت‌های اقتصادی و میزان عرضه و تقاضا مسیر خود را پیدا کند، معاملات تحت تاثیر محدودیت‌های از پیش تعیین شده قرار می‌گیرند. برای بررسی دقیق‌تر این موضوع، لازم است نگاهی به ساختار معاملاتی بورس‌های سایر کشورهای جهان، به‌ویژه کشورهای منطقه و همسایه داشته باشیم.

ادامه در صفحه ۷



رکود چندماهه در بازار طلای ایران

طلا در برابر تورم کم آورد

۲

یادداشت-۱

اصلاحات بودجه‌ای یا تغییرات راهبردی؟!



حسین حقگو

در چارچوب فضای سیاسی فعلی هر روز که می‌گذرد فشار بر اقتصاد کشور بیشتر می‌شود. هزینه‌های دولت افزایش و درآمدهای آن به سبب محاصره و تشدید تحریم‌ها و فضای جنگی کاهش می‌یابد. چنانکه این وضعیت تاکنون به افزایش تورم (۸۸.۷ در مهرماه) و کاهش رشد اقتصادی (۱۰.۱- درصد در بهار امسال) و در مجموع به رکود تورمی انجامیده که امکان مانور دولت برای بهبود وضعیت اقتصادی را با چالش‌های بزرگ همراه ساخته است. به‌طوری که معاون هماهنگی برنامه و بودجه سازمان برنامه بودجه، سال ۱۴۰۶ را یکی از دشوارترین بودجه‌های کشور پس از ملی شدن صنعت نفت دانست و عنوان کرد که «دولت باید خود را برای سناریوی صفر شدن درآمد نفتی آماده کند.» (۱۴۰۵/۸/۱۹)

در همین چارچوب مثلا طبق ضوابط مالی بودجه سال ۱۴۰۶ قرار است تنها حدود ۳۵ درصد به حقوق کارکنان دولت اضافه شود که هر چند در نوع خود افزایش قابل توجهی است (سال گذشته این افزایش ۲۰ درصد بود) اما با توجه به رقم تورم نقطه به نقطه مهرماه که ۸۸.۷ درصد اعلام شده، شکاف بزرگی در درآمد و هزینه زندگی کارکنان دولت ایجاد خواهد شد و شرایط زندگی را برای حقوق‌بگیران سخت‌تر از قبل خواهد کرد. این در حالی است که همین افزایش زیر نرخ تورم علاوه بر فشار بر دولت همچنین به سبب آنکه معیاری برای افزایش حقوق و دستمزد کارگران در پایان سال نیز است، عملا امکان فعالیت برای بنگاه‌ها را که هم‌اکنون نیز برای بقا می‌جنگند و با تنگنای شدید تامین مواد اولیه و سرمایه در گردش و کاهش تقاضا و... روبه‌رو بند را دشوارتر از هر زمان دیگری می‌سازد. دولت یقینا در این میان علاوه بر اقدامات معمول بودجه‌ای همچون «صرفه‌جویی در هزینه‌های جاری، محدود کردن تعهدات جدید و استفاده از سرمایه بخش خصوصی برای پیشبرد پروژه‌ها» که در بخشنامه بودجه سال ۱۴۰۶ عنوان کرده و تا حدی می‌تواند از شدت و سرعت نزول اقتصادی بکاهد...

ادامه در صفحه ۷

افزایش قیمت‌های بی‌پایان، عرضه‌های مبهم و مردمی که تاوان سوءمدیریت را می‌پردازند

رازگرانی بی‌پایان خودرو

تعادل-فرشته فریادرس | آنچه امروز در بازار خودرو ایران جریان دارد، فراتر از اختلاف قیمت کارخانه و بازار و درخواست‌های مکرر خودروسازان برای افزایش قیمت است؛ از یک سو ایران خودرو درخواست افزایش میانگین ۵۵ درصدی قیمت محصولات خود را مطرح می‌کند و از سوی دیگر، ابهام درباره نحوه واگذاری حدود ۱۰ هزار دستگاه خودرو، تأخیر در صدور دعوت‌نامه‌های مشتریان و اختلاف میان آمار تولید و فروش، پرسش‌های جدی درباره سیاست عرضه خودرو ایجاد کرده است. در شرایطی که خودروسازان همواره افزایش قیمت را راهکاری برای کاهش فاصله کارخانه و بازار عنوان می‌کنند، نه‌تنها این فاصله از بین نرفته، بلکه محدودیت و ابهام در عرضه نیز به عاملی برای تداوم قیمت‌های نجومی و جولان واسطه‌گران تبدیل شده است؛ وضعیتی که این پرسش را مطرح می‌کند که مشکل اصلی بازار خودرو واقعا قیمت‌گذاری است یا سازوکار تولید، عرضه و توزیعی که همچنان شفافیت لازم را ندارد؟ ایران خودرو این بار در خواست افزایش میانگین ۵۵ درصدی قیمت محصولات خود را مطرح کرده و در مقابل، سناریوهای افزایش ۲۵ تا ۴۵ درصدی نیز در وزارت صمت مطرح است. سایپا هم با استناد به رشد هزینه‌های تولید به دنبال دریافت مجوز افزایش قیمت است. استدلال خودروسازان نیز تکراری است: افزایش هزینه مواد اولیه، قطعات، دستمزد و سایر هزینه‌های تولید، قیمت‌های فعلی را غیراقتصادی کرده است. اما پرسش اساسی اینجاست که چرا با وجود افزایش‌های مکرر قیمت خودرو در سال‌های گذشته، نه‌تنها بازار...

صفحه ۳ را بخوانید

تولیدکنندگان زغال‌سنگ در انتظار ورشکستگی رقبا

نبرد بقا در بازاری رو به افول

سید یاسر خلخالی | بازار جهانی زغال‌سنگ در شرایطی با تناقضی معنادار روبه‌روست که از یک‌سو، تقاضای جهانی این سوخت همچنان در سطحی نزدیک به رکورد تاریخی باقی مانده و از سوی دیگر، بخش قابل توجهی از شرکت‌های معدنی با زیان‌های سنگین و خطر ورشکستگی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. به گزارش الشرق بلومبرگ، تولیدکنندگان زغال‌سنگ اکنون بیش از آنکه به افزایش تقاضا امید داشته باشند، به خروج رقبای زیان‌ده از بازار چشم دوخته‌اند؛ اتفاقی که می‌تواند با محدود کردن عرضه، قیمت‌ها را افزایش دهد و به شرکت‌های باقی‌مانده فرصت تنفس بدهد. در بازار جهانی زغال‌سنگ امروز دو روند متناقض در حال وقوع است: مصرف زغال‌سنگ در بیشتر کشورهای جهان روندی نزولی دارد، به‌طوری که مجموع تقاضا برای این سوخت در فاصله سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۵ در ۱۹۳ کشور از مجموع ۱۹۵ کشور حاضر در کنفرانس تغییرات اقلیمی «کاپ ۳۱» که این هفته در آنتالیا ترکیه برگزار می‌شود، حدود ۱۰ درصد کاهش یافته است. با این حال، این کاهش می‌توانست خبر امیدوارکننده‌ای باشد، اگر چین و هند در سوی دیگر ماجرا قرار نداشتند؛ دو کشوری که به‌تنهایی حدود ۷۰ درصد زغال‌سنگ مصرفی جهان را به خود اختصاص می‌دهند. در همین دوره، مصرف زغال‌سنگ در چین ۱۳ درصد و در هند ۲۸ درصد افزایش یافت. این رشد، در کنار تداوم سیاست‌های حمایتی از زغال‌سنگ، برای ثابت نگه داشتن تقاضای جهانی در سطح سالانه حدود ۹ میلیارد تن از سال ۲۰۲۳ تاکنون کافی بوده است؛ آن هم در شرایطی که جهان برای جلوگیری از تشدید بحران اقلیمی، به کاهش سریع و پایدار مصرف این سوخت نیاز دارد. با این حال، باقی ماندن مصرف زغال‌سنگ در سطوح بالا به معنای رونق فعالیت شرکت‌های معدنی نیست. چین و هند توانسته‌اند با استفاده از پرداخت‌های حمایتی در ازای حفظ ظرفیت تولید و انعقاد...

صفحه ۳ را بخوانید

یادداشت-۲

مسیرهای زمینی؛ مُسکن محاصره، نه تجارت دریایی



مجید رضاحریری

تصاویر انتقال کالا از مسیرهای زمینی و ترکیبی در روزهای اخیر این پرسش را پیش کشیده است که آیا چنین راه‌ها و مسیرهایی می‌توانند نیاز ایران به کالاهای مصرفی را در شرایط تحریم و محدودیت‌های دریایی تأمین کنند؟ شخصا معتقدم این مسیرها در وضعیت اضطراری اهمیت دارند، اما هزینه بالا و ظرفیت محدودشان اجازه نمی‌دهد جایگزین تجارت عادی شوند. بازتاب تصاویر کامیون‌ها و محموله‌هایی که از مرزهای زمینی به کشور می‌رسند، نباید این تصور را ایجاد کند که جابه‌جایی زمینی می‌تواند به‌سادگی جای تجارت دریایی را بگیرد. واقعیت این است که بیش از ۷۵ تا ۸۰ درصد تجارت بین‌المللی از راه دریا انجام می‌شود. حمل‌ونقل زمینی، افزون بر محدودیت‌های لجستیکی، هزینه بسیار بیشتری دارد و شبکه‌های مرزی و جاده‌ای منطقه نیز برای جابه‌جایی ناگهانی چنین حجمی از بار آماده نیستند. برای درک تفاوت هزینه، می‌توان به نمونه تجارت ایران و چین اشاره کرد، قبل از محاصره دریایی اخیر، هزینه حمل دریایی یک کانتینر وارداتی از چین به ایران به‌طور متوسط حدود ۲ هزار دلار بوده، در حالی که هزینه حمل صادرات از ایران به چین همواره حدود ۳۰ هزار دلار عنوان شده است. در شرایط فعلی، حمل کامیونی دست‌کم حدود ۱۲ هزار دلار هزینه دارد. این ارقام، با وجود تفاوت در مسیر و نوع محموله، نشان می‌دهد که انتقال زمینی ارزان و هم‌ارز مسیر دریایی نیست. اثر این افزایش فقط در کرایه حمل خلاصه نمی‌شود؛ سهم لجستیک از بهای کالا نیز بالا می‌رود. در وضع معمول، هزینه حمل و نقل به‌طور متوسط حدود ۳ تا ۵ درصد ارزش کالا بود، اما اکنون این نسبت به بیش از ۲۵ تا ۳۰ درصد رسیده است. چنین افزایشی از منظر اقتصادی توجیه بسیاری از مبادلات را از بین می‌برد. در برخی کالاهای صادراتی نیز قیمت محصول اساساً امکان تحمل هزینه حمل زمینی را نمی‌دهد. بنابراین، استفاده از این مسیرها بیش از آنکه انتخابی اقتصادی باشد، پاسخی ناگزیر به وضعیت اضطراری است.

حتی با فرض فراهم بودن همه ظرفیت‌های لجستیکی - فرضی که باید تأکید کرد در عمل محقق نیست - نمی‌توان بیش از حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد تجارت را به این مسیرها منتقل کرد. از طرف دیگر سقف ظرفیت حدود ۳۵ تا ۴۰ درصد برآورد می‌شود. تفاوت این دو برآورد، هرچه باشد، پیام اصلی روشن است: بخش عمده تجارت از این راه‌ها قابل جایگزینی نیست و سهم بزرگی از مبادلات بیرون از دسترس این سازوکارها می‌ماند. در کنار این موارد باید گفت که مساله فقط ظرفیت کامیون‌ها نیست. مسیرهای زمینی، ریلی و ترکیبی همزمان به کار گرفته شده‌اند: کالا می‌تواند از چین، از مسیر کشورهای آسیای مرکزی از جمله ترکمنستان و قزاقستان، با قطار جابه‌جا شود؛ یا ابتدا به بندری در یکی از کشورهای همسایه برسد و سپس با کامیون وارد ایران شود. با این حال، این گزینه‌ها نیز به زیرساخت، هماهنگی مرزی و تشریفات گمرکی وابسته‌اند، در مقطع مورد اشاره، حدود یک سوم ناوگان حمل‌ونقل زمینی کشور در مرزهای ورودی منتظر انجام تشریفات گمرکی بوده است. این تصویر نشان می‌دهد که افزایش مسیر به تنهایی به معنای عبور سریع و بی‌هزینه کالا نیست.

ادامه در صفحه ۵

یادداشت-۳

خودروی معمولی آرزوی خودرو اولی‌ها



حسین امامی‌راد

بازار خودرو در ایران دیگر صرفا با مساله گرانی مواجه نیست، بلکه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌های انباشته در سیاستگذاری، تولید، واردات، تنظیم‌گری و نظارت، این بازار را با بحرانی ساختاری روبه‌رو کرده است. نتیجه این وضعیت برای مردم روشن است: خودرویی که در بسیاری از کشورها کالایی مصرفی و در دسترس بخش بزرگی از خانوارهاست، در ایران به کالایی گران‌قیمت و دور از توان خرید مردم تبدیل شده و حتی خرید یک خودروی معمولی برای بسیاری از جوانان و خودرو اولی‌ها به آرزویی دست‌نیافتنی بدل شده است. پرسش اساسی این است که چه کسانی باید پاسخگوی شکل‌گیری و تداوم این وضعیت باشند؟ بیش از نیم‌قرن از فعالیت صنعت خودروسازی در کشور می‌گذرد و این صنعت در تمام این سال‌ها از حمایت‌های گسترده تعرفه‌ای، اعتباری و دولتی برخوردار بوده است. پس چرا همچنان با زیان انباشته، بهره‌وری پایین، قیمت بالا و نارضایتی گسترده مصرف‌کنندگان مواجهیم؟ دلیل آنکه محصولات داخلی همچنان از نظر فناوری، کیفیت، ایمنی و قیمت تمام‌شده با رقبای جهانی فاصله دارند، چیست؟ چه میزان منابع ارزی، تسهیلات بانکی و امتیازات دولتی به این صنعت اختصاص یافته و در مقابل، چه میزان ارزش افزوده واقعی، انتقال فناوری و توسعه صادرات ایجاد شده است؟ آیا دولت تاکنون گزارش جامع و قابل راستی‌آزمایی از هزینه و فایده حمایت‌های چنددهه‌ساله خود منتشر کرده است؟ آیا نتیجه این حمایت‌های انحصاری چیزی جز حفظ ساختارهای ناکارآمد، ایجاد رانت و از دست رفتن فرصت‌های توسعه صنعتی و منافع ملی بوده است؟ با وجود تذکرات مکرر رهبر شهید انقلاب درباره کیفیت خودروهای داخلی و نارضایتی عمومی، چرا اصلاحات بنیادی همچنان به نتیجه نرسیده است؟ چرا با وجود افزایش افسارگسیخته قیمت خودروهای داخلی و به تبع آن خودروهای خارجی، مشکل عرضه و پاسخگویی به تقاضای بازار همچنان برطرف نشده است؟ چرا خودروسازان به جای افزایش متناسب تولید و عرضه، با کاهش تیراژ مواجهند و مصرف‌کننده باید هم هزینه گرانی را بپردازد و هم برای دسترسی به خودرو با محدودیت روبه‌رو باشد؟ چگونه است که برای خرید یک خودروی معمولی داخلی باید چند برابر قیمت جهانی یک خودروی خارجی وجه پرداخت؟ شائبه کاهش عامدانه عرضه باهدف افزایش قیمت‌ها: کاهش حدود ۳۷ درصدی تولید خودروهای سواری در شش ماهه نخست سال ۱۴۰۵ نسبت به مدت مشابه سال قبل، چه توضیحی دارد؟ همچنین درآمد عملیاتی ایران خودرو در همین دوره حدود ۵۵ درصد افزایش یافته، در حالی که تولید این شرکت حدود ۲۲ درصد کاهش داشته است. هر چند این شرکت همچنان زیان خالص ثبت کرده، وزارت صمت و دستگاه‌های نظارتی برای این وضعیت چه توضیحی دارند؟ از سوی دیگر، شائبه کاهش عامدانه عرضه باهدف افزایش قیمت‌ها، مطالبه‌ای است که وزارت صمت و خودروسازان باید به‌صورت شفاف به آن پاسخ دهند. آیا کاهش تولید صرفا ناشی از محدودیت‌های ارزی، تامین قطعات، نقدینگی و انرژی است یا ضعف مدیریت و سیاست‌های تولیدی نیز در آن نقش دارد؟ چه تضمینی وجود دارد که محدودیت عرضه به‌ابزاری برای توجیه افزایش قیمت‌ها تبدیل نشود؟

ادامه در صفحه ۵

یادداشت-۴

فرصتی برای همکاری اقتصادی ایران و همسایگان



رحمان سعادت

تحولات ژئوپلیتیک سال‌های اخیر نشان داده است که جغرافیای اقتصادی منطقه ثابت نیست و تغییر در مسیرهای ارتباطی، انتقال انرژی و کریدورهای ترانزیتی می‌تواند معادلات اقتصادی و سیاسی کشورهای همسایه را دگرگون کند. در چنین شرایطی، موقعیت جغرافیایی ایران یک ظرفیت راهبردی است که اگر با دیپلماسی فعال و همکاری منطقه‌ای همراه شود، می‌تواند به یکی از مهم‌ترین مزیت‌های اقتصادی کشور تبدیل شود. در سال‌های گذشته، طرح ایجاد کریدور در محدوده ارمنستان و جمهوری آذربایجان و مباحث مربوط به تغییر وضعیت ارتباطی مرزهای ایران، اهمیت این موضوع را بیش از گذشته آشکار کرد. هر گونه تغییر در مسیرهای ترانزیتی قفقاز تنها به همان محدوده جغرافیایی محدود نمی‌ماند، بلکه می‌تواند بر مسیرهای ارتباطی جنوب ایران، خلیج‌فارس و حتی شبکه انتقال انرژی در منطقه اثر بگذارد. به همین دلیل، نگاه به کریدورها نباید صرفا به عنوان پروژه‌هایی برای جابه‌جایی کالا باشد؛ این مسیرها بخشی از معادلات قدرت، امنیت و همکاری اقتصادی در منطقه هستند. تحولات اخیر و جنگ نیز اهمیت این موضوع را دوچندان کرده است. با تغییر شرایط امنیتی و افزایش نگرانی برخی کشورهای عربی درباره وابستگی به مسیرهای موجود انتقال انرژی، تلاش برای شناسایی مسیرهای جایگزین افزایش یافته است. طرح‌هایی برای انتقال نفت از مسیر خطوط لوله‌ای که از جنوب عربستان عبور می‌کنند و همچنین استفاده از ظرفیت قطر، امارات و عمان برای انتقال انرژی به خارج از خلیج‌فارس مطرح شده‌اند. در برخی از این طرح‌ها، انتقال نفت با خطوط لوله یا استفاده از کشتی‌های کوچک‌تر برای جابه‌جایی محموله‌ها به خارج از خلیج‌فارس و سپس بارگیری آنها در نفتکش‌های بزرگ‌تر مورد توجه قرار گرفته است. با این حال، نباید تصور کرد که ایجاد مسیرهای جایگزین به‌سادگی امکان‌پذیر است. این طرح‌ها علاوه بر هزینه‌های سنگین احداث و بهره‌برداری، با محدودیت‌های فنی و چالش‌های امنیتی نیز مواجهند. امنیت مسیرهای انتقال انرژی مساله‌ای نیست که صرفا با ساخت خط لوله یا تغییر شیوه حمل و نقل حل شود. هر مسیر جدید به سرمایه‌گذاری، توافق سیاسی و تضمین‌های امنیتی نیاز دارد و در شرایطی که اختلافات منطقه‌ای ادامه دارد، نمی‌توان پایداری چنین مسیرهایی را قطعی دانست. از همین رو، به جای رقابت برای کنار گذاشتن مسیرهای موجود، باید به سمت ایجاد یک نظام همکاری منطقه‌ای حرکت کرد. منطقه به کریدوری امن و پایدار نیاز دارد که همه کشورهای آن بتوانند از ظرفیت‌های جغرافیایی و اقتصادی‌اش بهره‌مند شوند. چنین کریدوری می‌تواند علاوه بر انتقال انرژی، زمینه توسعه تجارت، کاهش هزینه‌های حمل و نقل، افزایش سرمایه‌گذاری و تقویت ارتباطات اقتصادی میان کشورهای منطقه را فراهم کند. ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود می‌تواند در این منظومه نقش مهمی ایفا کند. قرار گرفتن کشور در پیوندگاه مسیرهای شمال و جنوب و دسترسی به خلیج‌فارس، دریای عمان، دریای خزر و مرزهای زمینی متعدد، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه ترانزیت ایجاد کرده است، اما استفاده از این ظرفیت صرفا با برخورداری از موقعیت جغرافیایی محقق نمی‌شود.

ادامه در صفحه ۷

بانک اقتصاد نوین
EN BANK

آگهی مزایده واگذاری سهام

بانک اقتصاد نوین (سهامی عام) به شماره ثبت ۱۷۷۱۳۲ و شناسه ملی ۱۰۱۰۲۱۹۴۶۰۱ در نظر دارد اصالتاً و وکالتاً تعداد ۱,۷۵۰,۰۰۰,۰۰۰ سهم معادل ۱۰۰ درصد از سهام شرکت سرمایه گذاری و مدیریت سرمایه اقتصاد نوین (سهامی خاص) به شماره ثبت ۳۸۹۶۲۱ با موضوع فعالیت ارائه خدمات مالی شامل حسابداری، سرمایه گذاری و مشاوره سرمایه گذاری را به شرح و شرایط زیر از طریق مزایده عمومی واگذار نماید:

نام شرکت	روش واگذاری	شرایط واگذاری	میزان سهام قابل عرضه		سرمایه شرکت (میلیون ریال)	ارزش اسمی هر سهم (ریال)	قیمت پایه هر سهم (ریال)	قیمت پایه نقدی بلوک سهام عرضه شده (میلیون ریال)	سپرده نقدی شرکت در مزایده
			تعداد سهم	درصد					
سرمایه گذاری و مدیریت سرمایه اقتصاد نوین	مزایده	یکجا و نقد	۱,۷۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰	۱,۷۵۰,۰۰۰	۱,۰۰۰	۱۱,۵۰۰	۲۰,۱۲۵,۰۰۰	٪۲۰

۱. شرایط مزایده:

۱.۱. عرضه سهام بصورت یکجا و نقد انجام می‌گیرد.

۱.۲. قیمت مندرج در جدول فوق قیمت پایه فروش سهام می‌باشد و به قیمت‌های پیشنهادی کمتر از قیمت پایه ترتیب اثر داده نخواهد شد.

۱.۳. متقاضیان جهت دریافت اطلاعات بیشتر و خرید اسناد مزایده با ارائه فیش بانکی به مبلغ پنجاه میلیون ریال (۵۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال) به شماره حساب ۰۱۰۱-۲-۱۰۰۵۰-۱ نزد شعبه غدیر به نام بانک اقتصاد نوین می‌توانند از تاریخ درج آگهی لغایت روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۹/۱۴ به جز ایام تعطیل از ساعت ۸ الی ۱۵ به آدرس ذیل مراجعه نمایند.

۱.۴. سپرده نقدی جهت شرکت در مزایده می‌بایست بصورت چک بانکی تضمین شده به انضمام سایر مدارک لازم جهت شرکت در مزایده که بصورت روشن و مشخص نوشته شده است در پاکت در بسته (پاکات الف، ب و ج) حداکثر تا ساعت ۱۵ شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۹/۱۴ به نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، بلوار اسفندیار، پلاک ۲۴، ساختمان مرکزی بانک اقتصاد نوین، دفتر معاونت مالی و پشتیبانی تسلیم و رسید دریافت شود.

۱.۵. به درخواست‌هایی که بعد از مهلت مقرر در بند ۴-۱ واصل گردد، همچنین درخواست‌های فاقد سپرده شرکت در مزایده یا درخواست‌های مشروط، ناقص و فاقد امضاء و مهر متقاضی ترتیب اثر داده نخواهد شد.

۲. سایر موارد:

۲.۱. متقاضی خرید سهام می‌بایست حداکثر ظرف مهلت یک ماه تقویمی پس از ابلاغ کتبی به عنوان برنده مزایده نسبت به پرداخت کل ثمن معامله اقدام نماید. در صورتی که متقاضی خرید از پرداخت بخش نقدی قرارداد در ظرف مهلت یاد شده خودداری نماید یا انتقال سهام به متقاضی با مانعی مواجه گردد، نتیجه مزایده باطل و سپرده نقدی حضور در مزایده ضبط خواهد شد و متقاضی موصوف در این خصوص حق هرگونه ادعا را از خود سلب و ساقط می‌نماید.

۲.۲. پاکات شرکت در مزایده فوق راس ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۹/۱۵ در محل بانک اقتصاد نوین واقع در آدرس قید شده در بند ۴-۱ مفتوح و نتایج آن بصورت کتبی ظرف مدت حداکثر ۵ روز کاری به برنده اعلام می‌گردد.

۲.۳. بانک اقتصاد نوین در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات واصله مختار می‌باشد.

۲.۴. متقاضیان با شرکت در مزایده بصورت ضمنی اعلام و قبول دارند که از کلیه تعهدات، بدهی‌ها و آخرین وضعیت مالی و اقتصادی و حقوقی شرکت مورد مزایده و تبعات و تعهدات ناشی از سهام مورد ابتیاع اطلاع کامل حاصل نموده و حق هیچگونه اعتراض بعدی را در این خصوص نداشته و هرگونه ادعای احتمالی در حال و آتی را از خود سلب و اسقاط نمودند.

سامانه پیامکی روزنامه تعادل

به شماره ۳۰۰۰۵۳۲۰ در دسترس شماست

مخاطبان عزیز می‌توانند نظرها، انتقادات و پیشنهادهای خود در مورد مطالب مختلف روزنامه را با ذکر جزئیات به این سامانه پیامک نمایند.