نقشه جدید قدرت در صنعت قطعه‌سازی خودرو



گروه بین‌الملل: صنعت قطعه‌سازی خودرو در سال ۲۰۲۶ با تغییراتی روبه‌رو شده که می‌تواند موازنه قدرت در زنجیره جهانی خودروسازی را دگرگون کند. در شرایطی که خودروسازان بزرگ جهان به سمت برقی‌سازی، توسعه سامانه‌های هوشمند و کاهش وابستگی به پیشرانه‌های احتراق داخلی حرکت می‌کنند، تامین‌کنندگان قطعات نیز ناچار شده‌اند ساختار فعالیت خود را با تحولات جدید تطبیق دهند. این تغییرات در رتبه‌بندی بزرگ‌ترین قطعه‌سازان جهان نیز قابل مشاهده است؛ جایی که شرکت‌های باسابقه آلمانی و ژاپنی همچنان سهم قابل توجهی از بازار را در اختیار دارند، اما تولیدکنندگان چینی با سرعت در حال نزدیک شدن به صدر جدول هستند.

بررسی رتبه‌بندی منتشرشده در سال ۲۰۲۶ از سوی نشریه «Automotive News» نشان می‌دهد بوش آلمان همچنان بزرگ‌ترین تامین‌کننده قطعات خودرو در جهان است. با این حال، حضور شرکت چینی کاتل در جایگاه سوم و فاصله محدود این شرکت با دنسو ژاپن در رتبه دوم، نشانه‌ای از تغییر تدریجی ساختار رقابت در این صنعت است. در این رتبه‌بندی، درآمد حاصل از فروش قطعات و تجهیزات به خودروسازان در سال ۲۰۲۵ مبنای مقایسه قرار گرفته است؛ بنابراین ارقام اعلام‌شده لزوما با مجموع درآمد عملیاتی شرکت‌ها یکسان نیست. بر اساس این گزارش، بوش با حدود ۶۳.۰۸ میلیارد دلار فروش در جایگاه نخست قرار دارد. دنسو ژاپن با ۴۷.۱۸ میلیارد دلار دوم است و کاتل چین با ۴۴.۰۶ میلیارد دلار در رتبه سوم قرار گرفته است. پس از این شرکت‌ها، مگنا اینترنشنال کانادا با ۴۲.۰۱ میلیارد دلار، زداف آلمان با ۳۷.۹۴ میلیارد دلار، هیوندای موبیس کره جنوبی با ۳۳.۵ میلیارد دلار، آیسین ژاپن با ۳۲.۶۱ میلیارد دلار، فورویای فرانسه با ۲۸.۴۳ میلیارد دلار، لیبر آمریکا با ۲۳.۲۵ میلیارد دلار و گروه موتورسون هند با ۲۱.۹۵ میلیارد دلار در رتبه‌های چهارم تا دهم قرار دارند. این ارقام از یک سو بر تداوم قدرت شرکت‌های سنتی در بازار قطعات خودرو دلالت دارد و از سوی دیگر نشان می‌دهد بازیگران جدیدی که بر فناوری‌های مرتبط با خودروهای برقی تمرکز کرده‌اند، به‌سرعت در حال افزایش سهم خود از بازار هستند. در واقع، رقابت در صنعت قطعه‌سازی دیگر صرفا بر سر تولید بیشتر قطعات مکانیکی و کاهش هزینه‌های ساخت نیست؛ بلکه دسترسی به فناوری، توان توسعه محصولات جدید و حضور در زنجیره تامین خودروهای آینده به عوامل تعیین‌کننده تبدیل شده‌اند.

کاتل؛ بازیگر جدیدی که معادلات سنتی را تغییر داد

مهم‌ترین اتفاق در رتبه‌بندی سال ۲۰۲۶ را باید صعود شرکت چینی کاتل دانست. این شرکت که فعالیت خود را در سال ۲۰۱۱ آغاز کرد، در مدت زمانی نسبتا کوتاه به یکی از بزرگ‌ترین تامین‌کنندگان صنعت خودرو جهان تبدیل شده است. فروش ۴۴.۰۶ میلیارد دلاری کاتل در سال ۲۰۲۵، این شرکت را به فاصله محدودی از دنسو رسانده و جایگاه سوم را برای آن تثبیت کرده است. اهمیت این اتفاق زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم کاتل برخلاف بسیاری از شرکت‌های حاضر در رتبه‌های بالای جدول، بخش عمده فعالیت خود را بر تولید باتری و سامانه‌های ذخیره انرژی متمرکز کرده است. در واقع، رشد خودروهای برقی موجب شده باتری به یکی از مهم‌ترین اجزای زنجیره ارزش خودرو تبدیل شود و شرکت‌هایی که توان تولید انبوه این محصول را دارند، از مزیت قابل توجهی برخوردار شوند.

در خودروهای احتراق داخلی، موتور و گیربکس از مهم‌ترین اجزای فنی و اقتصادی محصول محسوب می‌شوند؛ اما در خودروهای برقی، باتری سهم قابل توجهی از هزینه تمام‌شده را به خود اختصاص می‌دهد. از این رو، تامین‌کننده باتری عملا به یکی از بازیگران اصلی تعیین قیمت، برد حرکتی و عملکرد خودرو تبدیل شده است.

کاتل علاوه بر افزایش ظرفیت تولید، در زمینه توسعه فناوری باتری‌های جدید، شارژ سریع، افزایش چگالی انرژی و بازیافت باتری نیز سرمایه‌گذاری کرده است. این شرکت با خودروسازان مختلف در بازارهای بین‌المللی همکاری دارد و توانسته است از رشد تقاضا برای خودروهای برقی بهره ببرد.

صعود کاتل همچنین یک پیام مهم برای قطعه‌سازان سنتی دارد: تغییر فناوری خودرو می‌تواند جایگاه شرکت‌ها را در بازار جهانی دگرگون کند. شرکتی که در گذشته در بازار قطعات مکانیکی حضور نداشته، اکنون به یکی از بزرگ‌ترین تامین‌کنندگان خودروسازان تبدیل شده است. به همین دلیل، نمی‌توان آینده صنعت قطعه‌سازی را صرفا بر اساس سابقه تاریخی شرکت‌ها یا حجم تولید قطعات سنتی ارزیابی کرد.

مگنا و زداف؛ فشار گذار فناوری بر قطعه‌سازان سنتی

مگنا اینترنشنال کانادا و زداف آلمان از دیگر شرکت‌های مهم حاضر در جمع پنج قطعه‌ساز بزرگ جهان هستند. مگنا با فروش ۴۲.۰۱ میلیارد دلار در رتبه چهارم قرار دارد و زداف نیز با ۳۷.۹۴ میلیارد دلار پنجم است. مگنا از نظر تنوع فعالیت یکی از شرکت‌های شاخص صنعت قطعه‌سازی به شمار می‌رود. این مجموعه در حوزه تولید قطعات بدنه، شاسی، سیستم‌های انتقال قدرت، تجهیزات الکترونیکی، صندلی و قطعات مورد استفاده در خودروهای برقی فعالیت می‌کند. علاوه بر تامین قطعات، مشارکت در مهندسی و تولید قراردادی خودرو نیز از ویژگی‌های فعالیت این شرکت است. چنین تنوعی به مگنا اجازه می‌دهد در بخش‌های مختلف زنجیره تامین حضور داشته باشد، اما در عین حال مدیریت مجموعه‌ای با این گستردگی، هزینه‌های عملیاتی و سرمایه‌گذاری قابل توجهی را به شرکت تحمیل می‌کند. کاهش تقاضا در برخی بازارها، تغییر برنامه تولید خودروسازان و فشار برای کاهش قیمت قطعات می‌تواند بر عملکرد مالی چنین مجموعه‌هایی اثرگذار باشد.

در سوی دیگر، زداف با سابقه‌ای بیش از یک قرن، یکی از مهم‌ترین تولیدکنندگان سیستم‌های انتقال قدرت، گیربکس، تجهیزات شاسی، ترمز و سامانه‌های ایمنی است. این شرکت در بازار خودروهای تجاری و سواری حضور دارد و محصولات آن در بسیاری از برندهای بزرگ جهان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

با این حال، تغییر ساختار قوای محرکه خودروها چالش مهمی برای تولیدکنندگان گیربکس و قطعات مرتبط با موتورهای احتراق داخلی ایجاد کرده است. البته این تحول به معنای حذف کامل بازار محصولات سنتی نیست، زیرا خودروهای بنزینی و هیبریدی همچنان سهم قابل توجهی از بازار جهانی دارند. با این حال، قطعه‌سازانی که نتوانند سبد محصولات خود را با نیازهای جدید تطبیق دهند، در بلندمدت با کاهش فرصت‌های تجاری مواجه خواهند شد.

تغییر جغرافیای صنعت قطعه‌سازی

یکی از مهم‌ترین روندهای قابل مشاهده در بازار جهانی قطعات خودرو، افزایش سهم شرکت‌های چینی است. برای سال‌ها، شرکت‌های آلمانی، ژاپنی و آمریکایی بخش عمده‌ای از بازار تامین قطعات خودرو را در اختیار داشتند؛ اما توسعه سریع صنعت خودروسازی چین، رشد صادرات خودرو و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید موجب شده است شرکت‌های این کشور جایگاه خود را در زنجیره تامین جهانی ارتقا دهند.

بر اساس بررسی موسسه مشاوره‌ای بریلز، تعداد شرکت‌های چینی حاضر در میان ۱۰۰ تامین‌کننده بزرگ خودرو جهان به ۱۵ شرکت رسیده است. سهم این مجموعه‌ها از درآمد مجموع ۱۰۰ شرکت برتر نیز در سال ۲۰۲۵ به حدود ۱۳ درصد افزایش یافته و از سهم شرکت‌های آمریکایی با ۱۲.۹ درصد فراتر رفته است.

همچنین درآمد قطعه‌سازان چینی حاضر در این فهرست طی سال ۲۰۲۵ حدود ۲۱ درصد رشد داشته است؛ رقمی که از سرعت بالای توسعه این صنعت در چین حکایت دارد.

این تحول را نمی‌توان صرفا به نیروی کار ارزان یا ظرفیت بالای تولید نسبت داد. شرکت‌های چینی طی سال‌های گذشته در زمینه باتری، تجهیزات الکترونیکی، سامانه‌های کنترل خودرو، قطعات بدنه و فناوری‌های مرتبط با خودروهای برقی سرمایه‌گذاری کرده‌اند. از طرف دیگر، وجود بازار داخلی بزرگ و ارتباط نزدیک میان خودروسازان و تامین‌کنندگان، امکان توسعه سریع محصولات و کاهش هزینه‌های تولید را فراهم کرده است.

در چنین شرایطی، شرکت‌های اروپایی و ژاپنی با رقیبانی مواجه شده‌اند که علاوه بر ظرفیت تولید بالا، در برخی فناوری‌های جدید نیز مزیت رقابتی دارند. این موضوع می‌تواند در آینده به تغییر بیشتر سهم بازار و جابه‌جایی رتبه شرکت‌های بزرگ منجر شود.

صدرنشینی بوش در بازاری که در حال تغییر است

قرار گرفتن بوش در رتبه نخست بزرگ‌ترین قطعه‌سازان جهان، نشان‌دهنده مزیت شرکت‌هایی است که طی چند دهه توانسته‌اند شبکه گسترده‌ای از مشتریان، کارخانه‌ها و مراکز تحقیق و توسعه ایجاد کنند. این شرکت آلمانی که فعالیت خود را در سال ۱۸۸۶ آغاز کرده، اکنون در حوزه‌های مختلفی از جمله تجهیزات الکترونیکی خودرو، سامانه‌های ترمز، مدیریت موتور، حسگرها، قطعات برقی و فناوری‌های ایمنی فعالیت دارد.

مزیت اصلی بوش را باید در تنوع فعالیت و گستردگی ارتباطات آن با خودروسازان جست‌وجو کرد. این شرکت برخلاف تامین‌کنندگانی که به یک گروه مشخص از قطعات وابسته هستند، محصولات متنوعی را برای خودروهای بنزینی، دیزلی، هیبریدی و برقی تولید می‌کند. چنین ساختاری به بوش اجازه داده است در دوره گذار صنعت خودرو نیز جایگاه خود را حفظ کند.

با این حال، صدرنشینی بوش به معنای مصون ماندن آن از فشارهای جدید بازار نیست. افزایش هزینه‌های تولید، رقابت قیمتی با تامین‌کنندگان آسیایی و ضرورت سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید، از جمله چالش‌هایی است که شرکت‌های بزرگ اروپایی با آن مواجه هستند. تغییر تدریجی ترکیب محصولات خودروسازان نیز به این معناست که بخشی از بازار سنتی قطعه‌سازان باید با محصولات و فناوری‌های جدید جایگزین شود.

دنسو، دیگر قطعه‌ساز بزرگ ژاپنی، نیز شرایط مشابهی دارد. این شرکت با فروش ۴۷.۱۸ میلیارد دلاری در جایگاه دوم قرار گرفته و یکی از تامین‌کنندگان مهم سیستم‌های مدیریت قوای محرکه، تجهیزات الکترونیکی، تهویه مطبوع و سامانه‌های کنترل حرارتی خودرو است. ارتباط تاریخی دنسو با گروه تویوتا و حضور در زنجیره تامین خودروسازان بزرگ ژاپنی، یکی از مزیت‌های رقابتی این مجموعه محسوب می‌شود.

نکته مهم درباره دنسو و بوش آن است که هر دو شرکت برای حفظ موقعیت خود باید هم‌زمان دو بازار متفاوت را مدیریت کنند؛ بازار خودروهای فعلی که همچنان به قطعات سنتی وابسته است و بازار خودروهای آینده که در آن تجهیزات الکترونیکی، نرم‌افزار و سامانه‌های برقی سهم بیشتری از ارزش محصول را به خود اختصاص می‌دهند.

آسیا؛ کانون اصلی توسعه قطعه‌سازی خودرو

حضور هیوندای موبیس و آیسین در رتبه‌های ششم و هفتم نشان می‌دهد ژاپن و کره جنوبی همچنان از مراکز اصلی تولید قطعات خودرو در جهان هستند. هیوندای موبیس با فروش ۳۳.۵ میلیارد دلار و آیسین با ۳۲.۶۱ میلیارد دلار، دو شرکت مهم آسیایی در بازار جهانی محسوب می‌شوند.

هیوندای موبیس به‌عنوان یکی از شرکت‌های اصلی زنجیره تامین گروه هیوندای، در زمینه تولید قطعات شاسی، سیستم‌های ترمز، تجهیزات الکترونیکی، چراغ‌ها و سامانه‌های کمک‌راننده فعالیت دارد. این شرکت با گسترش خودروهای برقی و هوشمند، سرمایه‌گذاری در توسعه قطعات مرتبط با قوای محرکه برقی و تجهیزات الکترونیکی را افزایش داده است.

آیسین نیز یکی از تامین‌کنندگان باسابقه صنعت خودروسازی ژاپن است که تخصص اصلی آن در حوزه گیربکس، سیستم‌های انتقال قدرت، تجهیزات موتور و سامانه‌های کنترل خودرو قرار دارد. این شرکت با توجه به تجربه خود در تولید گیربکس‌های اتوماتیک و فناوری‌های مرتبط با خودروهای هیبریدی، تلاش کرده است موقعیت خود را در بازار نسل جدید خودروها حفظ کند. در کنار این دو شرکت، حضور فورویای فرانسه، لیبر آمریکا و موتورسون هند در جمع ۱۰ قطعه‌ساز بزرگ جهان نیز قابل توجه است. فورویا با فروش ۲۸.۴۳ میلیارد دلار در جایگاه هشتم قرار دارد و در حوزه تجهیزات داخلی کابین، صندلی، سیستم‌های روشنایی و تجهیزات الکترونیکی فعالیت می‌کند. لیبر با ۲۳.۲۵ میلیارد دلار در رتبه نهم قرار گرفته و بخش مهمی از فعالیت آن به تولید صندلی و سامانه‌های الکتریکی خودرو اختصاص دارد.

موتورسون هند نیز با فروش ۲۱.۹۵ میلیارد دلار رتبه دهم را به خود اختصاص داده است. این شرکت در زمینه تولید قطعات پلاستیکی، تجهیزات داخلی، سیم‌کشی، آینه و سامانه‌های الکتریکی خودرو فعالیت می‌کند. حضور این مجموعه در میان ۱۰ شرکت نخست نشان می‌دهد هند نیز در حال تبدیل شدن به یکی از مراکز مهم تولید قطعات خودرو در جهان است.

رشد فروش در برابر کاهش سودآوری

با وجود رشد برخی شرکت‌ها، وضعیت کلی صنعت قطعه‌سازی جهان چندان بدون چالش نیست. بررسی موسسه بریلز نشان می‌دهد مجموع درآمد ۱۰۰ تامین‌کننده بزرگ قطعات خودرو در سال ۲۰۲۵ با کاهش ۲.۲ درصدی به حدود یک هزار و ۶۱ میلیارد یورو رسیده است. همچنین حاشیه سود وزنی این شرکت‌ها از ۵.۸ درصد به ۵.۲ درصد کاهش یافته است. این آمار نشان می‌دهد افزایش تولید خودرو در جهان لزوما به معنای افزایش درآمد و سود قطعه‌سازان نیست. تامین‌کنندگان از یک سو با فشار خودروسازان برای کاهش قیمت خرید قطعات مواجه هستند و از سوی دیگر باید هزینه‌های بیشتری برای توسعه فناوری، تجهیزات تولید و رعایت استانداردهای جدید اختصاص دهند.

افزایش قیمت مواد اولیه، انرژی، دستمزد و هزینه‌های لجستیکی نیز بر حاشیه سود شرکت‌ها فشار وارد کرده است. در چنین شرایطی، قطعه‌سازانی که به تولید محصولات کم‌ارزش و قابل جایگزینی وابسته هستند، بیش از سایرین در معرض رقابت قیمتی قرار می‌گیرند.

در مقابل، شرکت‌هایی که مالک فناوری اختصاصی هستند یا در تولید قطعات پیچیده و راهبردی فعالیت می‌کنند، قدرت چانه‌زنی بیشتری در برابر خودروسازان دارند. باتری، سامانه‌های الکترونیکی، تجهیزات مدیریت انرژی و فناوری‌های کمک‌راننده از جمله حوزه‌هایی هستند که می‌توانند ارزش افزوده بیشتری برای تامین‌کنندگان ایجاد کنند.

آینده قطعه‌سازی به کدام سمت می‌رود؟

تحولات سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد صنعت قطعه‌سازی خودرو در حال ورود به دوره‌ای است که در آن مرز میان قطعه‌ساز سنتی، شرکت فناوری و تولیدکننده تجهیزات الکترونیکی بیش از گذشته کمرنگ می‌شود. خودروسازان دیگر تنها به تامین‌کنندگان موتور، گیربکس، سیستم تعلیق و قطعات بدنه وابسته نیستند؛ بلکه به شرکت‌هایی نیاز دارند که بتوانند باتری، نرم‌افزار، حسگر، پردازنده و سامانه‌های هوشمند را نیز تامین کنند. در این میان، شرکت‌های آلمانی و ژاپنی همچنان از مزیت تجربه مهندسی، شبکه تولید بین‌المللی و ارتباط با خودروسازان بزرگ برخوردارند. با این حال، شرکت‌های چینی به‌واسطه سرمایه‌گذاری گسترده در فناوری‌های جدید و دسترسی به بازار داخلی بزرگ، در حال کاهش فاصله خود با بازیگران سنتی هستند. از سوی دیگر، افزایش هزینه تحقیق و توسعه و ضرورت سرمایه‌گذاری در خطوط تولید جدید، می‌تواند زمینه ادغام شرکت‌ها و تغییر ساختار مالکیت در صنعت قطعه‌سازی را فراهم کند. شرکت‌هایی که توان مالی و فناوری لازم برای حضور در بازار خودروهای آینده را نداشته باشند، ممکن است ناچار به کوچک‌سازی فعالیت یا واگذاری بخشی از کسب‌وکار خود شوند.

سخن پایانی

رتبه‌بندی بزرگ‌ترین قطعه‌سازان خودرو در سال ۲۰۲۶ تصویری از صنعتی ارائه می‌دهد که در آن قدرت بازیگران سنتی همچنان پابرجاست، اما قواعد رقابت به‌سرعت در حال تغییر است. بوش با فاصله قابل توجهی از رقبا در صدر قرار دارد و دنسو و کاتل در تعقیب این شرکت هستند. در عین حال، حضور مگنا، زداف، هیوندای موبیس، آیسین، فورویا، لیبر و موتورسون نشان می‌دهد صنعت قطعه‌سازی همچنان به مجموعه‌ای متنوع از توانمندی‌های صنعتی و فناورانه وابسته است. با این حال، مهم‌ترین پیام این رتبه‌بندی را باید در صعود شرکت‌های چینی و افزایش اهمیت فناوری‌های مرتبط با خودروهای برقی جست‌وجو کرد. در شرایطی که سهم باتری، تجهیزات الکترونیکی و نرم‌افزار در خودروهای جدید افزایش می‌یابد، شرکت‌هایی که بتوانند زودتر خود را با این تغییرات تطبیق دهند، از موقعیت بهتری در بازار برخوردار خواهند شد. به این ترتیب، رقابت آینده صنعت قطعه‌سازی تنها بر سر میزان تولید و سهم بازار نخواهد بود؛ بلکه توانایی شرکت‌ها در توسعه فناوری، کاهش هزینه تمام‌شده و حضور موثر در زنجیره تامین خودروهای نسل جدید، تعیین خواهد کرد که کدام کشورها و شرکت‌ها در دهه آینده بر این صنعت مسلط خواهند شد.