روزنامه صبح ایران دنیای اقتصاد

گروه خودرو
۵۲۱۸۹۳۱۹
khodro@den.ir

نمای نزدیک از اعتراضات فرانسه

«۴

بر اساس گزارش سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD)، بهای دلاری نفت وارداتی این کشور در سال ۱۹۹۰ به‌طور متوسط نزدیک به ۳۰ درصد افزایش یافت؛ با این حال، به دلیل کاهش ارزش دلار در برابر فرانک فرانسه، افزایش قیمت به پول ملی به حدود ۹ درصد محدود شد. برآوردهای اقتصادی آن دوره نشان می‌داد که افزایش ۱۰ دلاری قیمت هر بشکه نفت می‌توانست رشد اقتصادی فرانسه را تا حدود نیم واحد درصد کاهش دهد و سطح عمومی قیمت‌ها را در سال نخست اندکی کمتر از یک واحد درصد افزایش دهد.

با این حال، بحران نفتی سال ۱۹۹۰ نسبتا کوتاه‌مدت بود و با کاهش قیمت نفت پس از آغاز عملیات نظامی در ژانویه ۱۹۹۱، بخش قابل توجهی از فشار اولیه فروکش کرد. به همین دلیل، مقایسه آن با بحران سال ۲۰۲۶ باید با احتیاط انجام شود؛ زیرا مدت‌زمان اختلال در عرضه انرژی، شدت درگیری‌ها، شرایط بازار جهانی و وضعیت اقتصاد فرانسه در دو دوره یکسان نیست. با وجود این تفاوت‌ها، تجربه سال ۱۹۹۰ نشان می‌دهد که شوک‌های نفتی ناشی از بحران‌های منطقه‌ای می‌توانند از مسیر افزایش هزینه انرژی، کاهش قدرت خرید و تضعیف اعتماد مصرف‌کنندگان و سرمایه‌گذاران بر اقتصاد فرانسه اثر بگذارند.

تلاش دولت برای مهار کسری در بودجه ۲۰۲۷

در کنار فشارهای ناشی از افزایش قیمت انرژی، وضعیت مالی دولت فرانسه نیز به یکی از موضوعات مهم اقتصادی تبدیل شده است. دولت در لایحه بودجه سال ۲۰۲۷ هدف‌گذاری کرده است که کسری بودجه عمومی را از ۵٫۴ درصد تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۲۶ به ۵ درصد در سال ۲۰۲۷ کاهش دهد. برای تحقق این هدف، برنامه‌ای شامل ۵۴ میلیارد یورو اقدامات مالی و صرفه‌جویی در نظر گرفته شده است. یکی از محدودیت‌های اصلی دولت، افزایش هزینه بهره بدهی عمومی است. بر اساس پیش‌بینی‌های ارائه‌شده، این هزینه از ۷۹٫۲ میلیارد یورو در سال ۲۰۲۶ به ۹۱٫۲ میلیارد یورو در سال ۲۰۲۷ خواهد رسید. به بیان دیگر، منابع بیشتری از بودجه عمومی باید صرف پرداخت بهره بدهی‌های گذشته شود؛ منابعی که در شرایط دیگر می‌توانستند برای آموزش، خدمات عمومی، زیرساخت‌ها یا حمایت‌های اجتماعی به کار گرفته شوند.

در بخش‌های مختلف بودجه نیز تغییرات قابل توجهی پیش‌بینی شده است. اعتبارات کمک‌های رسمی توسعه بین‌المللی حدود ۱۱ درصد و اعتبارات سیاست‌های اشتغال و برنامه «فرانسه ۲۰۳۰» هرکدام حدود ۹ درصد کاهش می‌یابند. در مقابل، بودجه دفاع، دادگستری و امنیت با افزایش روبه‌رو خواهد شد.

چه کسانی تحت‌تاثیر قرار می‌گیرند؟

بخشی از پیشنهادهای بودجه ۲۰۲۷ مستقیما به حمایت‌های اجتماعی مربوط می‌شود. از جمله، دولت پیشنهاد کرده است که برخی از پارامترهای محاسبه کمک هزینه مسکن (APL) و کمک هزینه فعالیت (Prime d'activité) در سال ۲۰۲۷ به‌طور استثنایی افزایش نیابند. همچنین، از سپتامبر ۲۰۲۷، برای دانشجویان متعلق به خانوارهای پردرآمد، قاعده جدیدی درباره دریافت کمک هزینه مسکن در نظر گرفته شده است. بر اساس این پیشنهاد، دانشجویان مشمول باید میان دریافت کمک هزینه مسکن و برخورداری خانواده از برخی مزایای مالیاتی مربوط به فرزند دانشجو یکی را انتخاب کنند.

در مقابل، دولت برای تامین غذای یک یورویی در رستوران‌های دانشگاهی ۱۴۳ میلیون یورو در نظر گرفته است. همچنین، اعتبارات آموزش عالی و پژوهش نسبت به بودجه اولیه سال ۲۰۲۶، ۵۰۰ میلیون یورو افزایش می‌یابد.

بنابراین، سیاست بودجه‌ای دولت را نمی‌توان صرفا کاهش حمایت‌های اجتماعی دانست؛ بلکه مجموعه‌ای از محدودیت‌ها و حمایت‌های متفاوت را در بر می‌گیرد که آثار آن بر گروه‌های مختلف جامعه یکسان نخواهد بود.

مجموع این تحولات نشان می‌دهد که اعتراضات فرانسه در بستری از نگرانی‌های اقتصادی و اجتماعی شکل گرفته‌اند. افزایش هزینه انرژی، دشواری تامین هزینه‌های زندگی، نگرانی درباره آینده شغلی جوانان و محدودیت منابع مالی دولت، همگی می‌توانند به تشدید نارضایتی عمومی کمک کنند. با این حال، نمی‌توان جنگ ایران یا لایحه بودجه ۲۰۲۷ را به‌تنهایی علت اعتراضات دانست. مطالبات مربوط به کیفیت آموزش، وضعیت خدمات عمومی، برخورد نیروهای پلیس و اعتماد به نهادهای سیاسی، ابعاد دیگری از این نارضایتی را تشکیل می‌دهند.

چشم‌انداز پیش روی فرانسه

تحولات اخیر فرانسه ریشه‌ها و ابعاد سیاسی، اقتصادی و اجتماعی متعددی دارد؛ به همین دلیل نمی‌توان کلیت یک جنبش اجتماعی را به یک گروه، جریان یا هویت خاص تقلیل داد و آن را صرفا به یک مطالبه یا عامل مشخص نسبت داد. در ماه‌های پیش رو، باید دید دولت کنونی فرانسه، در واپسین ماه‌های فعالیت خود، چه تدابیری برای کاهش تنش‌های اجتماعی و پاسخ‌گویی به مطالبات معترضان اتخاذ خواهد کرد. همچنین، نحوه مواجهه جریان‌ها و احزاب سیاسی مختلف با بخش‌های گوناگون این اعتراضات و تلاش آنها برای جلب حمایت افکار عمومی در آستانه انتخابات ریاست‌جمهوری ۲۰۲۷، یکی از موضوعات مهمی خواهد بود که می‌تواند بر فضای سیاسی فرانسه تاثیر بگذارد.

بازارسازی پولی با نرخ جدید

«۴

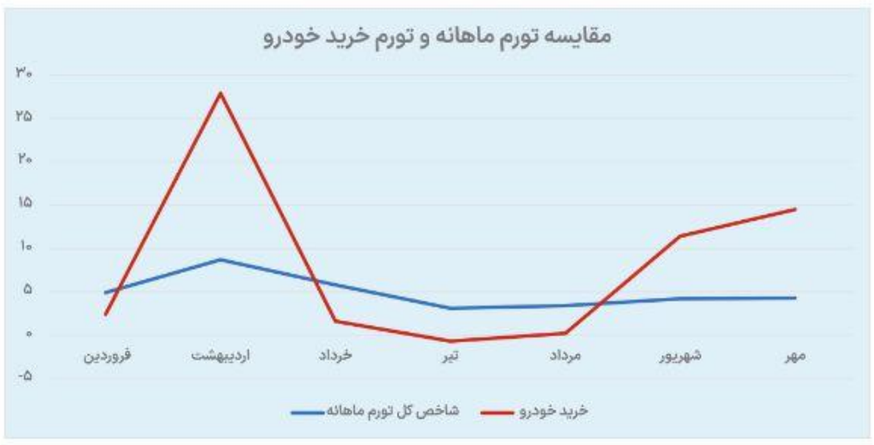
این تغییرات نشان می‌دهد بانک مرکزی پس از افزایش نرخ توافق بازخرید، سهم بالایی از تقاضای اعلام‌شده بانک‌ها را تامین کرده است. همچنین در حراج نخست پس از افزایش نرخ، حجم سفارش‌های ارسالی حتی اندکی کاهش یافته است؛ بنابراین افزایش سفارش‌های پذیرفته‌شده را نمی‌توان صرفا به افزایش تقاضای بانک‌ها نسبت داد. به نظر می‌رسد تغییر در میزان پذیرش سفارش‌ها از سوی بانک مرکزی نیز نقش مهمی در این تحول داشته است.

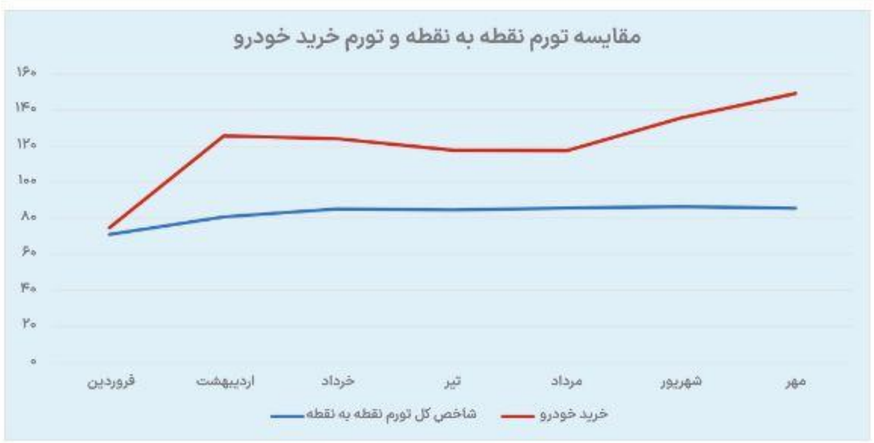
تفکیک قیمت پول از مقدار نقدینگی

یکی از برداشت‌های ممکن از سیاست جدید بانک مرکزی این است که این نهاد میان دو موضوع تفاوت قائل شده است: هزینه تامین نقدینگی و میزان دسترسی بانک‌ها به آن. افزایش نرخ توافق بازخرید به این معناست که بانک‌ها برای دریافت منابع کوتاه‌مدت از بانک مرکزی باید هزینه بیشتری بپردازند. به بیان ساده‌تر، بانک مرکزی در حال گران‌تر کردن نقدینگی است. با این حال، همزمان بخش بیشتری از سفارش‌های بانک‌ها را در عملیات بازار باز می‌پذیرد تا دسترسی آنها به منابع موردنیاز برای انجام پرداخت‌ها و تسویه تعهداتشان محدود نشود. این دو سیاست لزوما با یکدیگر تناقض ندارند. بانک مرکزی می‌تواند از یک سو هزینه استقراض بانک‌ها را افزایش دهد و از سوی دیگر، مانع از آن شود که کمبود نقدینگی، فعالیت روزمره شبکه بانکی و تسویه پرداخت‌ها را مختل کند. نکته اینجاست که کمبود ذخایر در یک بانک الزاما به معنای کمبود سپرده یا منابع در کل شبکه بانکی نیست. ممکن است منابع در برخی بانک‌ها متمرکز شده باشد، درحالی که بانک‌های دیگر به دلیل افزایش تعهدات پرداختی یا نحوه توزیع دارایی‌ها و ذخایر خود، با کسری کوتاه‌مدت مواجه شوند. در چنین شرایطی، عملیات بازار باز به بانک‌ها امکان می‌دهد در ازای ارائه وثیقه، برای مدت محدودی از بانک مرکزی نقدینگی دریافت کنند و تعهدات خود را تسویه کنند. تحولات اخیر در سیاست پولی بانک مرکزی را می‌توان تلاشی برای واقعی‌سازی قیمت منابع، شفاف‌سازی معاملات بازار پول و استمرار تامین نقدینگی شبکه بانکی ارزیابی کرد. با این حال، افزایش نرخ‌های سیاستی به‌تنهایی نه اثبات‌کننده انقباض پولی است و نه تضمینی برای مهار تورم. آنچه اهمیت دارد، نحوه تعامل سیاستگذار با دو مؤلفه قیمت و مقدار نقدینگی و میزان انتقال تغییرات نرخ بهره به سایر بازارهای مالی و اعتباری است.

رشد قیمت خودرو در هفت ماه امسال نشان می‌دهد

سبقت تورم خودرو از تورم عمومی







دنیای اقتصاد تورم قیمت خرید خودرو در مهرماه با ثبت رقم ۱۴۹٫۳ درصدی در مقیاس نقطه‌به‌نقطه، به حدود ۱٫۷ برابر تورم عمومی رسید؛ اتفاقی که از سبقت معنادار هزینه خرید خودرو از سطح عمومی قیمت‌ها حکایت دارد. بررسی «دنیای اقتصاد» نشان می‌دهد بازار خودرو در هفت ماه امسال تحت‌تاثیر افت عرضه سه خودروساز بزرگ کشور، کاهش تولید مونتاژی‌ها، صعود نرخ ارز، تغییر مقررات واردات و تشدید انتظارات تورمی مسیر متفاوتی از سایر بخش‌های اقتصاد را طی کرده است؛ به‌طوری که تورم سالانه خرید خودرو که در ابتدای سال پایین‌تر از تورم عمومی قرار داشت، در مهرماه با ثبت ۹۸٫۲ درصد، ۲۴٫۱ واحد درصد از آن پیشی گرفت. همزمان جهش تورم ماهانه خودرو در شهریور و مهر نشان می‌دهد فشارهای قیمتی در این بازار نه‌تنها فروکش نکرده بلکه با شدت بیشتری ادامه یافته است؛ روندی که دسترسی مصرف‌کنندگان به خودرو را دشوارتر و فاصله قیمت این کالا با توان خرید خانوارها را بیشتر کرده است.

همان‌طور که عنوان شد بازار خودرو در هفت ماه امسال تحت‌تاثیر چالش‌های سمت عرضه، انتظارات قیمتی و نرخ ارز که زمینه‌ساز افزایش قیمت‌ها در بازار شد، مسیر متفاوتی از تورم عمومی را طی کرده است؛ به‌طوری که خودرو نه‌تنها از موج عمومی افزایش قیمت‌ها عقب نمانده، بلکه در ماه‌های اخیر با سرعت بیشتری روند صعودی قیمت‌ها را تجربه کرده است.

بررسی شاخص‌های تورمی نشان می‌دهد فاصله تورم خرید خودرو با تورم عمومی در ماه‌های گذشته افزایش یافته و این روند، هزینه دسترسی خانوارها به یکی از کالاهای بادوام مهم را بیشتر کرده است. به این ترتیب، بازار خودرو در شرایطی با رشد قیمت مواجه شده که کاهش قدرت خرید خانوار و محدودیت عرضه، امکان تعدیل بازار از مسیر افزایش معاملات را نیز دشوار کرده است.

بازگشت شتاب به قیمت خودرو

بررسی تورم ماهانه خرید خودرو نشان می‌دهد بازار در هفت ماه امسال دوره‌های متفاوتی از افزایش و ثبات قیمت را پشت سر گذاشته است. در فروردین‌ماه، تورم ماهانه خرید خودرو ۲٫۴ درصد ثبت شد؛ رقمی که از تورم عمومی همان ماه پایین‌تر بود. با این حال، در اردیبهشت‌ماه همزمان با افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو، این شاخص به ۲۷٫۹ درصد رسید؛ درحالی که تورم عمومی در همین ماه ۸٫۷ درصد بود. این فاصله نشان می‌دهد بازار خودرو در این ماه با فشار افزایشی قابل توجهی روبه‌رو شده بود. دلیل رشد قیمت خودرو نیز به شرایط بعد از جنگی که ۹ اسفندماه سال گذشته آغاز شد برمی‌گردد.

پس از این جهش اما روند تورم ماهانه خودرو در خرداد، تیر و مرداد فروکش کرد که دلیل آن تعیین تکلیف قیمت محصولات تولیدی بود و کاهش شکاف قیمتی بازار و کارخانه به‌نوعی از تقاضای کاذب در بازار جلوگیری کرد. این شاخص در خرداد به ۱٫۶ درصد کاهش یافت و در تیرماه حتی به منفی ۰٫۷ درصد رسید. در مرداد نیز رشد ماهانه قیمت خرید خودرو به ۰٫۲ درصد محدود شد.

این دوره را می‌توان مقطعی از توقف نسبی رشد قیمت‌ها در بازار دانست؛ با این حال، کاهش تورم ماهانه لزوما به معنای بازگشت قیمت‌ها به سطوح قبلی یا رفع عوامل بنیادی افزایش قیمت نبود. در واقع، پس از جهش اردیبهشت‌ماه، بازار برای چند ماه وارد دوره‌ای از تعدیل شد، اما عوامل فشار بر قیمت همچنان پابرجا ماندند؛ به‌طوری که از شهریورماه بار دیگر شتاب افزایش قیمت خودرو نمایان شد.

تورم ماهانه خرید خودرو در این ماه به ۱۱٫۴ درصد رسید و در مهرماه نیز با افزایش بیشتر، در سطح ۱۴٫۵ درصد قرار گرفت. در مقابل، تورم عمومی در این دو ماه به‌ترتیب ۴٫۲ و ۴٫۳ درصد بود. بنابراین، درحالی که سرعت افزایش سطح عمومی قیمت‌ها در این دو ماه تقریبا ثابت مانده، هزینه خرید خودرو با شتابی زیاد رشد کرده است. استمرار این فاصله در دو ماه متوالی، اهمیت بیشتری از یک جهش مقطعی دارد و نشان می‌دهد که عوامل رشد بازار خودرو در این دوره تقویت شده‌اند.

همان‌طور که عنوان شد، بخشی از این وضعیت را باید در شرایط عرضه جست‌وجو کرد. تولید خودروسازان بزرگ در ماه‌های گذشته با افت همراه بوده و کاهش تیراژ، توان عرضه خودرو به بازار را محدود کرده است. در کنار آن، شرکت‌های مونتاژی نیز با افت تولید مواجه شده‌اند؛ موضوعی که از یک سو تنوع عرضه را کاهش می‌دهد و از سوی دیگر، دسترسی بازار به محصولات این گروه را محدود می‌کند. در چنین شرایطی، حتی اگر تقاضای موثر به دلیل کاهش قدرت خرید خانوارها تضعیف شده باشد، محدودیت عرضه می‌تواند مانع از تعدیل قیمت‌ها شود. به بیان دیگر، کاهش توان خرید مصرف‌کننده لزوما به افت قیمت منجر نمی‌شود؛ به‌ویژه زمانی که سمت عرضه نیز با محدودیت روبه‌روست.

نرخ ارز نیز در این میان نقش مهمی در شکل‌گیری انتظارات قیمتی دارد. افزایش نرخ ارز، علاوه بر بالا بردن هزینه تامین قطعات و مواد اولیه در زنجیره تولید، بر انتظارات فروشندگان و خریداران از قیمت‌های آینده اثر می‌گذارد. این اثر در خودروهای مونتاژی که وابستگی بیشتری به قطعات و مجموعه‌های وارداتی دارند، می‌تواند مستقیم‌تر باشد؛ با این حال، محصولات داخلی نیز از مسیر هزینه تولید و انتظارات بازار از این روند تاثیر می‌پذیرند. در نتیجه، رشد نرخ ارز صرفا به افزایش هزینه تمام‌شده محدود نمی‌شود و می‌تواند به عاملی برای بازنگری قیمت‌های پیشنهادی در بازار تبدیل شود.

در بخش واردات نیز تغییر مقررات و دشواری پیش‌بینی‌پذیری سیاست‌ها، نقش تعدیل‌کننده واردات را محدود کرده است. واردات خودرو می‌تواند از طریق افزایش تنوع محصول و تقویت رقابت، بخشی از فشار بر بازار داخلی را کاهش دهد؛ اما تغییر ضوابط، محدودیت‌های اجرایی و ابهام در روند ورود خودرو، مانع از آن است که این مسیر با سرعت و استمرار لازم به افزایش عرضه منجر شود. در چنین فضایی، انتظارات تورمی نیز تقویت می‌شود و فعالان بازار ممکن است افزایش هزینه‌ها و محدودیت عرضه در آینده را از پیش در قیمت‌های پیشنهادی خود لحاظ کنند.

اوج‌گیری تورم خودرو از تورم عمومی

اما روند تورم نقطه‌به‌نقطه خرید خودرو تصویر روشن‌تری از افزایش فشار قیمتی در این بازار ارائه می‌دهد. این شاخص که تغییر قیمت‌ها را نسبت به ماه مشابه سال قبل اندازه‌گیری می‌کند، در فروردین‌ماه ۷۴٫۸ درصد بود؛ رقمی که تنها اندکی از تورم عمومی بالاتر قرار داشت. اما در اردیبهشت‌ماه، همزمان با جهش قیمت خودرو، تورم نقطه‌به‌نقطه این گروه به ۱۲۵٫۸ درصد رسید. در همان ماه تورم عمومی ۸۰٫۸ درصد بود؛ بنابراین فاصله دو شاخص به بیش از ۴۵ واحد درصد رسید.

پس از اردیبهشت، تورم نقطه‌به‌نقطه خرید خودرو در خرداد تا مرداد روندی کاهشی داشت و از ۱۲۴٫۱ درصد به ۱۱۷٫۵ درصد رسید. با این حال، این کاهش به معنای ارزان شدن خودرو نبود، بلکه از کمتر شدن سرعت افزایش قیمت در مقایسه با دوره مشابه سال قبل حکایت داشت. از شهریورماه بار دیگر این شاخص صعودی شد و به ۱۳۵٫۷ درصد رسید. در مهرماه نیز تورم نقطه‌به‌نقطه خرید خودرو به ۱۴۹٫۳ درصد افزایش یافت؛ درحالی که تورم عمومی در همین ماه ۸۵٫۵ درصد ثبت شد. به این ترتیب، فاصله تورم نقطه‌به‌نقطه خودرو و تورم عمومی در مهرماه به ۶۳٫۸ واحد درصد رسید.

این ارقام به آن معناست که هزینه خرید خودرو در مهرماه نسبت به ماه مشابه سال گذشته حدود ۲٫۵ برابر شده است؛ درحالی که سطح عمومی قیمت‌ها در همین مدت کمتر از دو برابر افزایش یافته است. البته تورم نقطه‌به‌نقطه، تغییر سطح قیمت‌ها را نشان می‌دهد و نباید آن را با میزان افزایش قیمت در هفت ماه امسال یکسان دانست. اهمیت این شاخص در آن است که نشان می‌دهد رشد قیمت خودرو در مقایسه با سال گذشته تا چه اندازه از متوسط تورم عمومی فاصله گرفته است.

شاخص تورم سالانه خرید خودرو نیز همین تغییر روند را تایید می‌کند. در فروردین‌ماه، تورم سالانه خودرو ۴۴٫۶ درصد بود؛ درحالی که تورم عمومی به ۵۲٫۴ درصد می‌رسید. در اردیبهشت نیز تورم سالانه خودرو با ثبت ۵۴٫۷ درصد همچنان اندکی پایین‌تر از تورم عمومی قرار داشت. اما از خردادماه این وضعیت تغییر کرد و تورم سالانه خرید خودرو با عبور از تورم عمومی، به ۶۳٫۸ درصد رسید. این فاصله در ماه‌های بعد بیشتر شد؛ به‌طوری که تورم سالانه خودرو در تیر به ۷۲ درصد، در مرداد به ۷۹٫۷ درصد و در شهریور به ۸۸٫۶ درصد رسید. در مهرماه نیز این شاخص به ۹۸٫۲ درصد افزایش یافت؛ درحالی که تورم عمومی ۷۴٫۱ درصد بود.

به این ترتیب، تورم سالانه خرید خودرو در مهرماه ۲۴٫۱ واحد درصد بالاتر از تورم عمومی قرار گرفت. مقایسه فروردین و مهر نشان می‌دهد جایگاه خودرو در سبد تورمی خانوار تغییر کرده است؛ کالایی که در ابتدای سال تورم سالانه‌ای پایین‌تر از متوسط اقتصاد داشت، در ادامه به یکی از گروه‌های دارای رشد قیمت بالاتر تبدیل شد. اهمیت این تغییر از آن جهت است که خودرو، به‌عنوان یک کالای بادوام و سرمایه‌بر، برای بسیاری از خانوارها خریدی ضروری اما قابل تعویق است. افزایش قیمت آن با سرعتی بیش از رشد عمومی قیمت‌ها، می‌تواند زمان انتظار برای خرید را طولانی‌تر کند و بخشی از متقاضیان مصرفی را از بازار خارج سازد.

بدین ترتیب سه شاخص ماهانه، نقطه‌به‌نقطه و سالانه از بازگشت شتاب افزایش قیمت خودرو در ماه‌های پایانی دوره مورد بررسی حکایت دارند. جهش تورم ماهانه در شهریور و مهر، صعود تورم نقطه‌به‌نقطه و افزایش پیوسته تورم سالانه، همگی نشان می‌دهند که فشار قیمتی در بازار خودرو تنها حاصل مقایسه با یک دوره پایه نیست. ترکیب افت تولید، محدودیت عرضه، افزایش نرخ ارز، دشواری‌های واردات و تقویت انتظارات تورمی، زمینه‌ای فراهم کرده که رشد قیمت خودرو از تورم عمومی پیشی بگیرد. در چنین شرایطی، تا زمانی که عرضه به شکل پایدار تقویت نشود و سیاست‌های تولید و واردات از ثبات و پیش‌بینی‌پذیری بیشتری برخوردار نباشند، نمی‌توان انتظار داشت فاصله تورم خودرو با تورم عمومی به‌سرعت کاهش یابد. پیامد این روند نیز بیش از هر چیز در دشوارتر شدن دسترسی مصرف‌کنندگان به بازار خودرو نمایان می‌شود.

افت ۶۱ درصدی تولید مونتاژکاران

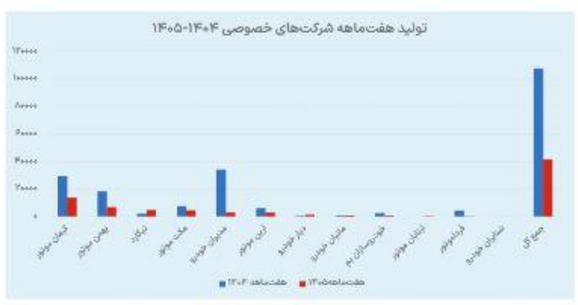
دنیای اقتصاد: بررسی وضعیت تولید هفت‌ماهه ۱۲ شرکت مونتاژکار نسبت به مدت مشابه سال گذشته حکایت از افت به طور میانگین ۶۱ درصدی دارد. در این میان، به نظر می‌رسد به کار گرفتن ابزار تحریم اقتصادی علیه ایران، محاصره دریایی و هوایی و اختلال در مسیرهای زمینی و لجستیک و همچنین کمبود منابع ارزی از جمله دلایل اصلی کاهش تولید در شرکت‌های خصوصی از ابتدای سال تا پایان مهرماه بوده است. نگاهی به وضعیت آمار تولید مونتاژکاران که از سوی وزارت صمت منتشر شده، نشان می‌دهد در حالی در هفت‌ماهه سال ۱۴۰۴ میزان تولید این شرکت‌ها به ۱۰۷ هزار و ۷۴۹ دستگاه خودرو می‌رسید که این تعداد در سال جاری به ۴۱ هزار و ۶۵۴ دستگاه تنزل یافته؛ این یعنی افت ۶۱٫۳ درصدی.

جزئیات داده‌های آماری نیز حکایت از این دارد که بیشترین افت تولید مربوط به شرکت مدیران خودرو است. در حالی این شرکت در هفت‌ماهه سال گذشته ۳۴ هزار و ۳۶۰ دستگاه تولید کرده بود که حالا در هفت‌ماهه سال جاری این رقم به سه‌هزار و ۳۳ دستگاه کاهش یافته است. این یعنی تولید این شرکت با افت ۹۱ درصدی مواجه شده است. پس از آن هم نوبت به فرداموتور و بهمن موتور می‌رسد که به‌ترتیب با افت تولید ۸۸ و ۶۲ درصدی مواجه شده‌اند.

البته در این میان، هرچند مجموع تولید با افت حدود ۶۱ درصدی همراه بوده است، اما باید توجه داشت که رشد تولید برخی شرکت‌ها در هفت‌ماهه جاری، عمدتا ناشی از پایین بودن سطح تولید آنها در دوره مشابه سال گذشته بوده است. برای نمونه شرکت تیگارد که در هفت‌ماهه سال گذشته ۲ هزار و ۳۳۹ دستگاه تولید کرده بود، حالا در سال جاری این تعداد را به ۵ هزار و ۳۶ دستگاه افزایش داده است؛ یعنی فقط افزایش حدود ۲ هزار و ۶۰۰ دستگاهی. یا برای مثال، شرکت آرتابان موتور که سال گذشته هیچ خودرویی را تولید نکرده بود، امسال ۵۸۸ دستگاه تولید کرده که همین امر در رشد مجموع تولید اثرگذار بوده است.

در مهرماه امسال محمد اتابک، وزیر صمت، طی اظهاراتی عنوان کرد که بیشترین میزان ارز به خزانه یکی از خودروسازان داخلی واریز شده است؛ اظهاراتی که می‌توان از آن این گونه برداشت کرد که مسیر ارز اختصاصی از مونتاژکاران به سمت خودروسازان داخلی تغییر جهت داده است؛ موضوعی که تاثیر آن را بر کاهش تولید بخش مونتاژ خودرو نمی‌توان نادیده گرفت.

از سوی دیگر، چالش‌های ناشی از محاصره دریایی و هوایی عملا مسیرهای لجستیک و حمل‌ونقل کالا را با محدودیت مواجه کرده که به گفته فعالان بازار اثرات آن را در بروز اختلال در چرخه تامین مونتاژکاران آشکارا می‌توان مشاهده کرد. پس از آن نیز در ابتدای مهرماه، بار دیگر زنجیره تامین خودرو از سوی کاخ سفید با تحریم پنج شرکت خارجی تامین‌کننده قطعات نشانه‌گیری شد. ازآنجاکه خودروسازی برای تامین بخشی از قطعات، مواد اولیه، تجهیزات، فناوری و کالاهای واسطه‌ای به خارج از کشور و به شرکت‌های واسطه‌ای خود وابسته است، چرخه تولید با اختلال‌های جدیدی مواجه شد.



آگهی مناقصه شماره ۵-۱۴۰۵
صنایع شهید حسین همدانی

موضوع: برگزاری مناقصه به شرح ذیل مطابق با مشخصات فنی موجود در اسناد مربوطه

ردیف	موضوع مناقصه	شرح	تلفن تماس
۱	برونسپاری خط تولید	مطابق پیوست فنی	۳۵۰۹۸۰۶۷

هزینه خرید اسناد مناقصه : جهت خرید اسناد هر یک از ردیف‌های مناقصه مبلغ ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال به حساب IR 210150000000292800273010 بانک سپه به نام صنایع شهید حسین همدانی واریز گردد. (اسناد مناقصه در قبال رسید واریز وجه و معرفی نامه تحویل می گردد)
محل تحویل اسناد مناقصه: تهران - کیلومتر ۲۰ جاده امام رضا - میدان سردار شهید قاسم سلیمانی - بلوار شهدای پارچین -خیابان چنگی - صنایع شهید حسین همدانی- مدیریت قراردادها .

مهلت تحویل اسناد مناقصه: طی دو هفته از انتشار آگهی.
اوقات تحویل اسناد مناقصه: روزهای شنبه الی چهارشنبه از ساعت ۸:۳۰ الی ۱۵:۳۰
تضمین شرکت در مناقصه: معادل پنج درصد مبلغ پیشنهادی به صورت ضمانت‌نامه بانکی، چک تضمین شده بانکی و یا واریز نقدی.
محل ارائه پیشنهادها: تهران -کیلومتر ۲۰ جاده امام رضا - میدان پارچین- بلوار شهدای پارچین- خیابان چنگی- صنایع شهید حسین همدانی - صندوق مناقصات مستقر درمدیریت بازرسی.
آخرین تاریخ دریافت پیشنهادها: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ بازگشایی پاکت ها: ۱۴۰۵/۰۹/۰۸
هزینه آگهی به عهده برنده / برندگان مناقصه می‌باشد. داشتن گواهینامه معتبر سمتا و یا تعهد به ارائه آن طی دو ماه از تاریخ ابلاغ برنده شدن الزامی است.
مناقصه گذار در رد تمام و یا هر یک از پیشنهادها مختار می‌باشد. جهت کسب اطلاعات بیشتر در خصوص مناقصه با تلفن ذکر شده تماس حاصل فرمایید.