



صنعت خودرو جهان در تنگنای تورم و جنگ

گروه بین‌الملل: صنعت خودرو در جهان وارد مرحله‌ای شده که دیگر نمی‌توان تحولات آن را صرفاً بر اساس میزان فروش، نرخ مواد اولیه یا سیاست‌های شرکت‌های خودروساز تحلیل کرد. در سال‌های اخیر، مجموعه‌ای از متغیرهای اقتصادی و ژئوپلیتیک به‌طور همزمان ساختار این صنعت را تحت تأثیر قرار داده‌اند. تورم، افزایش هزینه انرژی، جنگ، تعرفه‌های تجاری، اختلال در زنجیره تامین، رقابت چین و گذار پرهزینه به خودروهای برقی، تصویری متفاوت از آینده صنعت خودرو ترسیم کرده‌اند.

اگر در گذشته مزیت اصلی خودروسازان در مقیاس تولید، دسترسی به بازار و هزینه پایین‌تر نیروی کار خلاصه می‌شد، امروز امنیت زنجیره تامین نیز به یکی از مهم‌ترین معیارهای رقابت تبدیل شده است. شرکت‌ها دیگر فقط به دنبال ارزان‌ترین قطعه نیستند، بلکه تلاش می‌کنند مطمئن شوند این قطعه در شرایط بحرانی نیز به خطوط تولید خواهد رسید.

آخرین تحولات صنعت خودرو در اروپا و آمریکا نیز نشان می‌دهد فشارهای موجود موقتی نیستند. فولکس‌واگن برنامه‌ای گسترده برای کاهش هزینه و نیروی انسانی در پیش گرفته و جگوار لندروور نیز از کاهش حدود ۴ هزار شغل در دو سال آینده خبر داده است. همزمان، تعرفه‌های تجاری و رقابت فزاینده خودروسازان چینی فشار مضاعفی بر تولیدکنندگان سنتی وارد کرده است.

در چنین شرایطی، صنعت خودرو جهان با یک پرسش اساسی مواجه است. آیا خودروسازان می‌توانند همزمان هزینه‌ها را کنترل کنند، در فناوری‌های جدید سرمایه‌گذاری کنند و جایگاه خود را در بازار جهانی حفظ کنند؟

تورم، هزینه تولید خودرو را بالا برد

به همین دلیل، بسیاری از خودروسازان به سمت کاهش هزینه‌های ثابت، ادغام خطوط تولید، کاهش تنوع محصولات و استفاده بیشتر از فناوری‌های خودکار حرکت کرده‌اند.

اما کاهش هزینه نیز محدودیت دارد. زمانی که یک کارخانه تعطیل می‌شود یا تعداد کارکنان کاهش می‌یابد، تبعات آن تنها متوجه یک شرکت نیست و شبکه‌ای از قطعه‌سازان و کسب‌وکارهای وابسته را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

جنگ، متغیر جدید صنعت خودرو

جنگ تأثیر صنعت خودرو را از چند مسیر تحت فشار قرار می‌دهد. نخستین مسیر، انرژی است. افزایش نرخ نفت و گاز مستقیماً هزینه تولید را بالا می‌برد و همزمان هزینه حمل‌ونقل قطعات و خودرو را افزایش می‌دهد.

مسیر دوم به تجارت مربوط می‌شود. جنگ و افزایش تنش‌های سیاسی معمولاً با تحریم، محدودیت صادرات، افزایش هزینه بیمه و

فولکس‌واگن در مسیر کاهش هزینه

عواملی هستند که این شرکت را به سمت بازنگری ساختار تولید سوق داده‌اند. این اتفاق را نمی‌توان صرفاً یک تصمیم مدیریتی دانست. فولکس‌واگن یکی از بزرگ‌ترین کارفرمایان صنعتی اروپا است و تغییر در ساختار این شرکت می‌تواند بر قطعه‌سازان، نیروی کار و مناطق صنعتی آلمان نیز اثر بگذارد.

جگوار لندروور و هزینه‌های بحران

جگوار لندروور نیز در روزهای اخیر برنامه کاهش حدود ۴ هزار شغل در دو سال آینده را اعلام کرده است. این شرکت قصد دارد

آمریکا و بازگشت سیاست تعرفه‌ای

زنجیره تامین یکپارچه آمریکای شمالی را با اختلال مواجه کند و هزینه تولید خودروسازان را افزایش دهد.

در نتیجه، سیاست حمایت از تولید داخلی ممکن است همزمان دو نتیجه متفاوت داشته باشد. از یک سو از کارخانه‌های داخلی حمایت می‌کند و از سوی دیگر هزینه تولید را بالا می‌برد.

چین و مزیت هزینه

چین در این میان وضعیت متفاوتی دارد. این کشور در سال‌های اخیر توانسته در خودروهای برقی، باتری و قطعات مرتبط با این فناوری مزیت قابل توجهی ایجاد کند.

خودروسازان چینی از مقیاس تولید بالا، زنجیره تامین گسترده و دسترسی به بخش مهمی از مواد اولیه و فناوری باتری برخوردارند.

اشتغال در معرض فشار

داشته باشد. این موضوع به‌ویژه برای اروپا اهمیت دارد؛ جایی که صنعت خودرو بخشی از پایه صنعتی اقتصاد محسوب می‌شود.

مصرف‌کننده در انتهای زنجیره بحران

در نهایت، بخش قابل توجهی از هزینه بحران به مصرف‌کننده منتقل می‌شود. افزایش نرخ مواد اولیه و انرژی، تعرفه‌های تجاری و افزایش هزینه حمل‌ونقل در نهایت نرخ خودرو را بالا می‌برد. همزمان، نرخ‌های بهره بالا نیز خرید خودرو را برای خانواده‌ها دشوارتر می‌کند. در چنین شرایطی، خودرو از یک کالای مصرفی به محصولی تبدیل می‌شود که خرید آن برای بخش

سخن پایانی

می‌تواند جایگاه یک برند سابقه‌دار را در مدت کوتاهی تحت فشار قرار دهد. تحولات فولکس‌واگن و جگوار لندروور نشان می‌دهد حتی بزرگ‌ترین برندهای سنتی نیز از این تغییرات مصون نیستند. در طرف دیگر، رشد خودروسازان چینی نشان می‌دهد که بحران برای همه شرکت‌ها به یک اندازه تهدید نیست و برخی بازیگران می‌توانند از تغییرات ساختاری برای

مدیر کنترل کیفی و آزمایشگاه‌های شرکت فولاد هرمزگان:

استانداردهای مورد نیاز صنعت فولاد را با مشارکت متخصصان کشور بومی‌سازی می‌کنیم

تدوین و بومی‌سازی دستورالعمل‌های مورد نیاز را با مشارکت متخصصان کشور فراهم کنیم. مدیر کنترل کیفی و آزمایشگاه‌های شرکت فولاد هرمزگان اضافه کرد: در کنار این موارد، ما از پیشنهادها و تجربیات شرکت‌ها نیز استقبال می‌کنیم. اگر هر یک از شرکت‌ها، آزمایشگاه‌ها یا متخصصان حوزه سنگ‌آهن و فولاد، دستورالعمل، روش آزمون، تجربه فنی یا پروژه‌ای دارند که قابلیت تبدیل شدن به یک استاندارد ملی یا حتی بین‌المللی را دارد، کمیته فنی متناظر آماده است در این مسیر در کنار آنها باشد و با استفاده از ظرفیت‌های موجود، به طی شدن این فرآیند و هموار شدن مسیر تدوین استاندارد کمک کند. وی ادامه داد: در واقع، هدف ما این است که کمیته فنی متناظر صرفاً محلی برای بررسی استانداردهای موجود نباشد، بلکه به بستری برای انتقال دانش و تجربه صنعت کشور به عرصه استانداردسازی ملی و بین‌المللی تبدیل شود.

کشاورد در پایان با بیان اینکه امیدواریم در دوره پیش‌رو بتوانیم با افزایش مشارکت کارشناسان ایرانی در فعالیت‌های ISO/ISO/TC۱۰۲، شناسایی نیازهای واقعی صنعت و انتقال این نیازها به سطح ملی و بین‌المللی، حضور ایران را در این حوزه فعال‌تر و اثرگذارتر کنیم، گفت: در نهایت، امیدواریم با همکاری همه اعضای کمیته، نمایندگان شرکت‌ها و متخصصان محترم، بتوانیم از ظرفیت این کمیته برای ارتقای کیفیت، ایجاد هماهنگی در روش‌های آزمون و تقویت جایگاه صنعت کشور در عرصه استانداردسازی بین‌المللی استفاده کنیم.

لازم به ذکر بوده، اجلاس کمیته فنی سنگ آهن و آهن اسفنجی به مناسبت پایان دوره سه‌ساله فعالیت هیئت‌مدیره و دبیرخانه پیشین کمیته و آغاز به کار هیئت‌مدیره جدید و همچنین بررسی اقدامات و برنامه‌های کمیته فنی ISO/ISO/TC۱۰۲ با حضور جمعی از کارشناسان و متخصصان آزمایشگاه‌های فعال در زنجیره فولاد کشور به صورت برخط برگزار شد.

تغییر مسیرهای حمل‌ونقل همراه است. مسیر سوم نیز به مواد اولیه بازمی‌گردد. بسیاری از فلزات و مواد مورد نیاز صنعت خودرو در تعداد محدودی از کشورها تولید می‌شوند. هرگونه اختلال در تولید یا صادرات این مواد می‌تواند بازار جهانی را تحت تأثیر قرار دهد.

تحولات سال ۲۰۲۶ نمونه روشنی از این روند است. افزایش تنش‌های خاورمیانه و اختلال در بازار انرژی، نرخ سوخت و هزینه‌های تولید را تحت فشار قرار داده است. در چین نیز افزایش نرخ انرژی در ماه اوت موجب رشد قابل توجه تورم تولیدکننده شد. شاخص نرخ تولیدکننده این کشور در این ماه ۳.۸ درصد نسبت به سال قبل افزایش یافت و بخش‌هایی مانند پالایش نفت و استخراج نفت و گاز با رشد نرخ مواجه شدند.

برای خودروسازان، چنین وضعیتی به معنای افزایش هزینه‌ای است که الزاماً نمی‌توان آن را به طور کامل به مشتری منتقل کرد.

با کاهش هزینه‌ها حدود ۱.۷ میلیارد پوند صرفه‌جویی ایجاد کند. این تصمیم در شرایطی گرفته شده که صنعت خودرو با رقابت شدید برندهای چینی، تعرفه‌های تجاری و ناطلمینانی ژئوپلیتیک روبرو است. همزمان، شرکت‌ها باید سرمایه‌گذاری سنگینی برای برقی‌سازی محصولات خود انجام دهند. تناقض اصلی همین‌جا شکل می‌گیرد. خودروساز برای بقا مجبور است هزینه‌های خود را کاهش دهد، اما برای رقابت در آینده نیز به سرمایه‌گذاری بیشتر نیاز دارد.

همین مزیت باعث شده برندهای چینی در بازارهای مختلف جهان با سرعت زیادی توسعه پیدا کنند.اما چین نیز از بحران جهانی انرژی مصون نیست. افزایش نرخ انرژی در امسال فشار توری را در بخش تولید این کشور افزایش داده است. با این حال، مقیاس بالای تولید و توسعه سریع خودروهای برقی همچنان مزیت رقابتی مهمی برای شرکت‌های چینی ایجاد کرده است. از سوی دیگر، کاهش تقاضای نفت در چین نیز نشانه‌ای از تغییر ساختار بازار انرژی است. بر اساس برآورد منتشرشده از سوی مؤسسه پژوهشی سینوپک، تقاضای نفت چین در سال ۲۰۲۶ حدود ۸.۹ درصد کاهش خواهد یافت و کاهش مصرف بنزین و گازوئیل یکی از عوامل اصلی این روند است. رشد خودروهای برقی نقش مهمی در این تغییر دارد.

بیشتری از خانواده‌ها نیازمند تصمیم مالی جدی است. این وضعیت می‌تواند تقاضا را کاهش دهد و کاهش تقاضا نیز فشار بیشتری بر خودروسازان وارد کند. به این ترتیب، یک چرخه شکل می‌گیرد که در آن افزایش هزینه تولید به افزایش نرخ خودرو، کاهش تقاضا، کاهش تولید و در نهایت تعدیل نیروی انسانی منجر می‌شود.

صنعت خودرو در مسیر یک بازآرایی بزرگ

آنچه امروز در صنعت خودرو جهان رخ می‌دهد، بیشتر از یک رکود معمولی است. این صنعت در حال بازآرایی است. شرکت‌ها باید دربراه محل تولید،

اروپا شاید بیش از هر منطقه دیگری تحت تأثیر همزمان تورم، انرژی، جنگ و تغییر ساختار بازار خودرو قرار گرفته باشد.

صنعت خودرو برای اقتصاد اروپا اهمیت بسیار زیادی دارد و میلیون‌ها شغل به صورت مستقیم و غیرمستقیم به این صنعت وابسته است. با این حال، افزایش هزینه انرژی و نیروی کار، رقابت با خودروسازان چینی و هزینه بالای‌گذار به خودروهای برقی، موقعیت شرکت‌های اروپایی را دشوار کرده است. بر اساس برآوردهای منتشرشده، تولید خودرو در اروپا نسبت به سال ۲۰۱۷ حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد کاهش یافته است. همزمان، شرکت‌های چینی توانسته‌اند با تکیه بر هزینه تولید رقابتی، توسعه سریع خودروهای برقی و دسترسی به زنجیره تامین باتری، سهم بیشتری از بازارهای جهانی به‌دست آورند. در آلمان، این فشارها در آمار تولید صنعتی نیز دیده می‌شود. تولید خودرو در ژوئیه ۲۰۲۶ نسبت به ماه قبل ۹.۲ درصد کاهش یافت و افت بخش خودرو یکی از عوامل اصلی کاهش تولید صنعتی این کشور بود. این شرایط برای کشوری مانند آلمان که صنعت خودرو یکی از پایه‌های اصلی اقتصاد آن محسوب می‌شود، اهمیت زیادی دارد.

خودروهای برقی در میانه یک تناقض

برقی‌شدن صنعت خودرو قرار بود وابستگی این صنعت به سوخت‌های فسیلی را کاهش دهد، اما خودروسازان برای تحقق این هدف با هزینه‌های جدیدی مواجه شده‌اند. باتری خودروهای برقی به مواد معدنی خاصی نیاز دارد و زنجیره تامین این مواد نیز در برابر تنش‌های ژئوپلیتیک آسیب‌پذیر است.

از سوی دیگر، توسعه خودروهای برقی به سرمایه‌گذاری سنگین در تحقیق و توسعه، خطوط تولید جدید، نرم‌افزار و زیرساخت شارژ نیاز دارد.

در نتیجه، خودروسازان در شرایطی باید میلیاردها دلار برای آینده برقی صنعت هزینه کنند که بازار فعلی آنها تحت تأثیر تورم و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان قرار دارد. همین موضوع موجب شده برخی شرکت‌ها سرعت سرمایه‌گذاری خود را تعدیل کنند یا زمان‌بندی عرضه برخی محصولات برقی را تغییر دهند.

زنجیره تامین دیگر فقط مسئله هزینه نیست

یکی از مهم‌ترین تغییرات ساختاری صنعت خودرو در سال‌های اخیر، تغییر نگاه شرکت‌ها به زنجیره تامین است.

در گذشته، اصل غالب در صنعت خودرو این بود که قطعه از ارزان‌ترین و کارآمدترین تامین‌کننده تهیه شود. اما بحران‌های اخیر نشان دادند که ارزان‌ترین تامین‌کننده الزاماً امن‌ترین تامین‌کننده نیست.

جنگ، همه‌گیری، تحریم و تنش تجاری نشان دادند که یک اختلال کوچک در یک کشور می‌تواند تولید کارخانه‌ای در قاره‌ای دیگر را متوقف کند. به همین دلیل، شرکت‌ها اکنون به سمت چندمنبعی کردن تامین، افزایش ذخایر قطعات و انتقال بخشی از تولید به مناطق نزدیک‌تر حرکت کرده‌اند. این تغییر اگرچه امنیت زنجیره تامین را افزایش می‌دهد، اما هزینه تولید را نیز بالا می‌برد. در واقع، صنعت خودرو در حال پرداخت هزینه‌ای است که می‌توان آن را هزینه امنیت نامید.

تامین‌کنندگان، فناوری، نیروی انسانی و بازارهای هدف خود دوباره تصمیم بگیرند. اروپا تلاش می‌کند جایگاه صنعتی خود را حفظ کند. آمریکا به دنبال بازگرداندن تولید به داخل است و چین تلاش می‌کند مزیت خود در خودروهای برقی و باتری را به بازارهای جهانی منتقل کند. در این میان، کشورهایی که بتوانند انرژی ارزان، نیروی انسانی ماهر، زیرساخت مناسب و زنجیره تامین امن فراهم کنند، شانس بیشتری برای جذب سرمایه‌گذاری خواهند داشت. به همین دلیل، رقابت آینده صنعت خودرو تنها میان برندها نخواهد بود. کشورها نیز برای جذب کارخانه‌ها، فناوری و سرمایه با یکدیگر رقابت خواهند کرد.

شکل صنعت خودرو را برای همیشه تغییر نداده باشند، اما مسیر تغییر را به شکل محسوسی سریع‌تر کرده‌اند. آینده این صنعت دیگر فقط به تعداد خودروهای فروخته‌شده بستگی ندارد، بلکه به توانایی خودروسازان برای ادامه تولید در جهانی وابسته است که ناطلمینانی به یکی از هزینه‌های دائمی آن تبدیل شده است.

نشست

ترمیم ساختار

کمیته فنی متناظر

ISO/ISO/TC 102

سنگ آهن و آهن اسفنجی

احیا مستقیم

تاریخ برگزاری جلسه: ۱۴۰۵/۰۶/۱۶

همچنین در این جلسه، از تلاش‌ها و خدمات انجام‌شده در دوره فعالیت هیئت‌مدیره و دبیرخانه پیشین، از زحمات رضا باران پویان، رئیس پیشین کمیته، تقدیر به عمل آمد و حمیدرضا کشاورد، مدیر کنترل کیفی و آزمایشگاه‌های فولاد هرمزگان به عنوان رئیس دوره‌ای کمیته فعالیت خود را آغاز کرد.