

اخبار کسب‌وکار

یکشنبه ۲۷ آبان ۱۴۰۳ <p>روزنامه سراسری اقتصادی صبح ایران صاحب امتیاز و مدیرمسئول: ناهید طاهر خانی سردبیر: امیر نیک‌ویان</p>	یکشنبه ۲۷ آبان ۱۴۰۳ <p>نشانی دفتر مرکزی: تهران جمالزاده شمالی - نبش زند پلاک ۲۶۰ واحد ۱ <p>تلفن: ۶۶۹۲۹۲۲۷ <p>لیتوگرافی و چاپ: صمیم <p>توزیع و امور مشترکین: رسانه گستر کیهان-نشر گستر</p></p></p></p>	۱۵ جمادی الاول ۱۴۴۶ <p>شماره ۲۴۷۸ <p>صفحه ۸ <p>تومان ۵۰۰۰</p></p></p>
نشانی سایت روزنامه: www.akhbaresanat.ir	نشانی پست الکترونیک: info@akhbaresanat.ir	نشانی روزنامه در فضای مجازی: @akhbaresanatnews
میثاق اخلاق روزنامه نگاری در سایت روزنامه		

هزار نیروی دیگر از جنرال موتورز اخراج شدند

این تعدیل نیرو در پی دیگر اقدامات کاهش نیرو در سال جاری، مانند اخراج بیش از هزار کارمند در بخش نرم‌افزار در ماه اوت و کاهش ۱،۷۰۰ نفر در یک کارخانه در کانزاس در سپتامبر، صورت می‌گیرد. در یکی از بزرگ‌ترین اقدامات سال ۲۰۲۳ نیز، حدود ۵ هزار کارمند حقوق‌بگیر جنرال موتورز با بازخرید خدمت از شرکت خارج شدند.

جنرال موتورز و دیگر خودروسازان در حال مدیریت گذار به سمت تولید خودروهای الکتریکی هستند، که با چالش‌های سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی همراه است این شرکت باید هم‌زمان با توسعه و به‌روزرسانی مدل‌های بنزینی، در کارخانه‌های ساخت باتری و مونتاژ خودروهای برقی و تامین مواد معدنی و قطعات برای نسل آینده خودروهای الکتریکی سرمایه‌گذاری کند.

در طرح اسقاط خودرو فقط قیمت لاشه خودرو به مشتریان پرداخت می شود و چنانچه فرد بخواهد از شرکت خودروساز خودرویی خریداری کند متناسب با گواهی های صادره می تواند آن مبالغ را از خودروی خریداری شده کسر و مابقی را به خودروسازان پرداخت نماید.

گواهی اسقاط خودرو ۳۵ میلیون تومان است

به طر ح اسقاط خودرو فقط قیمت لاشه خودرو به مشتریان پرداخت می شود و چنانچه فرد بخواهد از شرکت خودروساز خودرویی خریداری کند متناسب با گواهی های صادره می تواند آن مبالغ را از خودروی خریداری شده کسر و مابقی را به خودروسازان پرداخت نماید.

حمل و نقل پذیرفته‌شدگان طرح‌های جایگزینی دو خودروساز که پیامک دریافت کرده‌اند و هنوز ثبت‌نام نکرده‌اند فقط تا (۲۴ آبان) مهلت داشتند با مراجعه به سامانه ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل به‌نشانی nnhkir ضمن ثبت‌نام به مراکز اسقاط مراجعه کنند.

البته در صورتی که متقاضیان در مهلت مقرر به مراکز اسقاط مراجعه نکنند، به‌منزله انصراف

در شرایطی که اقتصاد جامعه در وضعیت توری قرار دارد و نهادهای تولید هر روز با تغییرات قیمتی ناشی از تورم و نرخ ارز روبه‌رو است؛ به روزآوری و اصلاح قیمت محصول نهایی خودروسازان متناسب با افزایش هزینه تولید ضرورتی انکار ناپذیر است؛ اقدامی که موجب توزیع منافع حاصل از تولید به تولیدکننده و مصرف کننده واقعی و حذف شبکه واسطه گری می‌شود.

این روزها بحث پیرامون موضوع آزادسازی بازارها و سپردن آن‌ها به سازوکار مبتنی بر میزان عرضه و تقاضا، از محافل اقتصادی فراتر رفته است. در واقع، تبعات اجتماعی ناشی از اتخاذ سیاست قیمت‌گذاری دستوری، پای تحلیل مسائل اقتصادی را به محافل اجتماعی نیز باز کرده است. اما قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو از آن دست مسائلی است که حاشیه‌های بسیاری را به وجود آورد، کارشناسان معتقدند قیمت‌گذاری دستوری برای اقتصاد کشور مناسب نیست چراکه قیمت‌گذاری دستوری شفافیت را از بین می‌برد و از سوی دیگر افزایش رانت در بازار را به دنبال خواهد داشت با این حال تا به امروز بیش از یک دهه از اعمال سیاست قیمت‌گذاری دستوری کشور می‌گذرد؛ مسیر غلطی که در کنار تحمیل حجم سنگینی از زیان به تولیدکننده، بر توسعه دلالی و واسطه گری در بازار خودرو دامن زده است.

با این حال سال‌هاست خودروسازان کشور تحت سیاست قیمت‌گذاری دستوری، مجاز به تعیین قیمت محصولاتشان نیستند؛ سیاستی که در دوره‌هایی که کشور با تورم‌های بالا مواجه است باعث شکاف عمیق قیمت کارخانه و بازار خودرو و سیل تقاضای غیرواقعی به سمت این بازار شده است ؛ دخالت هایی که در این سال‌ها با عنوان حمایت از حقوق مصرف کنندگان اجرا شده، اما به زیان مشتریان واقعی و بازار خودرو عمل کرده است.

واردات نیم میلیارد دلاری لاستیک در ۶ ماه

طی شش ماهه نخست امسال، حدود ۶ میلیون

حلقه تایر با وزن ۱۳۳ هزار و ۳۵۷ تن و به ارزش

۴۶۶ میلیون دلار وارد کشور شده است.در نیمه

نخست امسال حدود ۲۲ میلیون و ۹۰۰ هزار حلقه

تایر به وزن ۱۴۵ هزار و ۵۷۶ تن تایر تولید شده که

در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۶ درصد رشد را

نشان می‌دهد.از این میزان سهم تایر خودرو ۱۳۱

هزار و ۷۳۳ تن معادل ۱۲ میلیون و ۷۲۲ هزار حلقه

بوده که نسبت به مدت مشابه پارسال به لحاظ تولید

۱۱ درصد افزایش تولید را نشان می‌دهد.همچنین در

قطعی از طرح است و اولویت آنان حذف می‌شود و متقاضیان فهرست رزرو (ذخیره) جایگزین خواهند شد.

به گفته رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده، نپذیرفتن تقاضای از سوی مراکز اسقاط در این بازه تخلف است و متقاضیان در صورت مشاهده می‌توانند شکایت خود را به انجمن صنفی مراکز اسقاط منعکس کنند. سالاریه رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل و اسقاط خودروهای فرسوده تأکید کرده است: هر خودروی فرسوده یک تا سه گواهی دریافت می‌کند. هر گواهی ۳۵ میلیون تومان است و مراکز اسقاط حدود ۱۰ درصد بابت حق العمل کم می‌کنند و بقیه را در کمترین زمان باید پرداخت کنند. بررسی‌ها نشان می‌دهد در طرح اسقاط خودرو

فقط قیمت لاشه خودرو به مشتریان پرداخت می شود و چنانچه فرد بخواهد از شرکت خودروساز خودرویی خریداری کند متناسب با گواهی های صادر می تواند آن مبالغ را از خودروی خریداری شده کسر و مابقی را به خودروسازان پرداخت نماید. به صورت کلی باید گفت« برای هر یک از انواع خودروها نظیر تاکسی، سواری شخصی، سواری دولتی، مینی بوس، کامیون و غیره، یک سن فرسودگی مشخص در نظر گرفته شده است. اگر خودرو به این سن فرسودگی برسد و امکان دریافت گواهی معاینه فنی برای آن وجود نداشته باشد، به عنوان خودروی فرسوده شناخته می‌شود و باید به گونه‌ای اسقاط شود که امکان استفاده مجدد در چرخه حمل و نقل برای آن وجود نداشته باشد.»

فقط قیمت لاشه خودرو به مشتریان پرداخت می شود و چنانچه فرد بخواهد از شرکت خودروساز خودرویی خریداری کند متناسب با گواهی های صادر می تواند آن مبالغ را از خودروی خریداری شده کسر و مابقی را به خودروسازان پرداخت نماید.

به گفته رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده، نپذیرفتن تقاضای از سوی مراکز اسقاط در این بازه تخلف است و متقاضیان در صورت مشاهده می‌توانند شکایت خود را به انجمن صنفی مراکز اسقاط منعکس کنند. سالاریه رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل و اسقاط خودروهای فرسوده تأکید کرده است: هر خودروی فرسوده یک تا سه گواهی دریافت می‌کند. هر گواهی ۳۵ میلیون تومان است و مراکز اسقاط حدود ۱۰ درصد بابت حق العمل کم می‌کنند و بقیه را در کمترین زمان باید پرداخت کنند. بررسی‌ها نشان می‌دهد در طرح اسقاط خودرو

سال گذشته خودروسازان و همچنین کاهش سرعت رشد تیراژ شرکت‌ها در سال جاری است؛ اما اگر سیاست گذار در سال جاری به دنبال افزایش تولید و تامین نیاز بازار و تکمیل تعهدات خودروسازان و حتی تثبیت و تعدیل قیمت هاست، راهی جز حرکت در مسیر اصلاح و روزآوری قیمت کارخانه‌ای خودروها متناسب به رشد هزینه های تولید ندارد.

تجربه نشان می‌دهد سرکوب قیمت برای دوره ای طولانی، آن هم برای کالایی پرمتقاضی که قیمت مواد اولیه

تولید آن به طور میانگین رشد ۴۰ درصدی را تجربه کرده نه

تنها امری ناممکن است بلکه پافشاری بر آن نتیجه ای جز

تضییع منافع تولیدکننده و مصرف کننده واقعی و توسعه شبکه

سوداگری و دلالی در بازار خودرو نخواهد داشت.

البته بخشی از مقاومت شکل گرفته در برابر اصلاح

قیمت خودرو از سوی کسانی است که معتقدند که با به

روز آوری قیمت خودرو در کارخانه متناسب با هزینه تولید،

بازار آشفته و قیمت خودرو روند افزایشی را در بازار خواهیم

دید؛ نگاهی که شاید تا چند ماه قبل درست بود اما امروز

که بازار خودرو حتی به نوسانات سنگین نرخ ارز هم پی

اعتنا است، به نظر می رسد بازار مسیر ثبات نسبی را در

پیش گرفته است و با به روز آوری قیمت ها نگاه سرمایه

ای به خودرو کم رنگ تر می شود و سرمایه های سرگردان

راه دیگری برای سود دهی انتخاب می کنند.

در واقع با واقعی شدن قیمت خودرو بر اساس بهای

تمام شده آن، نه تنها از سود انتظاری خرید خودرو از

کارخانه و انگیزه حضور واسطه‌گران می‌کاهد بلکه این

فرایند باعث توزیع منافع حاصل از تولید به تولیدکننده و

مصرف کننده واقعی شده و با اطمینان بخشی در رسیدن

خودرو به دست مصرف کننده واقعی شاهد حذف واسطه

گران از بازار خودرو خواهیم بود.

تجربه نشان می‌دهد سرکوب قیمت برای دوره ای طولانی، آن هم برای کالایی پرمتقاضی که قیمت مواد اولیه

تولید آن به طور میانگین رشد ۴۰ درصدی را تجربه کرده نه

تنها امری ناممکن است بلکه پافشاری بر آن نتیجه ای جز

تضییع منافع تولیدکننده و مصرف کننده واقعی و توسعه شبکه

سوداگری و دلالی در بازار خودرو نخواهد داشت.

البته بخشی از مقاومت شکل گرفته در برابر اصلاح

قیمت خودرو از سوی کسانی است که معتقدند که با به

روز آوری قیمت خودرو در کارخانه متناسب با هزینه تولید،

بازار آشفته و قیمت خودرو روند افزایشی را در بازار خواهیم

دید؛ نگاهی که شاید تا چند ماه قبل درست بود اما امروز

که بازار خودرو حتی به نوسانات سنگین نرخ ارز هم پی

اعتنا است، به نظر می رسد بازار مسیر ثبات نسبی را در

پیش گرفته است و با به روز آوری قیمت ها نگاه سرمایه

ای به خودرو کم رنگ تر می شود و سرمایه های سرگردان

راه دیگری برای سود دهی انتخاب می کنند.

در واقع با واقعی شدن قیمت خودرو بر اساس بهای

تمام شده آن، نه تنها از سود انتظاری خرید خودرو از

کارخانه و انگیزه حضور واسطه‌گران می‌کاهد بلکه این

فرایند باعث توزیع منافع حاصل از تولید به تولیدکننده و

مصرف کننده واقعی شده و با اطمینان بخشی در رسیدن

خودرو به دست مصرف کننده واقعی شاهد حذف واسطه

گران از بازار خودرو خواهیم بود.

تجربه نشان می‌دهد سرکوب قیمت برای دوره ای طولانی، آن هم برای کالایی پرمتقاضی که قیمت مواد اولیه

تولید آن به طور میانگین رشد ۴۰ درصدی را تجربه کرده نه

تنها امری ناممکن است بلکه پافشاری بر آن نتیجه ای جز

تضییع منافع تولیدکننده و مصرف کننده واقعی و توسعه شبکه

سوداگری و دلالی در بازار خودرو نخواهد داشت.

البته بخشی از مقاومت شکل گرفته در برابر اصلاح

قیمت خودرو از سوی کسانی است که معتقدند که با به

روز آوری قیمت خودرو در کارخانه متناسب با هزینه تولید،

بازار آشفته و قیمت خودرو روند افزایشی را در بازار خواهیم

دید؛ نگاهی که شاید تا چند ماه قبل درست بود اما امروز

که بازار خودرو حتی به نوسانات سنگین نرخ ارز هم پی

اعتنا است، به نظر می رسد بازار مسیر ثبات نسبی را در

پیش گرفته است و با به روز آوری قیمت ها نگاه سرمایه

ای به خودرو کم رنگ تر می شود و سرمایه های سرگردان

راه دیگری برای سود دهی انتخاب می کنند.

در واقع با واقعی شدن قیمت خودرو بر اساس بهای

تمام شده آن، نه تنها از سود انتظاری خرید خودرو از

کارخانه و انگیزه حضور واسطه‌گران می‌کاهد بلکه این

فرایند باعث توزیع منافع حاصل از تولید به تولیدکننده و

مصرف کننده واقعی شده و با اطمینان بخشی در رسیدن

خودرو به دست مصرف کننده واقعی شاهد حذف واسطه

گران از بازار خودرو خواهیم بود.

تجربه نشان می‌دهد سرکوب قیمت برای دوره ای طولانی، آن هم برای کالایی پرمتقاضی که قیمت مواد اولیه

تولید آن به طور میانگین رشد ۴۰ درصدی را تجربه کرده نه

تنها امری ناممکن است بلکه پافشاری بر آن نتیجه ای جز

تضییع منافع تولیدکننده و مصرف کننده واقعی و توسعه شبکه

سوداگری و دلالی در بازار خودرو نخواهد داشت.

البته بخشی از مقاومت شکل گرفته در برابر اصلاح

قیمت خودرو از سوی کسانی است که معتقدند که با به

روز آوری قیمت خودرو در کارخانه متناسب با هزینه تولید،

بازار آشفته و قیمت خودرو روند افزایشی را در بازار خواهیم

دید؛ نگاهی که شاید تا چند ماه قبل درست بود اما امروز

که بازار خودرو حتی به نوسانات سنگین نرخ ارز هم پی

اعتنا است، به نظر می رسد بازار مسیر ثبات نسبی را در

پیش گرفته است و با به روز آوری قیمت ها نگاه سرمایه

ای به خودرو کم رنگ تر می شود و سرمایه های سرگردان

راه دیگری برای سود دهی انتخاب می کنند.

در واقع با واقعی شدن قیمت خودرو بر اساس بهای

تمام شده آن، نه تنها از سود انتظاری خرید خودرو از

کارخانه و انگیزه حضور واسطه‌گران می‌کاهد بلکه این

فرایند باعث توزیع منافع حاصل از تولید به تولیدکننده و

مصرف کننده واقعی شده و با اطمینان بخشی در رسیدن

خودرو به دست مصرف کننده واقعی شاهد حذف واسطه

گران از بازار خودرو خواهیم بود.

تجربه نشان می‌دهد سرکوب قیمت برای دوره ای طولانی، آن هم برای کالایی پرمتقاضی که قیمت مواد اولیه

تولید آن به طور میانگین رشد ۴۰ درصدی را تجربه کرده نه

تنها امری ناممکن است بلکه پافشاری بر آن نتیجه ای جز

تضییع منافع تولیدکننده و مصرف کننده واقعی و توسعه شبکه

سوداگری و دلالی در بازار خودرو نخواهد داشت.

البته بخشی از مقاومت شکل گرفته در برابر اصلاح

قیمت خودرو از سوی کسانی است که معتقدند که با به

روز آوری قیمت خودرو در کارخانه متناسب با هزینه تولید،

بازار آشفته و قیمت خودرو روند افزایشی را در بازار خواهیم

دید؛ نگاهی که شاید تا چند ماه قبل درست بود اما امروز

که بازار خودرو حتی به نوسانات سنگین نرخ ارز هم پی

اعتنا است، به نظر می رسد بازار مسیر ثبات نسبی را در

پیش گرفته است و با به روز آوری قیمت ها نگاه سرمایه

ای به خودرو کم رنگ تر می شود و سرمایه های سرگردان

راه دیگری برای سود دهی انتخاب می کنند.

در واقع با واقعی شدن قیمت خودرو بر اساس بهای

تمام شده آن، نه تنها از سود انتظاری خرید خودرو از

کارخانه و انگیزه حضور واسطه‌گران می‌کاهد بلکه این

فرایند باعث توزیع منافع حاصل از تولید به تولیدکننده و

مصرف کننده واقعی شده و با اطمینان بخشی در رسیدن

خودرو به دست مصرف کننده واقعی شاهد حذف واسطه

گران از بازار خودرو خواهیم بود.

تجربه نشان می‌دهد سرکوب قیمت برای دوره ای طولانی، آن هم برای کالایی پرمتقاضی که قیمت مواد اولیه

تولید آن به طور میانگین رشد ۴۰ درصدی را تجربه کرده نه

تنها امری ناممکن است بلکه پافشاری بر آن نتیجه ای جز

تضییع منافع تولیدکننده و مصرف کننده واقعی و توسعه شبکه

سوداگری و دلالی در بازار خودرو نخواهد داشت.

البته بخشی از مقاومت شکل گرفته در برابر اصلاح

قیمت خودرو از سوی کسانی است که معتقدند که با به

روز آوری قیمت خودرو در کارخانه متناسب با هزینه تولید،

بازار آشفته و قیمت خودرو روند افزایشی را در بازار خواهیم

دید؛ نگاهی که شاید تا چند ماه قبل درست بود اما امروز

که بازار خودرو حتی به نوسانات سنگین نرخ ارز هم پی

اعتنا است، به نظر می رسد بازار مسیر ثبات نسبی را در

پیش گرفته است و با به روز آوری قیمت ها نگاه سرمایه

ای به خودرو کم رنگ تر می شود و سرمایه های سرگردان

راه دیگری برای سود دهی انتخاب می کنند.

در واقع با واقعی شدن قیمت خودرو بر اساس بهای

تمام شده آن، نه تنها از سود انتظاری خرید خودرو از

کارخانه و انگیزه حضور واسطه‌گران می‌کاهد بلکه این

فرایند باعث توزیع منافع حاصل از تولید به تولیدکننده و

مصرف کننده واقعی شده و با اطمینان بخشی در رسیدن

خودرو به دست مصرف کننده واقعی شاهد حذف واسطه

گران از بازار خودرو خواهیم بود.

تجربه نشان می‌دهد سرکوب قیمت برای دوره ای طولانی، آن هم برای کالایی پرمتقاضی که قیمت مواد اولیه

تولید آن به طور میانگین رشد ۴۰ درصدی را تجربه کرده نه

تنها امری ناممکن است بلکه پافشاری بر آن نتیجه ای جز

تضییع منافع تولیدکننده و مصرف کننده واقعی و توسعه شبکه

سوداگری و دلالی در بازار خودرو نخواهد داشت.

البته بخشی از مقاومت شکل گرفته در برابر اصلاح

قیمت خودرو از سوی کسانی است که معتقدند که با به

روز آوری قیمت خودرو در کارخانه متناسب با هزینه تولید،

بازار آشفته و قیمت خودرو روند افزایشی را در بازار خواهیم

دید؛ نگاهی که شاید تا چند ماه قبل درست بود اما امروز

که بازار خودرو حتی به نوسانات سنگین نرخ ارز هم پی

اعتنا است، به نظر می رسد بازار مسیر ثبات نسبی را در

پیش گرفته است و با به روز آوری قیمت ها نگاه سرمایه

ای به خودرو کم رنگ تر می شود و سرمایه های سرگردان

راه دیگری برای سود دهی انتخاب می کنند.

در واقع با واقعی شدن قیمت خودرو بر اساس بهای

تمام شده آن، نه تنها از سود انتظاری خرید خودرو از

کارخانه و انگیزه حضور واسطه‌گران می‌کاهد بلکه این

فرایند باعث توزیع منافع حاصل از تولید به تولیدکننده و

مصرف کننده واقعی شده و با اطمینان بخشی در رسیدن

خودرو به دست مصرف کننده واقعی شاهد حذف واسطه

گران از بازار خودرو خواهیم بود.

تجربه نشان می‌دهد سرکوب قیمت برای دوره ای طولانی، آن هم برای کالایی پرمتقاضی که قیمت مواد اولیه

تولید آن به طور میانگین رشد ۴۰ درصدی را تجربه کرده نه

تنها امری ناممکن است بلکه پافشاری بر آن نتیجه ای جز

تضییع منافع تولیدکننده و مصرف کننده واقعی و توسعه شبکه

سوداگری و دلالی در بازار خودرو نخواهد داشت.

البته بخشی از مقاومت شکل گرفته در برابر اصلاح

قیمت خودرو از سوی کسانی است که معتقدند که با به

روز آوری قیمت خودرو در کارخانه متناسب با هزینه تولید،

بازار آشفته و قیمت خودرو روند افزایشی را در بازار خواهیم

دید؛ نگاهی که شاید تا چند ماه قبل درست بود اما امروز

که بازار خودرو حتی به نوسانات سنگین نرخ ارز هم پی

اعتنا است، به نظر می رسد بازار مسیر ثبات نسبی را در

پیش گرفته است و با به روز آوری قیمت ها نگاه سرمایه

ای به خودرو کم رنگ تر می شود و سرمایه های سرگردان

راه دیگری برای سود دهی انتخاب می کنند.

در واقع با واقعی شدن قیمت خودرو بر اساس بهای

تمام شده آن، نه تنها از سود انتظاری خرید خودرو از

کارخانه و انگیزه حضور واسطه‌گران می‌کاهد بلکه این

فرایند باعث توزیع منافع حاصل از تولید به تولیدکننده و

مصرف کننده واقعی شده و با اطمینان بخشی در رسیدن

خودرو به دست مصرف کننده واقعی شاهد حذف واسطه

گران از بازار خودرو خواهیم بود.