

مقدمه

دورنمای جهانی صنعت خودرو، ادامه رشد با روندی آهسته و ناهموار است که موجب افزایش رقابت، تشدید اصلاحات متناسب با چالش‌های ساختاری و در نهایت تداوم فشار بر سنجه‌های مالی اکثر شرکت‌ها به ویژه خرده‌فروشان، عمده‌فروشان و تأمین‌کنندگان این بخش خواهد شد. در واقع بازار خودرو در سراسری محسوسی قرار دارد (رشد ۱۷- درصد در سال ۲۰۲۰) و با وجود افزایش خودروهایی الکترونیک، انتظار نمی‌رود تا قبل از سال ۲۰۲۳ به رشد پیش از بحران باز گردد. اقدامات قرنطینه در سراسر دنیا به دلیل شیوع کووید ۱۹، منجر به محدودیت گسترده در جابجایی و تعطیلی فروشندگان اتومبیل، نمایشگاه‌های خودرو، موسسات ثبت نام و کارخانه‌ها شد و بازار خودرو را به سمت رکود بی‌سابقه‌ای سوق داد. با وجود اینکه کاهش اقدامات قرنطینه منجر به افزایش فعالیت این بخش گردیده، اما از سرگیری تدریجی تقاضای خودرو در میان بازارهای مختلف یکسان نبوده و به شدت اقدامات جدید قرنطینه بستگی خواهد داشت.

در کشور چین به عنوان بزرگترین بازار خودرو (۲۸ درصد کل بازار در سال ۲۰۱۹) و برخوردار از بالاترین آهنگ رشد در دوران پس از محدودیت، این روند مطلوب‌تر است. به لطف پایان زود هنگام محدودیت‌های جابجایی و وجود خریدارانی که برای اولین بار از وسایل نقلیه عمومی به خودروهایی شخصی روی آوردند، طی ماه‌های آوریل تا سپتامبر ۲۰۲۰ بازار خودروی چین ششمین ماه متوالی از رشد خود را پشت سر نهاد و نهایتاً سال جاری را با رشد سالانه ۴٪ به پایان می‌رساند. این در حالی است که در سال ۲۰۲۱ بازار مذکور با رشد ۱۲٪ درصد به تولید ۲۸ میلیون واحد خواهد رسید. احتمالاً روند کاهش تولید خودرو در بازارهای اروپا و ایالات متحده در نیمه دوم سال ۲۰۲۰ ادامه یافته و عملکرد سالانه این مناطق به ترتیب ۲۳٪ و ۱۸٪ کاهش خواهند یافت که قسمتی از آن در سال ۲۰۲۱ جبران خواهد گردید. در واقع هر دوی این بازارها به دلیل تغییر اولویت نیازهای مردم به بلوغ رسیده‌اند، با وجود دورنمای نامطمئن و نامطلوب اشتغال و دستمزد، خرید اتومبیل برای اکثر خانوارها در اولویت کمتری قرار می‌گیرد، حتی اگر تمایل مصرف‌کنندگان به استفاده از خودروهای سبز موجب رشد بخش خودروهای الکترونیک شود.

با کمتر از ۷۷ میلیون دستگاه فروش خودرو در سطح جهان که ۱۴ میلیون واحد کمتر از سال ۲۰۱۹ بوده، انتظار می‌رود گردش مالی و حاشیه سود این بخش با کاهش قابل ملاحظه‌ای مواجه گردد. گردش مالی و درآمد قبل از بهره، مالیات و استهلاک^۲ این بخش در نیمه اول سال ۲۰۲۰ نیز با کاهش قابل

^۱ سازگار با طبیعت^۲ EBITDA

توجهی مواجه گردیده است (به ترتیب ۲۵٪- و ۴۷٪- برای تولیدکنندگان تجهیزات اولیه خودرو^۳، ۲۸٪- و ۷۰٪- برای فروشندگان خودرو، ۲۵٪- و ۵۸٪- برای صنعت لاستیک‌سازی، ۴۰٪- و ۸۴٪- برای اجاره خودرو). تحت این شرایط شرکت‌ها برای حفظ معیارهای مالی و مدیریت نقدینگی محدودتر خود، مجبور به کاهش تعداد پرسنل و حذف مشاغل و همچنین تعدیل پرتفوی و ظرفیت‌های تولیدی خود (از نظر محصولات/برندها و کشورها) و همچنین تنظیم دقیق برنامه‌های سرمایه‌گذاری شده‌اند. از جمله اقدامات موثر در کوتاه‌مدت، کاهش موجودی انبار و همچنین عرضه سریعتر مدل‌های جدید است. با این وجود: (الف) حاشیه سود فروش وسایل نقلیه با آلاینده‌گی کم، تاکنون حاشیه کمتری در مقایسه با خودروهای موتور احتراق داخلی ایجاد کرده است؛ (ب) شیوع کرونا موجب افزایش هزینه‌ها شده و مستلزم توجه بیشتر به ریسک‌های مربوط به استراتژی‌های پیاده‌سازی و ارتباطات زنجیره تامین می‌باشد؛ (ج) ریسک جریمه‌های مربوط به انطباق با مقررات CO2 اتحادیه اروپا، رقابت در پایان سال برای رسیدن به هدف ۲۰۲۰ را محدود می‌کند و (د) چالش‌های میان‌مدت برای پیشرفت صنعت از طریق سرمایه‌گذاری گسترده و نوآوری در خودروهای برقی و رانندگی خودکار همچنان وجود دارند.

در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۰، بخش خودرو ۲۵ مورد ورشکستگی بزرگ را در سطح جهان ثبت نموده است (۱۶ مورد افزایش نسبت به دوره مشابه سال قبل). انتظار می‌رود بخش عمده این ریسک‌ها متوجه خرده‌فروشان (مستقل) و عمده‌فروشان، عرضه‌کنندگان به ویژه تامین‌کنندگان رده ۲ و ۳؛ بخش خودروهای غیربرقی و همچنین بخش‌های کوچک‌تر باشد. به طور متوسط، تامین‌کنندگان رده اول با داشتن توان قوی مالی و اندازه بزرگ، توانایی تغییر سیستم موتور احتراقی به موتور الکتریکی را دارند، اما انتظار می‌رود فشار بیشتری از سوی سازندگان خودرو بر آنها وارد گردد. سازندگان خودرو در میان‌مدت با مشکل روبرو خواهند شد؛ به ویژه تولیدکنندگان اروپایی که به باتری آسیایی وابستگی بیشتری دارند یا به صورت کلی‌تر در تطبیق مدل کسب و کار خود با روندهای جدید موفق نشده‌اند.

مروری کلی بر صنعت

- بازگشت به حالت عادی در فروش وسایل نقلیه سبک پس از شیوع کووید ۱۹ در بازارهای برتر (چین، ایالات متحده و اروپا) توأم با سیاست‌های اتخاذ شده در حمایت از تقاضا
- رقابت قیمتی از جانب بازار خودروهای دست دوم
- کاهش سریع در خودروهای دیزلی
- سرعت گسترش خودروهای الکتریکی به ویژه در اروپا و چین و تغییر محیط نظارتی خصوصاً

^۳ Original Equipment Manufacturers (OEM) تولید کننده اصلی اجزای خودرو است.

^۴ Tier II & III suppliers (تامین‌کنندگان قطعاتی که در اتومبیل استفاده می‌شود و تامین‌کنندگان مواد خام یا نزدیک به خام مانند فلز یا پلاستیک)

^۵ Tier I suppliers (شرکت‌هایی که قطعات یا سیستم‌ها را مستقیماً به OEMها عرضه می‌کنند).

- یارانه دولت برای تولید خودروهای برقی و ممنوعیت ساخت موتورهای درون‌سوز^۶ (ICE)
- استراتژی خودروسازان و زنجیره تامین در پاسخ به کاهش تاریخی فروش و اختلالات مربوط به کووید ۱۹
- تهدیدات احتمالی تعرفه‌ها
- نوآوری در رانندگی خودکار و خدمات جدید جابجایی^۷، افزایش هزینه‌های تحقیق و توسعه، هزینه سرمایه‌ای، ادغام و مالکیت و مشارکت

نقاط قوت

- افزایش تمایل مصرف‌کنندگان برای وسایل نقلیه با سوخت جایگزین و خدمات جدید جابجایی
- تنوع نیازهای داخلی (برای مثال اتومبیل‌های کوچک شهری در چین و وانت در تایلند)
- شرایط بازارهای نوظهور (رشد طبقه متوسط، پایین‌بودن نرخ تجهیزات) و پشتیبانی از چشم‌اندازهای میان مدت بازار
- تقاضا برای مدل‌های برتر و وسایل نقلیه شاسی بلند (SUV)^۸ و کمک به سودآوری خودروسازان
- تخصص فعالان رسمی در متمایزسازی (طراحی)، تولید و مسائل مربوط به زنجیره تامین
- نوآوری بی‌سابقه در این بخش
- توجه ویژه تولیدکنندگان خودرو به سرمایه‌گذاری در زمینه تحقیق و توسعه در سراسر جهان

نقاط ضعف

- وابستگی فروش خودروهای جدید به اقدامات دولت (یارانه‌ها، معافیت‌های مالیاتی)، سیاست‌های پولی (هزینه استقراض)، قیمت نفت (هزینه‌های جاری) و سطح قیمت در بازار خودروهای دست دوم.
- تشدید الزامات زیست‌محیطی (آلودگی، انتشار CO2) که مستلزم سرمایه‌گذاری‌های سنگین بوده و منجر به افزایش قیمت خودرو می‌شود.
- ارزش پیشنهادی^۹ اتومبیل‌های برقی در کوتاه مدت به دلیل هزینه باتری، دامنه رانندگی و گسترش شبکه شارژ
- بلوغ بازار در اقتصادی پیشرفته - و ترویج رانندگی در سنین پایین بین نسل جوان شهرهای بزرگ - منجر به رقابت شدید (بر اساس قیمت و نوآوری) می‌شود.

^۶ Internal Combustion Engines (ICE)

^۷ new mobility services

^۸ Sports Utility Vehicles

^۹ Value proposition: ارزش پیشنهادی یا گزاره ارزش در واقع دلیلی است که شما در پاسخ به سوال چرا باید مشتری بالقوه از شما خرید کند خواهید داد.

- رقابت غول‌های فناوری و استارت‌آپ‌ها در زمینه فن‌آوری‌های مربوط به رانندگی متصل^{۱۰} خودکار
- تأثیر شدید بحران کووید ۱۹ بر صنعت
- کاهش ساختاری فروش و ثبت‌نام در تمامی بازارهای جهان
- افزایش ریسک اعتباری در چندین منطقه در سراسر جهان از جمله ایالات متحده و انگلستان
- نااطمینانی بالا در زنجیره تأمین جهانی خودرو به ویژه به دلیل اثرات ثانویه جنگ تجاری
- تاثیر افزایش قیمت قطعات و تجهیزات خودرو بر حاشیه سود

زیربخش‌ها

تولید خودرو: تولیدکنندگان خودرو با فشار شدید ناشی از رقابت جهانی مواجهند: تنوع جغرافیایی، راه‌اندازی مدل نوآورانه و تعدیل هزینه‌های عملیاتی کماکان استراتژی اصلی برای حفظ سودآوری و تامین مالی هزینه‌های تحقیق و توسعه، سرمایه‌گذاری، ادغام و تملک و مشارکت‌های لازم در معطوف شدن به تحول صنعت است.

عرضه‌کنندگان خودرو: تامین‌کنندگان اغلب رشد درآمد و سودآوری بالاتری را در مقایسه با تولیدکنندگان تجربه می‌کنند. تحول بازار خودرو، افزایش محتوای فناوری در هر اتومبیل همراه با کاهش چشمگیر نیازمندی به برخی مولفه‌ها (به عنوان مثال گازوئیل) می‌باشد.

ارزیابی ریسک

بحران سلامت بخش جهانی خودرو را به شدت تحت تاثیر قرار داده و تعطیلی چندین کارخانه در سراسر جهان در نیمه اول سال موجب کاهش عرضه گردیده است. از سوی دیگر در پی نااطمینانی اقتصادی ناشی از پیامدهای بحران سلامت و بالطبع تضعیف تمایل مصرف‌کنندگان به این نوع کالای بادوام، تقاضا نیز متأثر گردیده است. تولید خودرو در حال سقوط بوده و انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۰ نیز ۲۱/۲ درصد کاهش یابد.

احتمالاً رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۱ و پس از انقباض بی‌سابقه تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۲۰ از سر گرفته خواهد شد. در واقع، طبق پیش‌بینی موسسه کوفاس تولید ناخالص واقعی جهان در سال ۲۰۲۰، ۴/۴ درصد کاهش یافته و طی سال ۲۰۲۱ نیز ۵/۱ درصد افزایش می‌یابد. با این وجود و حتی در صورت بهبود فروش بخش، ضررهای نیمه اول سال ۲۰۲۰ جبران نخواهد شد. چشم‌انداز بخش خودرو در قاره آمریکا به ویژه ایالات متحده (یکی از بازارهای مهم جهانی) به دلیل ضعف کنترل همه‌گیری در مقایسه با مناطق فوق که بازارهای مهمی برای بخش خودرو محسوب می‌شوند، کماکان

^{۱۰} connected driving: رانندگی متصل به ارتباط بین وسایل نقلیه (ارتباط وسایل نقلیه به وسیله نقلیه) و بین وسایل نقلیه و زیرساختها (ارتباطات وسایل نقلیه به زیرساخت) اشاره دارد. در حین رانندگی متصل، اطلاعات مربوط به ترافیک از طریق فناوری‌های بی‌سیم رد و بدل می‌شود.

نامطمئن است.

علاوه بر این، بخش خودرو با توسعه وسایل نقلیه الکتریکی و افزایش اقدامات محدودکننده زیست محیطی مربوط به انتشار گاز CO₂ کماکان در حال تحول اساسی است. این در حالیست که با افزایش تحرک الکترونیکی^۱ و ظهور فعالان جدید در بخش خودروهای برقی و خودکار، صنعت خودرو ساختار جدیدی به خود می‌گیرد. در رویارویی با این چالش‌های جدید، خودروسازان سنتی هم بیکار نمانده و مشارکت‌های تازه‌ای را دنبال می‌کنند.

ارزیابی ریسک صنعت خودرو در مناطق مختلف جهان

منطقه	آمریکای لاتین	آمریکای شمالی	اروپای مرکزی و شرقی	اروپای غربی	آسیا	خاورمیانه و ترکیه
ریسک ☆	بالا	بسیار بالا	بسیار بالا	بسیار بالا	بسیار بالا	بالا

☆ درجات مختلف ریسک شامل چهار درجه کم، متوسط، بالا و بسیار بالا می‌باشد.

وضعیت اقتصادی

تأثیر منفی بحران اقتصاد جهانی و کووید ۱۹ بر بخش خودرو

اقدامات کنترلی شدید در اکثر مناطق جهان منجر به تعطیلی کارخانجات و نمایندگی‌های این بخش در نیمه اول سال گردید. در حقیقت، با توقف ناگهانی تولید خودرو، تعداد وسایل نقلیه به شدت کاهش یافته است. مناطق آسیا و اروپای غربی طی سه ماهه دوم ۲۰۲۰ با بهبودی تدریجی اما ناهموار مواجه بوده‌اند. کاهش یا حذف اقدامات کنترلی، بسته به مورد، منجر به بازگشایی کارخانه‌ها گردیده و موجب بهبود تقاضا می‌گردد. چشم‌انداز بخش خودرو در ایالات متحده نامطمئن‌تر است، زیرا به نظر می‌رسد کنترل اندکی بر بحران سلامت ناشی از کووید ۱۹ در این کشور وجود دارد.

تعداد ثبت نام خودرو در اروپا کاهش یافته است که این امر، شامل خودروهای سبک تجاری نیز می‌گردد. آلمان و اسپانیا به عنوان دو تولیدکننده اصلی خودرو، با افت شدیدی در تولید روبرو بوده‌اند. در ایالات متحده فروش خودروهای سبک به دلیل گسترش دیرتر همه‌گیری نسبت به چین و اروپا و متعاقباً شروع توأم با تاخیر اقدامات محدودکننده، در مقایسه با این کشورها بسیار محدودتر بوده است. با این وجود این کشور در نیمه اول سال ۲۰۲۰، ۲۳/۱ درصد کاهش فروش را ثبت نموده است.

در مجموع بخش خودرو کماکان در دوره گذار می‌باشد. در واقع، شرایط محیطی، خودروسازان و تولیدکنندگان تجهیزات را به سمت توسعه موتورهای الکتریکی سوق می‌دهد. پیش از بروز بحران کووید ۱۹، مقررات و استانداردهای جدیدی درخصوص وسایل نقلیه آلاینده آغاز شده بود، اما شرایط خاص بهداشتی موجب گردید برخی از تولیدکنندگان اتومبیل خواستار کاهش این مقررات (که از سال ۲۰۲۰ در اروپا اجرایی شده است) شوند. به تعویق انداختن این قوانین از جانب نهادهای اروپایی تا

¹ e-mobility

سال ۲۰۲۱ به دلیل شرایط اضطراری زیست‌محیطی امکان‌پذیر نمی‌باشد. در نتیجه احتمالاً حمایت عمومی اروپا، چین و ایالات متحده موجب خواهد شد تا بخش‌های خودروهای برقی و هیبریدی به سرعت بهبود یابند.

سرعت پیشرفت متفاوت احیای این بخش در مناطق مختلف

روند احیای قاره آسیا در جریان است، اما به نظر نمی‌رسد که به جز چین (۷/۵ درصد رشد اقتصادی پیش‌بینی شده در سال ۲۰۲۱ در مقایسه با ۱٪ سال ۲۰۲۰)، این رشد برای سایر مناطق چندان قابل توجه باشد. در واقع در چین نگرانی استفاده از وسایل نقلیه عمومی به دلیل همه‌گیری، بر تمایل خانوارها به استفاده از خودروی شخصی اثر گذاشته است. به منظور احیای این بخش، دولت مشوق‌های مختلفی در نظر گرفته است. به عنوان نمونه در سطح محلی، در ده شهر این کشور برای خودروهای با سوخت جدید فروخته‌شده بین ماه مارس تا دسامبر ۲۰۲۰ یارانه پرداخت می‌شود. در سطح ملی نیز دولت برنامه کمک مالی خود برای خرید اتومبیل‌های برقی را تا سال ۲۰۲۲ تمدید نموده است.

در منطقه یورو به دلیل کاهش مصرف خانوارها، حجم فعالیت اقتصادی در سال ۲۰۲۰، با کاهش ۹/۷ درصدی روبروست. اما در سال ۲۰۲۱ با افزایش فعالیت‌ها، رشد ۷/۷ درصدی برای منطقه پیش‌بینی می‌شود. با این وجود، روند احیای این بخش تدریجی است، اما به دلیل تمديد اقدامات محدودکننده تا ماه می، با روند کندتری نسبت به آسیا پیش می‌رود. شاخص‌های اقتصادی همچنان کمتر از سطح پیش از بحران کووید ۱۹ می‌باشند، اما تولید و تقاضا رو به افزایش هستند. برای مثال در فرانسه ثبت‌نام خودرو از سر گرفته شده و در ماه ژوئن ۲۰۲۰ نسبت به سال قبل ۱/۲ درصد افزایش داشته است که بخشی از آن به دلیل اختصاص یارانه دولت برای خرید خودرو بوده است. با این حال شرایط احیاء در ایتالیا، اسپانیا و آلمان دشوارتر است. برای مثال ثبت نام خودرو در ایتالیا در ژوئن ۲۰۲۰ نسبت به ژوئن سال قبل ۲۳/۱ درصد کاهش داشته است. شرایط انگلستان نیز نامناسب بوده و در ژوئن سال ۲۰۲۰، ۳۵ درصد نسبت به سال قبل کاهش یافته است. قبلاً هم این بخش به شدت تحت تأثیر همه‌پرسی خروج انگلیس از اتحادیه اروپا قرار گرفته بود. در حقیقت افزایش تعرفه‌های گمرکی موجب گردید تولیدکنندگان خارجی تهدید به تعطیلی کارخانه‌ها در این کشور نمایند که البته برخی از آنها از جمله فورد و هوندا پیشتر تهدید خود را عملی نمودند.

قاره آمریکا یکی از مناطقی است که به دلیل ضعف مدیریت بحران، تعداد موارد روزانه مبتلایان پیوسته افزایش یافته است. با این وجود، فروش وسایل نقلیه سبک در این کشور نسبتاً ادامه داشته و مانند چین یا اروپا سقوط ننموده است. فروشندگان اتومبیل با تخفیف در قیمت (به طور متوسط ۴۰۰۰ دلار برای هر خودرو) به فروش خود ادامه می‌دهند. علاوه بر این برخی کارخانه‌ها همچنان تعطیل هستند و برخی دیگر نیز هنوز به ظرفیت تولید کامل خود بازنگشته‌اند.

از نظر ساختاری، بخش خودرو در سطح جهانی دستخوش تغییرات اساسی است. این تغییرات عمدتاً مربوط به انتقال از موتورهای حرارتی به موتورهای برقی بوده و پیش‌بینی می‌شود در میان و بلندمدت

ادامه یابند. گسترش حمل و نقل برقی عمدتاً مربوط به ورود فعالان جدیدی مانند تسلا^۱ تولیدکننده وسایل نقلیه برقی) در بین سایر فعالان پیشروی دنیا در عرصه صنعت خودروسازی است. در مواجهه با این روند، بخش اتومبیل سرمایه‌گذاری قابل توجهی در بخش تحقیق و توسعه انجام داده و به منظور افزایش توان رقابتی با فعالان جدید، وسایل نقلیه برقی خود را توسعه می‌دهد.

بحران کووید ۱۹ به تسریع تحولات این بخش کمک نموده است. در واقع تجارت الکترونیک و دیجیتال‌سازی کلی اقتصاد طی بحران سلامت به شدت توسعه یافته و منجر به ظهور شیوه‌های جدید مصرف گردیده است. در بخش خودرو، سازماندهی مجدد کانال‌های توزیع مشاهده می‌شود. به عنوان مثال، تسلا استراتژی خود را با بستن مراکز فروش فیزیکی و تمرکز بر فروش آنلاین اجرا نموده است. این خط مشی دو هدف را نشانه گرفته؛ انطباق با انتظارات مصرف‌کننده و پس‌انداز پول برای حفظ ثبات مالی در شرایط بحران اقتصادی مربوط به کووید ۱۹. این موقعیت می‌تواند با ایجاد انگیزه در تولیدکنندگان سنتی با هدف کاهش هزینه‌ها، آنها را تشویق به مشارکت نماید. برای مثال دو شرکت فورد و فولکس واگن به طور مشترک اقدام به تولید ۸ میلیون وسیله نقلیه تجاری خواهند نمود. از سوی دیگر مشارکت بین تولیدکنندگان خودرو و شرکت‌های خدمات فناوری نیز در حال ظهور است، از جمله همکاری بین گوگل و رنو که برای بهبود فرایندهای صنعتی رنو همکاری می‌نمایند.

مواجهه فعالان بخش خودرو با افزایش مقررات ضد آلودگی و گرمایش جهانی

این اقدامات تولیدکنندگان را مجبور به سرمایه‌گذاری‌های سنگین برای مطابقت با این استانداردها می‌نماید. در اروپا از ژانویه ۲۰۲۰ استانداردهایی با هدف محدود نمودن فروش وسایل نقلیه آلاینده به اجرا در آمده است. در صورت انتشار بیش از حد مجاز دی اکسید کربن (CO₂) از سوی ناوگان فروش، خودروسازانی که مقررات را رعایت ننموده‌اند، جریمه خواهند شد.

^۱ Tesla