خبر روز

وزارت صمت مسئول تعیین قیمت خودروهای وارداتی شد

گمرک ایران درباره چگونگی تعیین ارزش و تغییرات تعرفه‌ای خودروهای سواری و سنگین وارداتی توضیحاتی ارائه داد. بر اساس تبصره (۶) قانون خودرو مصوب سال ۱۳۷۱ که به موجب ماده (۱۲) قانون الحاق موادی به قانون خودرو اصلاح شده است تعیین ارزش کالاهای مشمول قانون خودرو بر عهده وزارت صنعت، معدن و تجارت و با هماهنگی گمرک جمهوری اسلامی ایران است. بر اساس این گزارش، به همین منظور کارگروهی تخصصی در وزارت صمت تشکیل می‌شود که شامل ۵ عضو است؛ ۴ عضو از کارشناسان آن وزارتخانه و یک عضو از گمرک ایران. این کارگروه پس از بررسی و تعیین ارزش خودروها، صورت‌جلسه مربوط را تنظیم و نتیجه را در نامه‌ای رسمی برای ایجاد شناسه ارزش به گمرک ایران اعلام می‌کند. گمرک ایران نیز بلافاصله پس از دریافت اعلام ارزش از طرف وزارت صمت، نسبت به ایجاد شناسه در بانک اطلاعات ارزش گمرکی اقدام می‌نماید. سپس تمامی گمرکات اجرایی کشور بر اساس همین ارزش تعیین‌شده و مطابق با حقوق ورودی، عوارض و مالیات مصوب مجلس شورای اسلامی و هیأت محترم دولت، نسبت به وصول مبالغ قانونی اقدام می‌نمایند. به این ترتیب، قیمت نهایی خودروهای وارداتی بر پایه ارزش اعلام‌شده از سوی وزارت صمت و طبق فرمول قانونی شامل حقوق ورودی، عوارض، مالیات‌ها و سایر تکالیف مصوب مجلس و دولت محاسبه می‌شود. گمرک تأکید کرده است که در این فرآیند، نقش آن صرفاً اجرایی است و هیچ اختیاری در افزایش یا کاهش ارزش خودرو ندارد.

شرایط فروش

عرضه تویوتا BZ4X با قیمت قطعی

عرضه رسمی کراس‌اوور تمام‌برقی تویوتا BZ4X مدل ۲۰۲۵ آغاز شد. این محصول با قیمت قطعی ۴ میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان و تحویل مدت‌دار عرضه می‌شود و ثبت‌نام تنها از طریق سامانه فروش و به روش قرعه‌کشی انجام خواهد شد. متقاضیان باید برای شرکت در قرعه‌کشی مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان را در یکی از بانک‌های عامل به‌صورت وکالتی مسدود کنند. مهلت ثبت‌نام تا ۲۶ آبان ۱۴۰۴ تعیین شده است. در این طرح، سود انصراف ۱۰ درصد لحاظ شده اما جریمه تأخیر پیش‌بینی نشده است. همچنین در صورت انصراف تا ۲۰ روز کاری، وجه پرداختی بازگردانده می‌شود. تویوتا BZ4X از یک موتور الکتریکی سنکرون دائم بهره می‌برد که ۱۵۰ کیلووات (۲۰۱ اسب‌بخار) قدرت و ۲۶۶ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند.

بازار خودرو

رکود معاملات و جهش قیمت‌ها

بازار خودرو در دومین روز هفته روند صعودی خود را حفظ کرد. با این حال، فعالان بازار تأکید می‌کنند که حجم معاملات بشدت پایین است و بیشتر رشد قیمت‌ها ناشی از نوسانات نرخ ارز و افزایش قیمت‌ها در سایت‌های خرید و فروش آنلاین است. کارشناسان می‌گویند کمبود عرضه و عدم فاکتور برخی خودروها نیز عامل دیگری برای افزایش قیمت‌ها محسوب می‌شود و در صورت عرضه کافی، قیمت‌ها احتمالاً کاهش خواهند یافت. در بخش خودروهای داخلی، دناپلاس EF75 دنده ساده با رشد ۲۰ میلیون تومانی، به یک میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان رسید. در بازار خودروهای مونتاژی و وارداتی، تغییرات گسترده‌تری مشاهده شد؛ به طوری که، ام وی‌ام X55 PROIE با افزایش ۳۵ میلیون تومانی به ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسید. کی‌ام سی SR3 با کاهش ۳۰ میلیون تومانی به یک میلیارد و ۷۱۰ میلیون تومان کاهش یافت. اما مزدا۳ وارداتی افزایش ۳۰۰ میلیون تومانی را تجربه کرد و به ۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید. سوزوکی جیمنی ۵ در نیز با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش، به ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان رسید. در مقابل، تویوتا کمری هیبریدی با کاهش ۱۵۰ میلیون تومانی، از ۷ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان به ۶ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان عقب‌نشینی کرد.

معاون بازرسی و نظارت بر کالاهای سرمایه‌ای سازمان حمایت در گفت‌وگو با «ایران»:

سود تأخیر تحویل، حق قانونی خریداران است

بیشترین میزان شکایت خریداران خودرو، عدم تحویل بموقع خودرو است

گفت‌وگو

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

تأخیرهای طولانی در تحویل خودرو به یکی از جدی‌ترین چالش‌های بازار تبدیل شده است. تا جایی که برخی خریداران ماه‌ها و حتی بیش از یک سال است تکمیل وجه کرده‌اند؛ اما هنوز پشت فرمان خودروی ثبت‌نامی‌شان ننشسته‌اند. مراجعه‌های پی‌درپی به نمایندگی‌ها، تجمع مقابل شرکت‌ها و حتی پهن کردن زیلو مقابل یک نمایندگی برای دریافت خودرو، تصویری از بحران اعتماد میان مصرف‌کننده و عرضه‌کنندگان خودرو را نشان می‌دهد. در همین بین گلایه‌هایی از بازگرداندن اصل پول بدون پرداخت سود دیرکرد از سوی برخی خریداران مطرح می‌شود. سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان به‌عنوان متولی و حامی مصرف‌کنندگان یکی از سازمان‌هایی است که در جریان تأخیر تحویل خودروسازان و واردکنندگان است. برای همین به سراغ احمد شانیان، معاون بازرسی و نظارت بر کالاهای سرمایه‌ای رفتیم تا درباره نحوه شکایت از خودروسازان و پیگیری حقوق خریداران سؤال کنیم که به شرح زیر است.

در روزهای اخیر، تجمع‌هایی مقابل وزارت صمت مشاهده شده است. برخی از خریداران محصولات شرکت‌های خصوصی و دولتی مدعی هستند خودروهای‌شان تحویل داده نشده و افزایش قیمت‌ها نیز اعمال شده است. مردم در چنین شرایطی چه از خودروسازان دولتی، چه خصوصی و مونتاژی هنگام بروز مشکلات و نارضایتی، به کدام نهادها یا مراجع رسمی برای شکایت باید مراجعه کنند؟

بر اساس دستورالعمل رسیدگی به شکایات مصرف‌کنندگان خودرو، مشتریان ابتدا باید موضوع را از طریق واحد ارتباط با مشتریان همان شرکت پیگیری کنند. اگر پاسخ مناسب دریافت نشد، می‌توانند به اداره صنعت، معدن و تجارت استان محل سکونت یا سازمان حمایت درخواست کتبی ارائه دهند. در این مرحله، اعتراض به شرکت تولیدی یا وارداتی منعکس می‌شود و اگر پاسخ قانع‌کننده ارائه نشود، طبق دستورالعمل، برای طرح شکایت به مراجع قضایی راهنمایی خواهند شد. البته خریدار می‌تواند از ابتدا نیز شکایت را مستقیماً در دستگاه قضایی ثبت کند. همچنین بر اساس رأی وحدت‌رویه دیوان عدالت اداری، عدم پرداخت خسارت تأخیر تحویل خودرو قابل رسیدگی در تعزیرات نیست و فقط باید از طریق محاکم قضایی دنبال شود.

بنابراین در حال حاضر مرجع رسیدگی به شکایات، دستگاه قضایی است؟

بله. رسیدگی نهایی به شکایات مربوط به تحویل خودرو و عدم ایفای تعهدات بر عهده دستگاه قضایی است. مسیر قانونی این گونه طراحی شده که ابتدا مصرف‌کننده به شرکت مراجعه کند و اگر نتیجه نگرفت، ادارات صمت وارد رسیدگی شوند. اما براساس رأی وحدت‌رویه، موضوع ایفای تعهدات از جمله تحویل خودرو و خسارت تأخیر در صلاحیت تعزیرات نیست و مرجع رسیدگی فقط قوه قضائیه است. به همین دلیل، ما نیز شکایت‌کنندگان را برای پیگیری نهایی به مرجع قضایی هدایت می‌کنیم. البته توصیه ما به خریداران این است که ابتدا این مورد را از شرکت پیگیری کنند و بعد اگر پاسخی دریافت نکردند وارد مراحل قضایی شوند.

بسیاری از شرکت‌ها حتی پس از تأخیر در تحویل خودروها حاضر به پرداخت سود تأخیر خریداران نیستند. مشتریان چگونه می‌توانند این حق را مطالبه کنند؟

همان‌طور که در بالا اشاره کردم در این مورد هم مصرف‌کننده ابتدا باید شکایت خود را در واحد امور مشتریان شرکت ثبت و کد رهگیری دریافت کند. اگر شرکت پاسخگو نبود، موضوع را در اداره صمت استان مطرح می‌کند. باوجوداین، طبق رأی وحدت‌رویه، مرجع اصلی رسیدگی همچنان دادگاه است. قانون، شرکت‌های خودروسازی و واردکننده را موظف به پرداخت سود تأخیر می‌داند و زمانی که پرونده در دستگاه قضا بررسی می‌شود، دادگاه از ما استعلام می‌گیرد و بر اساس آیین‌نامه حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو اعلام می‌کنیم که پرداخت خسارت تأخیر الزامی است.

> طبق قانون، خودروسازان و شرکت‌ها ملزم به پرداخت خسارت تأخیر در تحویل خودروها هستند و این مسئولیت قانونی آنهاست

برخی از شرکت‌ها تأخیر زیادی در تحویل خودروها دارند و به دلیل بالابودن رقم خسارت، از پرداخت آن سرباز می‌زنند. در چنین مواردی تکلیف خریداری که خودرو را دیرتر از موعد دریافت کرده و شرکت زیر بار پرداخت خسارت تأخیر تحویل نمی‌رود؛ چیست؟

طبق آیین‌نامه، شرکت‌ها ملزم به پرداخت خسارت تأخیر هستند و این مسئولیت قانونی آنها است. مشتری ابتدا می‌تواند به‌صورت مستقیم این حق را مطالبه کند. اگر شرکت پرداخت نکند، مشتری حق دارد به دستگاه قضایی مراجعه کند. درنهایت بر اساس قانون، خودروسازان موظف هستند میزان خسارت را نیز بر اساس تعداد روزهای تأخیر محاسبه و تعیین کنند.

بیشترین موضوعات شکایت در بازار خودرو مربوط به چه مواردی است؟

بیشترین شکایات مربوط به عدم ایفای تعهدات شامل تأخیر در تحویل خودرو، عدم تحویل به‌موقع و همچنین درخواست خسارت‌های تأخیر و مشارکت است. البته مواردی از گران‌فروشی نیز وجود دارد، اما اغلب سهم کمتری دارد. بر اساس مفاد مندرج در دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری مصوب شورای رقابت، این سازمان صرفاً دستگاه محاسب بوده و متولی ابلاغ قیمت خودرو، وزارت صمت است. بنابراین هرگونه افزایش سرخود در میزان قیمت غیرقانونی است و باید از وزارت صمت پیگیری شود.

آیا میزان شکایات نسبت به سال گذشته افزایش یافته است؟

تعداد شکایات نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش نداشته است. با این حال، از ابتدای سال جاری، اکثر شکایت‌ها به موضوعاتی مانند عدم تحویل خودرو، اختصاص داشته است.

بیشترین موضوع شکایت از خودروسازان

بیشترین شکایات مربوط به عدم ایفای تعهدات شامل تأخیر در تحویل خودرو، عدم تحویل به‌موقع و همچنین درخواست خسارت‌های تأخیر و مشارکت است.

برش

دور تازه‌ای از رقابت در فناوری باتری‌های ایمن‌تر شروع شد

MG4 آنکسین؛ اولین خودروی تولیدی با باتری نیمه‌جامد

ترجمه

گروه خودرو

برند ام‌جی (MG) وابسته به گروه خودروسازی سایک (SAIC) قصد دارد در نمایشگاه خودروی گوانگ‌ژو که ۲۱ نوامبر برگزار می‌شود، نسخه «آن‌شین» MG4 را معرفی کند؛ مدلی که به عنوان یکی از اولین خودروهای سواری تولید انبوه مجهز به باتری نیمه‌جامد روی صحنه می‌آید. به گزارش سایت carnewschina، باتری نیمه‌جامد نوعی فناوری لیتیومی است که در آن بخش زیادی از مایعات داخل باتری با مواد جامد جایگزین می‌شود؛ اتفاقی که علاوه بر افزایش ایمنی و پایداری در برابر دما، امکان ذخیره انرژی بیشتر را هم فراهم می‌کند. این نسخه از ام‌جی ۴ با بسته باتری منگنزمحور مشترک با شرکت QingTao عرضه می‌شود و می‌تواند در استاندارد چینی CLTC تا حدود ۵۳۰ کیلومتر طی مسیر کند. قیمت فعلی خانواده MG4 نیز بین ۶۸ هزار و ۸۰۰ تا ۱۰۲ هزار و ۸۰۰ یوان در بازار چین قرار دارد.

فناوری جدید با چهره‌ای آشنا

هرچند نسخه نهایی ام‌جی ۴ آن‌شین هنوز رسماً نمایش داده نشده، اما اطلاعات ثبت‌شده نشان می‌دهد ظاهر خودرو همچنان همان الگوی شناخته‌شده ام‌جی ۴ را حفظ کرده است: بدنه هاچ‌بک عریض، چهره الهام‌گرفته از مدل سایبرستر و لوگوی نورانی که حالا به امضای طراحی این برند تبدیل شده. ابعاد خودرو هم بدون تغییر باقی مانده و همان تناسبات نسخه فعلی طول ۴۳۹۵ میلی‌متر، عرض ۱۸۴۲ میلی‌متر و ارتفاع ۱۵۵۱ میلی‌متر در این مدل نیز دیده می‌شود. در بخش عقب نیز نوار نور یک‌تکه در امتداد عرض خودرو حضور دارد و فرم چراغ‌ها همچنان طرح پیکانی شکل خانواده ام‌جی ۴ را دنبال می‌کند.

بازطراحی آرام کابین؛ نمایشگر بزرگ‌تر، دکمه‌های کمتر

تغییرات اصلی درون کابین اتفاق افتاده است. ام‌جی نمایشگر مرکزی را از ۱۲.۳ به ۱۵.۶ اینچ افزایش داده و بسیاری از دکمه‌های فیزیکی زیر نمایشگر را حذف کرده است تا فضای داخلی ظاهر یکپارچه‌تری پیدا کند. دسته‌دنده چرخشی سنتی نیز کنار گذاشته شده و یک انتخاب‌گر جدید روی ستون فرمان جایگزین آن شده است. به این مجموعه باید شارژر بی‌سیم ۵۰ واتی و سیستم هوشمند مشترک ام‌جی و اُپو که بر پایه پردازنده Snapdragon 8155 کار می‌کند را اضافه کرد؛ پردازنده‌ای که معمولاً در خودروهای رده‌بالا دیده می‌شود.

باتری جدید، وزن بیشتر؛ عملکرد تقریباً مشابه

ظرفیت باتری نسخه آن‌شین ۵۳.۹۵ کیلووات‌ساعت اعلام شده؛ رقمی برابر با نسخه استاندارد ام‌جی ۴ با باتری LFP (باتری‌های مبتنی بر فسفات‌آهن‌لیتیوم، که دوام بالا و قیمت کمتری دارند). با این حال استفاده از ساختار نیمه‌جامد باعث شده وزن خودرو حدود ۱۵ کیلوگرم افزایش یابد و به ۱۵۰۰ کیلوگرم برسد. این نسخه همچنان از یک موتور جلو با قدرت ۱۲۰ کیلووات و گشتاور ۲۵۰ نیوتن‌متر استفاده می‌کند و بنا بر اعلام سازنده، شتاب ۰ تا ۵۰ کیلومتر بر ساعت آن حدود سه ثانیه است. طبق آمار، فروش ام‌جی ۴ در ماه اکتبر به ۱۱ هزار و ۴۸۰ دستگاه رسیده و قرار است نسخه آن‌شین پس از آغاز تولید رسمی، به‌عنوان یک گزینه تازه در کنار نسخه‌های فعلی به بازار اضافه شود.

> هرچند نسخه نهایی ام‌جی ۴ آن‌شین هنوز رسماً نمایش داده نشده، اما اطلاعات ثبت‌شده نشان می‌دهد ظاهر خودرو همچنان همان الگوی شناخته‌شده ام‌جی ۴ را حفظ کرده است

باتری نیمه‌جامد چیست و چرا اهمیت دارد؟

باتری‌های نیمه‌جامد ساختاری دارند که بخش عمده الکترولیت آنها بیش از ۹۰ درصد از مواد جامد تشکیل شده و تنها بخش کمی از الکترولیت مایع در آن باقی می‌ماند. در باتری‌های رایج، همین الکترولیت مایع نقش انتقال یون‌ها را بازی می‌کند، اما می‌تواند در شرایط خاص خطر نشت یا آتش‌سوزی ایجاد کند. ساختار نیمه‌جامد علاوه بر ایمنی بیشتر، چگالی انرژی بالاتری فراهم می‌کند و مهم‌تر اینکه با خطوط تولید فعلی هم سازگار است؛ بنابراین خودروسازان می‌توانند بدون سرمایه‌گذاری عظیم در کارخانه‌های جدید، به این فناوری مهاجرت کنند. در همین حال، نهادهای نظارتی چین در حال تدوین اصطلاحات استاندارد برای این حوزه هستند و بناست واژه «باتری جامد-مایع» جایگزین «نیمه‌جامد» شود تا مرزبندی فنی میان این فناوری و باتری‌های کاملاً جامد که هنوز در مرحله توسعه‌اند، شفاف‌تر شود.

نیم کلاچ

با خودروهای اقتصادی خداحافظی کنید

در بازار آزاد خودروی زیر ۵۰۰ میلیون تومان پیدا نخواهید کرد

سارا غضنفری
دبیر گروه خودرو

افزایش قیمت خودروها از درِ کارخانه حالا کار را به جایی رسانده است که شاهد افزایش قیمت خودروها در بازار آزاد نیز هستیم، به‌طوری که دیگر خبری از خودروی اقتصادی یا زیر ۵۰۰ میلیون تومان در این بازار نیست و قدرت خرید قشر متوسط جامعه هم تحت شعاع قرار گرفته است. کوئیک و اطلس که قرار بود برای قشر متوسط جامعه باشد حالا قیمت‌های ۶۰۰ و ۷۰۰ میلیون تومانی دارد. قیمت کارخانه این خودروها شاید کمتر است اما خرید خودرو از درِ کارخانه هفت‌خان رستم را در پی دارد. اما چرا خودروهای اقتصادی در حال حذف شدن از بازار هستند؟

در سال‌های اخیر، بازار خودروی ایران با تحولاتی روبه‌رو شده که نتیجه آن کاهش حضور خودروهای اقتصادی و زیر ۵۰۰ میلیون تومان است. این تغییر بیش از آن‌که به یک عامل مشخص مرتبط باشد، حاصل مجموعه‌ای از شرایط اقتصادی، صنعتی و تکنولوژیک است که به‌تدریج قیمت تمام‌شده خودروها را تحت‌تأثیر قرار داده و ساختار بازار را دگرگون کرده است.

نخستین عامل، تورم ساختاری و افزایش مستمر هزینه‌های تولید در کشور است. رشد قیمت مواد اولیه، قطعات، انرژی، دستمزد و هزینه‌های حمل‌ونقل، باعث شده بهای تمام‌شده خودرو نسبت به سال‌های گذشته افزایش پیدا کند. از آنجا که صنعت خودرو نیز مانند تمام بخش‌های تولیدی تحت‌تأثیر همین روند قرار دارد، عرضه محصول با قیمت‌های پایین سابق به گفته خودروسازان دشوار شده است. بنابراین خودروهایی که پیش‌تر اقتصادی محسوب می‌شدند، امروز در رده قیمتی بالاتری قرار گرفته‌اند.

عامل دوم، ضرورت ارتقا و به‌روزرسانی پلتفرم‌ها و فناوری‌های تولید است. بسیاری از خودروهای اقتصادی در جهان بر پایه پلتفرم‌های ساده اما مدرن ساخته می‌شوند که هزینه تولید پایینی دارند. اما در ایران، با توجه به محدودیت‌های تکنولوژیک، شرایط تأمین قطعات و نیاز به رعایت استانداردهای جدید، تولید خودروهای کاملاً اقتصادی با قیمت بسیار پایین امکان‌پذیر نیست. بویژه اینکه ارتقای خطوط تولید و بهره‌گیری از فناوری‌های جدید برای افزایش ایمنی، کاهش مصرف سوخت و بهبود کیفیت، هزینه‌هایی به همراه دارد که بر قیمت نهایی اثر می‌گذارد.

عامل سوم، ساختار خاص بازار خودرو و محدودیت‌های رقابتی است. به دلیل شرایط ویژه واردات و تمرکز بازار بر تولید داخلی، تنوع انتخاب در بازه‌های قیمتی پایین کمتر است. این ویژگی باعث شده خودروسازان به‌جای توسعه گسترده محصولات ارزان‌قیمت، بیشتر به سمت مدل‌هایی با امکانات و فناوری‌های بالاتر حرکت کنند؛ محصولاتی که به‌طور طبیعی هزینه تولید بیشتری دارند و در نتیجه در محدوده قیمتی بالاتری عرضه می‌شوند.

در کنار این عوامل، کاهش قدرت خرید واقعی خانوارها نیز نقش مهمی ایفا می‌کند. با رشد هزینه‌های زندگی، مرز «قیمت قابل‌دسترس» برای بسیاری از کالاها تغییر کرده و نگاه مصرف‌کنندگان نسبت به ارزان یا گران بودن محصولات نیز متفاوت شده است. حتی خودروهایی که از نگاه تولیدکننده در رده محصولات اقتصادی قرار می‌گیرند، ممکن است برای بخشی از جامعه همچنان گران به نظر برسند. مجموعه این شرایط باعث شده خودروهای زیر ۵۰۰ میلیون تومان که سال‌ها بخش مهمی از تقاضای بازار را تشکیل می‌دادند، اکنون کمتر دیده شوند. این روند بیش از آن‌که نشانه یک مشکل خاص باشد، بازتابی از تغییر ساختار هزینه‌ها، فناوری‌ها، استانداردها و شرایط عمومی اقتصاد است.

آگهی فروش سهام

گروه مالی سبه
سهامی خاص

شرکت گروه مالی سبه در نظر دارد سهام شرکت کارگزاری بانک انصار را با شرایط ذیل از طریق مزایده عمومی واگذار نماید.

نام شرکت	روش واگذاری	تعداد سهام قابل عرضه: سهام قابل واگذاری	تعداد سهام قابل عرضه: درصد کل	سرمایه ثبت شده شرکت (میلیون ریال)	ارزش پایه کل سهام عرضه شده (میلیون ریال)	سپرده شرکت در مزایده (میلیون ریال)	شرایط پرداخت	ترکیب سهامداران شرکت	موضوع فعالیت شرکت
شرکت کارگزاری بانک انصار	مزایده	۱,۱۱۹,۵۰۰,۰۰۰	٪ ۱۰۰	۱,۱۱۹,۵۰۰	۳,۹۶۱,۳۷۰	۳۹۶,۱۳۷	نقد/ نقد و اقساط	شرکت گروه مالی سبه (سهامی خاص) ● شرکت مهندسین مشاور توسعه راه‌آهن (سهامی خاص) ● شرکت تحلیلگران هوشمند فن‌آوری اطلاعات امید (سهامی خاص) ● شرکت لیزینگ انصار ● شرکت ایرانیان اطلس	مطابق ماده ۳ اساسنامه شرکت می‌تواند به هر یک از فعالیت‌های زیر مبادرت ورزد مشروط به اینکه مجوز مربوط به هر یک از آنها را از سازمان بورس و اوراق بهادار دریافت دارد: الف- خدمات کارگزاری، کارگزار/ معامله گری و بازارگردانی ب- خدمات مالی و مشاوره‌ای

۱- از کلیه متقاضیان خرید دعوت می‌شود از روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۲۷ تا روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۱ از ساعت ۸:۰۰ الی ۱۵:۰۰ (به‌جز روزهای پنج‌شنبه و تعطیل) ضمن معرفی نماینده خود به‌صورت مکتوب، اسناد مزایده را از دبیرخانه گروه مالی سبه به نشانی تهران، خیابان پاسداران، نیستان سوم، بلوار شیدایی، بعد از خیابان فیروزکوه، پلاک ۱۵، طبقه اول، تلفن: ۰۲۱-۲۲۷۷۲۳۹۷ داخلی ۱۰۰ دریافت نمایند.
۲- شرایط پرداخت ثمن معامله در صورت نقد و اقساط- برنده مزایده موظف است ۲۰ درصد از ثمن معامله را به‌صورت نقد و هم‌زمان با امضای قرارداد پرداخت نماید و مابقی ثمن معامله را طی ۴ قسط مساوی با فواصل زمانی شش ماهه با نرخ سود دوران تقسیط برابر نرخ مصوب شورای عالی پول و اعتبار سال ۱۴۰۴ تسویه نماید. تضامین و سایر موارد مرتبط در اسناد مزایده درج شده است.
۳- اولویت واگذاری با پیشنهادهای پرداخت نقدی است.
۴- هزینه خرید اسناد مزایده ۶۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال است که لازم است متقاضیان وجه مزبور را به شماره حساب IR۴۱۰۱۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۲۰۰۱۷۳۵۹۷ نزد بانک تجارت شعبه آفریقا-ظفر به‌نام شرکت گروه مالی سبه واریز نمایند و اصل رسید مربوط را برای تحویل گرفتن اسناد به دبیرخانه ارائه دهند.
۵- شرکت‌کنندگان در مزایده باید حداکثر تا ساعت ۱۵:۰۰ روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۱ مدارک مربوط را تکمیل و پیشنهاد قیمت خود را به‌صورت روشن و مشخص در پاکت در بسته و ممهور به مهر شخص حقوقی/ امضا شخص حقیقی، تحویل دبیرخانه نموده و رسید دریافت نمایند.
۶- گشایش پاکت‌ها روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۱ ساعت ۱۶:۰۰ در محل شرکت گروه مالی سبه به نشانی فوق خواهدبود. حضور شرکت‌کنندگان و یا نمایندگان تام الاختیار آنها با ارائه معرفی‌نامه در جلسه گشایش پاکت‌ها اختیاری است.
۷- به پیشنهادهای فاقد امضا، مشروط، مخدوش، ناقص، کمتر از قیمت پایه و پیشنهادهایی که پس از ساعت ۱۵:۰۰ روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۱ واصل گردد، مطلقاً ترتیب اثر داده نمی‌شود.
۸- سپرده تضمین شرکت در مزایده "معادل ۱۰٪ قیمت پایه مورد مزایده" به‌صورت چک بانکی تضمین شده و یا پرداخت نقدی به‌شماره حساب IR۴۱۰۱۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۲۰۰۱۷۳۵۹۷ نزد بانک تجارت شعبه آفریقا-ظفر به‌نام شرکت گروه مالی سبه واریز خواهد بود.
۹- به پیشنهادهای فاقد سپرده، سپرده‌های مخدوش، سپرده‌های کمتر از میزان مقرر، چک‌های شخصی و نظایر آنها ترتیب اثر داده نخواهد شد.
۱۰- شرکت در مزایده و دادن پیشنهاد تحت هیچ شرایطی حقی برای شرکت‌کننده ایجاد نخواهد کرد و شرکت گروه مالی سبه در رد یا قبول یک یا تمام پیشنهادها مختار است.
۱۱- برنده مزایده می‌بایست ظرف مدت بیست روز کاری پس از ابلاغ نتیجه مزایده نسبت به امضای قرارداد به محل شرکت گروه مالی سبه به نشانی فوق مراجعه نماید.
۱۲- برنده مزایده موظف است ظرف مهلت ۶ ماه از تاریخ انعقاد قرارداد، نسبت به اخذ مجوزهای لازم از سازمان بورس و اوراق بهادار اقدام نماید، بدیهی است نقل و انتقال سهام منوط به اخذ مجوزهای یادشده خواهد بود.
۱۳- سایر جزئیات و اطلاعات در اسناد مزایده درج شده است.