روندها

جهش ۶۰ درصدی تورم بخش کشاورزی

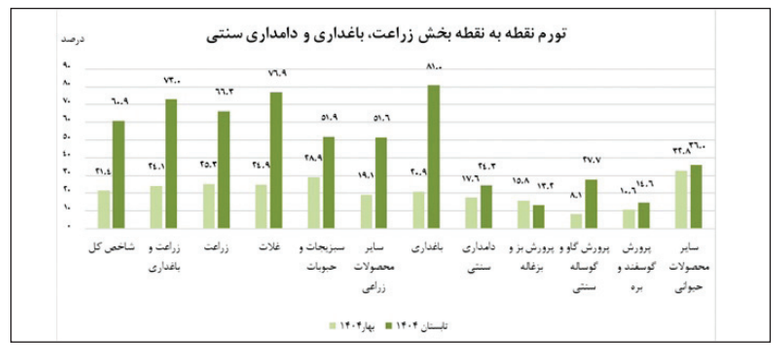
گروه اقتصادی | مرکز آمار ایران، در فصل تابستان ۱۴۰۴، شاخص قیمت تولیدکننده بخش «زراعت، باغداری و دامداری سنتی» را عدد ۴۱۴،۲ اعلام کرد. بر اساس داده‌های مرکز آمار تورم فصل تابستان نسبت به فصل مشابه سال قبل یعنی تورم نقطه به نقطه ۶۰،۹ درصد افزایش داشته است. در این فصل شاخص چهار فصل منتهی به فصل جاری نسبت به شاخص دوره مشابه سال قبل یعنی تورم سالانه با رشد ۴۲،۶ درصد مواجه بوده است.

افزایش تورم نقطه به نقطه

در فصل تابستان ۱۴۰۴، درصد تغییرات شاخص قیمت تولیدکننده بخش «زراعت، باغداری و دامداری سنتی» نسبت به فصل مشابه سال قبل (تورم نقطه به نقطه) ۶۰،۹ درصد اعلام شده است. تورم این بخش در مقایسه با فصل قبل (۲۱،۴ درصد)، ۳۹،۵ واحد درصد افزایش داشته است. در این فصل بیشترین تورم نقطه به نقطه با ۸۱،۰ درصد مربوط به گروه «باغداری» و کمترین تورم نقطه به نقطه با ۱۳،۲ درصد مربوط به گروه «بز و بزغاله سنتی» است.

افزایش تورم سالانه

در فصل تابستان ۱۴۰۴، درصد تغییرات شاخص قیمت تولیدکننده بخش «زراعت، باغداری و دامداری سنتی» در چهار فصل منتهی به این فصل نسبت به دوره مشابه سال قبل ۴۲،۶ درصد است. این رقم در مقایسه با همین اطلاع در فصل قبل (۲۸،۳ درصد)، ۱۴،۳ واحد درصد افزایش داشته است. در گزارش مرکز آمار در این فصل بیشترین تورم سالانه مربوط به گروه «غلات» با ۵۶،۱ درصد و کمترین تورم سالانه مربوطه به گروه «پرورش گاوداری سنتی» با ۱۷،۶ درصد است.



رویداد

سهمیه بنزین چه خودروهایی قطع نمی‌شود؟

گروه اقتصادی | کرامت ویس کرمی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران بارد برخی اخبار در رابطه با اینکه افزون بر خودروهای نوشماره، خودروهایی که اقدام به تعویض پلاک می‌کنند نیز دیگر مشمول سهمیه ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی نمی‌شوند و باید از بنزین با نرخ ۵ هزار تومان استفاده کنند، اعلام کرد: بنا بر تصویب‌نامه ابلاغ‌شده هیات‌وزیران، منظور از خودروی نوشماره داخلی خودروی صفر کیلومتری است که تازه از کارخانه بیرون آمده است و برای نخستین بار پلاک می‌شود، نه اینکه تعویض پلاک باشد. به نقل از صدا و سیما او افزود: منظور از خودروی نوشماره که سهمیه‌های نرخ اول و دوم آن حذف می‌شود و باید بنزین را با نرخ ۵ هزار تومانی استفاده کند، خودرویی کار نکرده و صفر کیلومتر کارخانه‌ای است که می‌خواهد پلاک شود. در صورتی که کسی تاکنون خودرویی نداشته و برای خرید خودرو کار کرده اقدام کند، مشمول این بند نمی‌شود زیرا خودروی نوشماره به خودروهای صفر کیلومتری که تاکنون پلاک نشده‌اند، اطلاق می‌شود.

ادامه از صفحه اول

نابرابری دسترسی به عدالت قضایی در برخی پرونده‌ها

۴- پیامدهای اقتصادی و سرمایه اجتماعی: محدودیت در دسترسی به عدالت می‌تواند سرمایه انسانی و اجتماعی را کاهش دهد و انگیزه مشارکت در فعالیت‌های اقتصادی و مدنی را تضعیف کند.

۵- خطر بی‌ثباتی سیاسی: وقتی عدالت قضایی یکسان اجرا نشود، زمینه برای اعتراضات، بی‌اعتمادی و تنش‌های سیاسی فراهم می‌شود.

راهکارهای مقابله با نابرابری

* اصلاح قوانین و مقررات: بازنگری در قوانین برای تضمین دسترسی برابر همه افراد به فرآیندهای قضایی.
* شفافیت کامل در دادرسی: انتشار آمارها، اسناد و گزارش‌های مربوط به پرونده‌ها و نتایج رسیدگی برای ایجاد امکان نظارت عمومی.
* نهادهای نظارتی مستقل: تقویت یا ایجاد نهادهای مستقل برای بررسی عملکرد قضات و کارکنان اجرایی بدون وابستگی سیاسی.
* تقویت آموزش حقوقی و حرفه‌ای: آموزش قاضیان و کارکنان قضایی در زمینه رعایت عدالت، بی‌طرفی و دسترسی برابر شهروندان به قانون.
* مشارکت جامعه مدنی و رسانه‌ها: افشای بی‌عدالتی‌ها و ایجاد مطالبه عمومی برای اجرای برابر قانون.

نابرابری در دسترسی به عدالت قضایی، به ویژه در پرونده‌های اقتصادی و سیاسی، یک بحران ساختاری است که می‌تواند پایه‌های اعتماد، عدالت و انسجام اجتماعی را تضعیف کند. تنها با اصلاح ساختاری، شفافیت، نظارت مستمر و فرهنگ‌سازی حقوقی می‌توان عدالت واقعی را تضمین کرد. عدالت نه فقط یک ارزش حقوقی، بلکه یک ضرورت اجتماعی و سیاسی است که بدون آن، جامعه پایدار و متمدن نمی‌ماند.

ویژه

تبدیل دانش‌آموزان به سفیران ایمنی در خانواده‌ها

نشست تخصصی رابطین فرهنگ‌سازی شرکت گاز مازندران نشان داد که طرح «همیار گاز» در این استان وارد مرحله‌ای تازه و کاملا اجرایی شده است؛ مرحله‌ای که تمرکز آن نه بر آمار، بلکه بر آماده‌سازی زیرساخت‌های مدرسه‌محور و فعال‌سازی ظرفیت نیروی انسانی است. در این نشست، میثم متولی طاهر، سرپرست روابط عمومی شرکت گاز مازندران، مسیر اجرای طرح را تشریح کرد؛ مسیری که از امضای تفاهمنامه با آموزش و پرورش آغاز شده و حالا با تعریف کامل ۳۴ ناحیه آموزشی در سامانه، تشکیل گروه‌های رابط فرهنگی، آماده‌سازی اقلام ترویجی و برنامه‌ریزی برای افتتاحیه رسمی در یکی از مدارس بهشهر در حال شکل‌گیری است. این جزییات نشان می‌دهد که اجرای طرح در مازندران یک کار «تشریفاتی» نیست، بلکه از ابتدا در قالب یک برنامه عملیاتی و ساختاری دنبال می‌شود. نکته کلیدی در تحلیل این نشست، تغییر رویکرد استان است. این بار ساختار اجرایی طرح به شکل شبکه‌ای طراحی شده است: معلمان به عنوان محور اصلی جذب، رابطین فرهنگی در هر شهرستان به عنوان حلقه اتصال با مدارس و سامانه جدید همیار گاز به عنوان پایگاه امتیازدهی و آموزش. همچنین متولی طاهر تاکید کرد که محتوای آموزشی سامانه -شامل فیلم‌ها، آیتم‌های ایمنی و بخش‌های آشنایی با گاز- نقشی اساسی در تحقق هدف اصلی طرح دارد: تبدیل دانش‌آموزان به سفیران ایمنی در خانواده‌ها. این بعد آموزشی، ماهیت طرح را از یک رقابت امتیازی به یک برنامه ملی فرهنگ‌سازی ارتقا می‌دهد.

تحلیل

ژئواکونومی یک جابه‌جایی کریدوری در آسیای مرکزی

کریدور میانه رقیب اصلی ایران

فرشید فرحناکیان

ایران سال‌هاست که خود را «کوتاه‌ترین مسیر شرق به غرب و شمال به جنوب» معرفی می‌کند و پروژه‌های بلندپروازانه‌ای مانند «کریدور شمال-جنوب» یا (International North-South Transport Corridor) INSTC را محور ژئواکونومیک آینده خود می‌داند؛ اما واقعیت ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ نشان می‌دهد که زنجیره‌های تامین جهانی و شرکت‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای ترجیح می‌دهند به جای مسیر ایران، بار خود را از «کریدور میانه» یا (Trans-Caspian International Transport Route) TITR عبور دهند؛ مسیری که از چین و قزاقستان شروع می‌شود، از طریق دریای خزر به آذربایجان و سپس به گرجستان و ترکیه می‌رسد و از آنجا وارد اروپا می‌شود. این ترجیح، نه تصادفی است و نه صرفا محصول تبلیغات سیاسی؛ تجارت بین‌المللی، در شرایط جدید، امنیت و پیش‌بینی‌پذیری را بر کوتاهی جغرافیایی ترجیح می‌دهد. به همین دلیل، TITR که زمانی یک مسیر جانبی تلقی می‌شد، اکنون در حال تبدیل شدن به یکی از ستون‌های اصلی تجارت اوراسیاست. در این میان، INSTC ایران با وجود ظرفیت ژئوپلیتیکی عظیم، از کمبود زیرساخت، تاخیرهای مزمن و مشکلات تحریمی رنج می‌برد. در ادامه تلاش می‌شود با رویکردی ژئواکونومیک توضیح داده شود «چرا کریدور میانه در حال پیروزی است و ایران برای بازگشت باید چه کند؟»

رشد شتابان کریدور میانه: اعداد و روندها

در سال‌های اخیر، TITR شاهد رشد انفجاری بوده است؛ رشدی که اکنون قابل چشم‌پوشی نیست: حجم حمل‌ونقل باری روی مسیر میانه در ۲۰۲۴ به حدود ۴/۵ میلیون تن رسید؛ یعنی ۶۲ درصد رشد در یک سال. برآوردها نشان می‌دهد که این عدد تا پایان دهه، ممکن است سه تا چهار برابر شود. در سال ۲۰۲۵ نیز جریان بار از مسیر میانه حدود ۵/۲ میلیون تن گزارش شده است. زمان ترانزیت از آسیای میانه به اروپا که زمانی تا ۵۰-۴۰ روز طول می‌کشید، اکنون در بسیاری از مسیرها به ۱۹ تا ۲۳ روز رسیده است و هدف‌گذاری برای کاهش به ۱۴ تا ۱۸ روز ادامه دارد. این بهبود نتیجه یک سیاست آگاهانه است: استانداردسازی گمرکات، سرمایه‌گذاری مشترک در ترمینال‌های خزر، توسعه حمل‌ونقل چندوجهی، کاهش بروکراسی و مهم‌تر از همه اینکه TITR تحریم‌پذیر نیست. کشورهای مسیر، تحت تحریم‌های شدید بین‌المللی نیستند و شرکت‌هامی توانند با هزینه و ریسک کمتر کار کنند.

کریدور شمال-جنوب: ظرفیت بزرگ، واقعیت‌های کوچک

در مقابل، INSTC که قرار بود مزیت ژئوپلیتیکی ایران را احیا کند، هنوز به ظرفیت واقعی خود نرسیده است: طبق برآوردها، ایران، روسیه و آذربایجان هدف‌گذاری کرده‌اند که INSTC تا ۲۰۲۸ به ۵ میلیون تن برسد. بخش کلیدی این کریدور؛ راه‌آهن رشت-آستارا؛ اما همچنان تکمیل نشده و طبق گزارش‌ها در ۲۰۲۵ هنوز درگیر مراحل اداری، تملک زمین و تامین مالی است. ایران ارقام بسیار بلندپروازانه‌ای مانند ۶۰ میلیون تن ترانزیت سالانه را مطرح کرده؛ اما در عمل فاصله زیادی تا این سطح دارد. تنها شاخه شرقی INSTC (از طریق ترکمنستان) رشد قابل توجه داشته و گفته شده در ۲۰۲۴ حجم بار آن سه برابر شده است. این ارقام نشان می‌دهد که INSTC پتانسیل دارد؛ اما عملیاتی نشده. بدون تکمیل زیرساخت و رفع ابهام از مقررات، نمی‌تواند با TITR رقابت کند.

دلایل ترجیح کریدور میانه بر کریدور شمال-جنوب

منطقه کریدور میانه به دلایل متعددی بر منطقه کریدور شمال-جنوب ترجیح دارد: **(۱) منطق ریسک و پایداری:** پس از جنگ روسیه-اوکراین، مسیرهای شمالی و مسیرهای عبوری از روسیه برای شرکت‌های اروپایی و آسیایی پرریسک شدند. در همین دوره، تشدید تحریم‌های امریکا علیه ایران و تهدیدهای مربوط به بیمه و بانکی، مسیر عبوری از ایران را برای بسیاری از شرکت‌ها مبهم‌تر کرد. در چنین فضایی TITR به مسیری قابل اتکا، بدون تحریم و با ریسک ژئوپلیتیک پایین‌تر تبدیل شد. تحریم‌ها محدودیت جدی در دسترسی به سیستم مالی بین‌المللی ایجاد می‌کنند. این یعنی شرکت‌های خارجی نمی‌توانند به راحتی بیمه، اعتبارات اسنادی (LC)، سرویس مالی و ضمانتنامه برای باربری از مسیر ایران تهیه کنند. در نبود چنین ضمانت‌هایی، ریسک عبور کالا از INSTC برای تجار و شرکت‌ها خیلی بیشتر است. در نتیجه، تجار و شرکت‌های لجستیکی بین‌المللی ترجیح می‌دهند مسیرهایی را انتخاب کنند که از نظر تامین مالی، بیمه و تجارت بین‌المللی «امن و قابل پیش‌بینی» باشند؛ یعنی مسیرهایی مانند TITR؛ بنابراین حتی اگر زیرساخت INSTC به صورت فیزیکی وجود داشته باشد، فقدان اعتماد به ساختار مالی و حقوقی؛ به‌ویژه در شرایط تحریمی، بسیاری از شرکت‌ها را از انتخاب آن بازمی‌دارد. **(۲) سرمایه‌گذاری مشترک و جذب سرمایه خارجی:** کریدور میانه طی پنج سال گذشته سرمایه‌گذاری خارجی قابل توجهی جذب کرده است: از توسعه بنادر آکتائو و کوریک گرفته تا ارتقای اتصال راه‌آهن‌های قفقاز و ترکیه. دلیل اصلی: TITR از نظر سیاسی و حقوقی برای بانک‌ها قابل لمس و قابل پیش‌بینی است. در مقابل، ایران به دلیل تحریم‌ها، ریسک حقوقی و مشکلات مالی نمی‌تواند چنین سرمایه‌ای جذب کند.

(۳) وابستگی ایران به روابط سیاسی با روسیه: ایران در دهه ۲۰۲۰ یک فرصت تاریخی برای تبدیل شدن به «هاب ترانزیت اوراسیا» داشت. تعلل در زیرساخت، مشکلات گمرکی، ناپایداری مقررات ارزی و نبود استانداردهای عملیات بندری، فرصتی را که شاید ۲۰ سال منتظر آن بود، به رقیبی مانند TITR واگذار کرده است. در حالی که ترکیه، قزاقستان و آذربایجان سهم خود را از ترانزیت اوراسیا افزایش داده‌اند، نقش ایران در معادلات حمل‌ونقل جهانی در حال کاهش است. کریدور INSTC به شدت وابسته به ایران-روسیه-آذربایجان است. هر گونه اختلاف سیاسی یا تاخیر در همکاری‌ها می‌تواند این مسیر را فلج کند؛ اما TITR بر شبکه‌ای گسترده‌تر از کشورها استوار است و قابلیت «تعویض مسیر» دارد.

(۴) استانداردهای لجستیکی: یکی از تفاوت‌های کلیدی میان INSTC و TITR، استاندارد و نظم است. کشورهای قزاقستان، آذربایجان و گرجستان طی سال‌های اخیر با همکاری سازمان‌های مالی بین‌المللی، گمرکات و عملیات بندری خود را با استانداردهای اروپایی هماهنگ کرده‌اند. شرکت‌ها ترجیح می‌دهند با مسیرهایی کار کنند که ساعت، تعرفه و رویه‌های قابل پیش‌بینی دارند.

(۵) جذابیت حمل چندوجهی: TITR به صورت طبیعی چندوجهی است: کشتی در خزر، قطار در قفقاز، جاده یا ریلی در ترکیه. این هم‌افزایی برای بسیاری از شرکت‌ها مزیت ایجاد کرده و زمان حمل را کاهش داده است. روی کاغذ INSTC نیز چندوجهی است؛ اما در عمل، هماهنگی ریلی-دریایی-زمینی آن هنوز یکپارچه نیست.

روشن‌ساز کلام: نقشه راه رقابتی‌سازی INSTC

در ۲۰۲۵، رقابت کریدورها دیگر صرفا بر سر کوتاه‌ترین مسیر یا صرفه‌جویی فاصله نیست. رقابت بر سر اعتماد، ثبات و قابلیت پیش‌بینی است. مسیرهایی مثل TITR که توانسته‌اند با سرمایه، استاندارد، همکاری منطقه‌ای و ثبات حقوقی خود را تثبیت کنند؛ حتی اگر طولانی‌تر باشند، بر رقبایی چیره می‌شوند که صرفا بر جغرافیا تکیه کرده‌اند.

برای آنکه INSTC به جای یک پروژه روی کاغذ، تبدیل به یک زنجیره لجستیکی قابل اتکا شود، ایران باید پنج اقدام اصلی را دنبال کند: (۱) تکمیل سریع و تضمین شده راه‌آهن رشت-آستارا: بدون این حلقه، INSTC ناتمام است. باید با مدل‌های مالی جدید (BOT، مشارکت منطقه‌ای یا حتی ضمانت‌های عملیاتی) مسیر را تکمیل کرد. (۲) ایجاد پنجره واحد گمرکی و تعرفه‌ای: قیمت‌گذاری ثابت، پیش‌بینی‌پذیر و مبتنی بر قراردادهای بلندمدت، شرط اصلی رقابت با TITR است. (۳) کاهش ریسک تحریمی برای طرف‌های خارجی: ایران می‌تواند از مدل‌های نوین مالی (حساب‌های تضمینی، تسویه منطقه‌ای، سازوکارهای واسط) برای کاهش ریسک تحریم استفاده کند. (۴) استانداردسازی عملیات بندری و ریلی: ترکیه، قزاقستان و آذربایجان با شاخص‌های کلیدی عملکرد شفاف (KPI: Key Performance Indicator) کار می‌کنند. ایران نیز باید داده‌های عملیاتی (تاخیر، زمان ترخیص، هزینه پایانه) را شفاف منتشر کند. (۵) دیپلماسی حمل‌ونقل فعال: توافق‌های سه‌جانبه و چهارجانبه مستمر، شرط رقابت با کنسرسیوم TITR است.

برای ایران و INSTC، تحریم به‌تنهایی مشکل نیست؛ چالش اصلی این است که تحریم‌ها را به گونه‌ای مدیریت کند که مزیت ژئوپلیتیک به مزیت عملی و رقابتی تبدیل شود. در غیاب این رویکرد تقویتی؛ یعنی اصلاح ساختاری، مالی، نهادی و حقوقی، INSTC ممکن است به فرصت از دست رفته بدل شود و مسیر ایران در نقشه لجستیک اوراسیا به یک امید بی‌ثمر تبدیل شود. اگر ایران در همین سال‌های پیش‌رو تکمیل زیرساخت، اصلاح گمرک و کاهش ریسک مالی را جدی نگیرد، کریدور میانه جای ایران را در نقشه لجستیک اوراسیا تثبیت خواهد کرد. برای ایران INSTC هنوز یک فرصت است؛ اما نه فرصت نامحدود. تحریم‌ها اگرچه مشکل بیرونی هستند؛ اما بدون پاسخ داخلی (اصلاحات ساختاری، مالی، نهادی، حقوقی) نمی‌توان INSTC را زنده نگه داشت. توصیه راهبردی: رویکرد تقویتی است بدین معنا که «تحریم را مدیریت کن؛ نه فقط تحمل».

دکترای حقوق نفت و گاز

بورس

افت شاخص‌ها در پایان بازار

روز گذشته شاخص کل با کاهش ۹۳۷۱.۱۲ واحدی، افت ۰.۲۹ درصدی را ثبت کرد و در عدد ۳ میلیون و ۲۷۲ هزار و ۹۸۱.۴۷ واحد ایستاد. شاخص کل هم‌وزن نیز ۲ هزار و ۷۱۱.۲۹ واحد پایین آمد و به سطح ۹۳۸ هزار و ۳۸۳.۵۶ واحد رسید. شاخص آزاد شناور با افت ۹ هزار ۵۴۱.۱۱ واحدی معادل ۰.۲۳ درصد، عدد ۴ میلیون و ۱۴۷ هزار و ۸۰۶.۸۹ را نشان داد. بازار اول با کاهش ۸ هزار و ۸۳۶.۸۰ واحد (۰.۳۴ درصد) و بازار دوم با افت ۱۲ هزار و ۹۱۶.۱۴ واحد (۰.۲۲ درصد) بسته شدند.

بیشترین تاثیر مثبت بر شاخص را «فملی» با ۸ هزار و ۴۵۸.۹۹ واحد و «فارس» با ۸ هزار و ۵۶.۱۸ واحد داشتند، در حالی که «شپنا» (۲۴۷۵.۷۶)، «توری» (۲۴۱۶.۸۶)، «وبملت» (۲۳۱۵.۳۱)، «شبندر» (۱۷۶۰.۵۱) و «شتران» (۱۵۵۷.۴۳) بیشترین نقش منفی را ایفا کردند.

به نقل از مهر ارزش معاملات خرد روز گذشته به ۹،۹۰۹ میلیارد تومان رسید؛ فاصله معنادار با سطح حیاتی ۱۰ تا ۱۲ همت که صبح روز گذشته بر ضرورت آن تاکید شده بود. خروج ۵۸۲ میلیارد تومان نقدینگی حقیقی از سهام (خرید حقوقی‌ها) و خروج ۱،۹۷۰ میلیارد تومان از صندوق‌های درآمد ثابت تصویری دوگانه ایجاد کرد؛ خروج سنگین از صندوق‌های کم‌ریسک با خروج نقدینگی از سهام همخوانی ندارد و احتمالا مقصد اصلی این نقدینگی صندوق‌های طلا یا سایر بازارهای موازی است. چنین رفتاری معمولا بازتاب پیش‌بینی کاهش جذابیت بورس در کوتاه‌مدت و افزایش انتظارات تورمی است.

در معاملات پایانی، ۸۸ نماد در صف خرید با مجموع ارزش ۹۲۵ میلیارد تومان و ۱۲۴ نماد در صف فروش با ارزش ۵۳۰ میلیارد تومان قرار داشتند. تعداد نمادهای مثبت بدون صف تنها ۱۵۱ و نمادهای منفی بدون صف ۲۷۲ بود؛ آماری که نسبت تقاضا به عرضه را به‌وضوح به نفع عرضه سنگین‌تر نشان می‌دهد.

سرانه خرید حقیقی‌ها ۵۱.۷ میلیون تومان و سرانه فروش حقیقی‌ها ۴۸.۵ میلیون تومان بود؛ هر چند این اختلاف جزیی به نفع خریداران است، اما تاثیر گذاری آن در برابر افت کلی ارزش معاملات ناچیز است.

در بورس، «خودرو» با ۲۳۰۶۶ معامله و ارزش ۱۸۹۱.۱۵۸ میلیارد تومان بیشترین فعالیت را داشت، سپس «وبملت» با ۲۱۵۲۸ معامله و ارزش ۲۵۶۵.۱۲۰ میلیارد تومان و «ذوب» با ۲۰۱۹۸ معامله و ارزش ۱۲۵۱.۷۳۹ میلیارد تومان قرار گرفتند. نمادهای «فملی»، «شبندر» و «شپنا» نیز در جمع پرتراکنش‌ها بودند.

در فرابورس، «زفارس» با ۱۶۱۲۵ معامله و «کوچین» با ۱۲۵۱۹ معامله صدرنشین بودند. «پتوسعه»، «فزر» و «شصدف» نیز در میان نمادهای پرتراکنش این بازار دیده می‌شوند.

وضعیت شاخص‌های فرابورس

شاخص کل فرابورس با افت ۳۳.۴۴ واحدی (۰.۱۲ درصد) به عدد ۲۸۶۷۴.۰۹ رسید. شاخص هم‌وزن فرابورس نیز کاهش ۹۰.۹۰ واحدی (۰.۰۶ درصد) را ثبت کرد و در سطح ۱۶۱۰۷۶.۵۴ ایستاد. بازار اول فرابورس تنها شاخص سبز بود و با رشد ۷۰.۲۹ واحدی (۰.۶۳ درصد) بسته شد.

مسیر روز گذشته بازار نشان داد که پس از شکست سقف تاریخی در هفته گذشته، بورس اکنون در گیر نوسان و فشار عرضه در محدوده سقف شکسته شده است. کاهش ارزش معاملات خرد، خروج سنگین نقدینگی از صندوق‌های درآمد ثابت و همزمان خروج نقدینگی از سهام، احتمال تشدید عرضه در روزهای آتی را بالا برده است.

با توجه به الگوی روز گذشته، ادامه روند صعودی تنها در صورت احیای ارزش معاملات به بالای ۱۰ تا ۱۲ همت، تقویت سمت تقاضا و کاهش خروج نقدینگی حقیقی ممکن خواهد بود؛ در غیر این صورت، سناریوی اصلاح و بازگشت به سطوح پایین‌تر پررنگ‌تر می‌شود.

سازمان خصوصی سازی
IRANIAN PRIVATIZATION ORGANIZATION

«خلاصه آگهی عرضه عمومی» (نوبت دوم)

سازمان خصوصی‌سازی در نظر دارد در اجرای مصوبه هیئت واگذاري و سایر قوانین و مقررات مربوطه، سهام و دارایی متعلق به دولت به شرح جداول زیر را عرضه و واگذار نماید. ضمناً نسخ تکمیلی این آگهی، در پایگاه اینترنتي سازمان خصوصي‌سازي به نشانی www.ipo.ir (قسمت آگهی‌های عرضه اصل ۴۴) در دسترس می‌باشد.

نام شرکت	روش عرضه	سهام قابل عرضه بلوکی: تعداد سهام	سهام قابل عرضه بلوکی: درصد کل	ارزش پایه کل (ریال)	شرایط تسویه ثمن معامله: درصد حصه نقدی	شرایط تسویه ثمن معامله: تعداد اقساط	شرایط تسویه ثمن معامله: فاصله اقساط (ماه)	تاریخ عرضه
آلومینای ایران	بورس	۱،۰۵۹،۸۷۷،۵۸۸	۵۳	۲۱۷,۰۷۳,۵۲۸,۷۹۸,۲۸۰	۳۰	۱۰	۶	مطابق اعلام بورس

واگذاری سهام شرکت فوق الذکر با رعایت «دستورالعمل اجرایی روش انتخاب مشتریان راهبردی (استراتژیک) و احراز و پایش اهلیت مدیریتی در واگذاری ها» صورت خواهد گرفت.

نام دارایی	روش عرضه	نشانی	مساحت (مترمربع): عرصه	مساحت (مترمربع): اعیان	ارزش پایه کل (ریال)	شرایط تسویه ثمن معامله	تاریخ برگزاری مزایده
زمین مجاور جایگاه سوخت شماره (۱) ارومیه	مزایده	ارومیه- بالاتر از میدان ولیعصر- نرسیده به سه راه دخانیات- پشت جایگاه پمپ بنزین ولیعصر	۴۹۴/۸۱	-	۱۷۸،۱۸۳،۵۰۰،۰۰۰	کلاً نقد	۱۴۰۴/۰۹/۲۳

م الف ۳۱۵۱ شناسه آگهی ۲۰۵۲۷۳۲

شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند «سهامی عام»

آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای
شماره: RNL-0447015-TB
تحت عنوان تامین: ORIFICE PLATE/DISC/GUIDE SET

شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند در نظر دارد تامین موضوع صدرالاشاره را از طریق مناقصه عمومی طبق اسناد مناقصه به متقاضیان واجد شرایط واگذار نماید. شرکت‌های متقاضی می‌توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر و شرایط شرکت در مناقصه به سایت WWW.IKORC.IR مراجعه نمایند.

۱- موضوع مناقصه:
الف) شرح مختصر:

ردیف	شماره مناقصه	موضوع مناقصه	تعداد / مقدار	مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار (ریال)
1	RNL-0447015-TB	ORIFICE PLATE DISC/GUIDE SET	11 NO & 1 SET	۲/۱۶۳/۰۰۰/۰۰۰

ب) تضمین مورد قبول شامل: ضمانتنامه بانکی / واریز وجه نقد
ج) مناقصه گزار در رد یا قبول هر یک یا تمام پیشنهادها بدون آنکه محتاج به ذکر دلیل باشد مختار است.
۲) کلیه اشخاص حقوقی واجد شرایط می‌توانند مطابق تاریخ‌های ذیل جهت دریافت اسناد استعلام ارزیابی به آدرس اینترنتی فوق‌الذکر مراجعه نمایند و پس از دریافت اسناد و مطالعه آن، مستندات ارزیابی کیفی را در قالب لوح فشرده در مهلت مقرر به آدرس ذیل ارسال نمایند. بدیهی است پیشنهادهایی که با شرایط مندرج در فراخوان اختلاف داشته باشند و یا مدارک مناقصه از سوی متقاضیان بعد از مهلت مقرر ارسال شود قابل پذیرش نمی‌باشد. پس از ارزیابی کیفی، از متقاضیان تاییدشده جهت ادامه فرآیند مناقصه دعوت به عمل خواهد آمد.
۳) مهلت دریافت اسناد:
۳-۱- مهلت دریافت اسناد: روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۵
۳-۲- مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی: روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۹
۴) نام و نشانی دستگاه مناقصه‌گزار: اراک، کیلومتر ۲۰ جاده بروجرد (سه راهی شازند) - شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند - مدیریت بازرگانی - مهندسی پشتیبانی ساخت داخل - اتاق ۱۰۶
تلفن تماس: ۳۳۴۹۱۸۳۸-۰۸۶
فکس: ۳۴۱۶۶۲۴۳-۰۸۶ یا ۳۴۱۶۶۰۱۳-۰۸۶

روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند