

تحلیل صنعت فولاد و پیامدهای آن در صنعت خودرو

۰۶۰ ۸۸۷۳۰۰۵۴-۸۸۷۳۰۰۵۴-۸۸۷۵۳۳۷۵-۸۸۷۵۳۳۷۶-۲۱ (+۹۸)

info@bcr.ir ۲۱ ۸۸۷۵۳۳۷۶ (+۹۸)

bcr.ir

تهران ، خیابان احمد قصیر، کوچه ششم، پلاک ۸، طبقه ۳، واحد ۳



این گزارش بر اساس داده‌های رسمی و معتبر تهیه شده است و شامل تحلیل‌های کارشناسی دقیق می‌باشد تا تصویری شفاف از وضعیت اقتصادی ارائه دهد.

تهیه و تدوین گزارش

• تیم کارشناسی اقتصادی: محسن امینی، علی آقانصیر

نظارت و تایید نهایی

• مدیر مطالعات کلان و جمع‌آوری داده: نسرین باقری

تهیه شده در واحد مطالعات کلان شرکت رتبه بندی اعتباری برهان

واکاوی پیوندهای صنعتی در بحران عرضه فولاد

صنعت فولاد در اقتصاد ایران، به عنوان «مادر صنعت‌ها»، نقش بنیادی در پایداری زنجیره تأمین سایر بخش‌های تولیدی دارد. پیدایش تنش‌های نظامی و خسارت‌های وارد شده به زیرساخت‌های استراتژیک این حوزه، فراتر از آسیب‌های فیزیکی، به تدریج باعث ایجاد یک «شوک عرضه» نظام‌مند در ساختار صنعتی کشور می‌شود. اختلال در تولیدات بالادستی فولاد، به سرعت از طریق پیوندهای پیشین و جانبی، در لایه‌های مختلف اقتصادی نفوذ می‌کند؛ در نتیجه صنعت ساخت‌وساز با افزایش بهای تمام‌شده مواد تولیدی، بخش انرژی در اثر توقف توسعه خطوط انتقال نفت و گاز، و صنایع غذایی و لوازم خانگی در مواجهه با بحران تأمین ورق‌های تخصصی برای بسته‌بندی و بدنه، با فشار تورمی هزینه و کاهش ظرفیت عملیاتی دست و پنجه نرم می‌کنند. هدف این گزارش، فراتر رفتن از تحلیل‌های کلی و تمرکز بر یکی از بخش‌های حیاتی مصرف‌کننده فولاد، یعنی صنعت خودروسازی، است. در ادامه، به بررسی می‌پردازیم که چگونه شکاف در زنجیره ارزش فولاد، گلوگاه‌های تولید در خودروسازی را تحریک کرده و از منظر تیراژ تولید، کیفیت متريال و بهای تمام‌شده، این صنعت استراتژیک را با چالش‌های بی‌سابقه روبه‌رو ساخته است.

امنیت اقتصادی و زیرساخت


پروژه‌های عمرانی و پل‌سازی
توقف رشد زیرساختی


صادرات غیرنفتی
کاهش قدرت صادراتی

بحران در صنایع سنگین

توقف پروژه‌های مسکن

کاهش شدید ساخت‌وساز
توقف پروژه‌های مسکن

صنعت نفت و گاز

کاهش توسعه پالایشگاهی
صنعت نفت و گاز

تأثیر بر معیشت و سفره مردم


بسته‌بندی و کنسروسازی
افزایش قیمت مواد غذایی
افزایش قیمت مواد غذایی


صنعت لوازم خانگی
کاهش عرضه در بازار

کالبدشکافی قطعات و وزن استراتژیک فولاد در خودرو

در کالبدشکافی قطعات و بررسی وزن استراتژیک فولاد در خودرو، از منظر عملیاتی تولید خودرو بدون فولاد به دلیل نبود جایگزین مطلق برای این ماده غیرممکن است و بر اساس داده‌های فنی، وابستگی قطعات را می‌توان در سه لایه اصلی طبقه‌بندی کرد؛ لایه نخست شامل بخش ساختاری و بدنه با بالاترین حجم مصرف یعنی بین ۶۰۰ تا ۹۰۰ کیلوگرم در خودروهای اقتصادی است که اجزایی نظیر بدنه، پنل‌های فلزی شامل درب، سقف و کاپوت، شاسی و فریم اصلی را در بر می‌گیرد و از نظر فنی با تأمین استحکام و ایمنی خودرو، به گونه‌ای حیاتی است که کمبود فولاد در این لایه در صورت عدم واردات فولاد به معنای توقف کامل خط تولید خواهد بود، چرا که بدنه اولین بخشی است که در خط مونتاژ شکل می‌گیرد؛ لایه دوم مربوط به قوای محرکه و انتقال قدرت است که در آن از فولادهای آلیاژی خاص و مقاوم برای ساخت اجزایی چون میل‌لنگ، میل‌سوپاپ، چرخ‌دنده‌های گیربکس، شفت‌ها و پلوس استفاده می‌شود و به دلیل قرارگیری این قطعات تحت فشار و حرارت مداوم، کمبود یا کیفیت پایین فولاد در این بخش مستقیماً عمر مفید موتور و گیربکس را کاهش می‌دهد؛ لایه سوم به بخش ایمنی و تعلیق اختصاص دارد که با بهره‌گیری از فولادهای با استحکام بالا در اجزایی مانند تیرهای عرضی داخل درب‌ها (Side Impact Beam)، طبق‌ها، میل موج‌گیر و قطعات ترمز، ضامن جان سرنشینان در تصادفات محسوب می‌شود؛ همچنین بر اساس شاخص شدت وابستگی در کلاس‌های مختلف خودرو، سهم فولاد در سواری‌های اقتصادی ۵۵ تا ۶۰ درصد وزن با حساسیت بالای قیمتی، در خودروهای شاسی‌بلند (SUV) ۶۰ تا ۶۵ درصد وزن با مصرف تا ۱۲۰۰ کیلوگرم و در خودروهای سنگین بیش از ۷۰ درصد وزن با مصرف تا ۳۰۰۰ کیلوگرم برآورد می‌شود که در نهایت نشان می‌دهد وابستگی صنعت خودرو به فولاد یک وابستگی «چندلایه» است که از پوسته ظاهری خودرو تا قلب تپنده موتور، همگی به عرضه پایدار این ماده گره خورده‌اند.



تحلیل مکانیزم اثرگذاری کمبود فولاد بر قیمت و رفتار بازار

وقتی در صنایع مادر نظیر فولاد اختلالی ایجاد می‌شود، بازار خودرو نه تنها از یک جهت، بلکه از چندین جهت تحت فشار قرار می‌گیرد که این اثرات زنجیره‌ای را می‌توان به سه لایه اصلی تقسیم کرد؛ در لایه نخست که مربوط به افزایش مستقیم هزینه تولید و بهای تمام شده است، از آنجا که فولاد بخش بزرگی از هزینه مواد اولیه را شامل می‌شود، با کاهش عرضه یا افزایش قیمت جهانی و داخلی آن، هزینه ساخت بدنه و قطعات کلیدی بالا رفته و خودروساز برای حفظ حاشیه سود ناچار به افزایش قیمت فروش در کارخانه می‌شود و در صورت عدم تولید کافی در داخل، وابستگی به واردات فولاد افزایش می‌یابد که این موضوع صنعت را در معرض بیشتر نوسانات ارزی و ریسک‌های تجاری قرار داده و هزینه‌ها را مضاعف می‌کند؛ در لایه دوم که شامل کاهش عرضه و ایجاد شکاف در بازار است، کمبود فولاد امکان دارد باعث کند شدن یا توقف خطوط تولید شده و پیامدهای عملیاتی نظیر افزایش زمان تحویل و انتظار بیشتر خریداران خودروهای ثبت‌نامی را به همراه دارد و همچنین خودروسازان برای مدیریت منابع محدود، ممکن است با تغییر استراتژی تولید، عرضه مدل‌های کم‌تیراژ را متوقف کرده و فقط بر روی خودروهای پرفروش تمرکز کنند که این امر به معنای کاهش تنوع محصول در بازار است؛ در لایه سوم یعنی اثرات روانی و سرایت به بازار خودروهای کارکرده، زمانی که عرضه خودروی صفر کیلومتر به دلیل کمبود یا گران تر شدن فولاد به دلیل واردات محدود شود، تقاضا به سمت بازار خودروهای دست‌دوم سرازیر شده و این هجوم تقاضا باعث رشد قیمت در بازار غیررسمی و ایجاد حباب قیمتی می‌گردد و حتی بازار قطعات یدکی نیز به دلیل کمبود مواد اولیه برای قطعه‌سازان با افزایش قیمت و کمبود قطعه مواجه می‌شود که در نتیجه، کمبود فولاد یک «اثر دومینویی» دارد که از کارخانه شروع شده، به قیمت تمام شده سرایت می‌کند و در نهایت با کاهش عرضه، باعث تلاطم گسترده در قیمت بازار خودروهای صفر و کارکرده می‌شود.

چالش کمبود فولاد در بازار خودرو



صنعت خودرو بدون تولید پایدار فولاد با چالش «هویت فیزیکی» روبرو می‌شود، چرا که با توجه به داده‌ها، وقتی ۶۰ تا ۷۰ درصد وزن یک خودرو را فولاد تشکیل می‌دهد، هر نوسانی در این ماده اولیه به طور مستقیم بر تداوم تولید و قیمت نهایی اثر می‌گذارد و طبق تحلیل‌های ارائه شده، راهکار واردات فولاد به دلیل محدودیت‌های ارزی و هزینه‌های لجستیک، تنها یک مسکن موقت بوده و نمی‌تواند جایگزین تولید پایدار داخلی شود؛ همچنین تحلیل نهایی بازار و قیمت نشان می‌دهد که کمبود فولاد یک بحران تک‌بعدی نیست، بلکه همزمان باعث تحریک سمت عرضه از طریق کاهش تیراژ تولید و حذف مدل‌های کم‌تقاضا و تحریک سمت تقاضا به واسطه هجوم به بازار خودروهای کارکرده و ایجاد حباب قیمتی می‌شود که این به معنای جهش قیمت خودرو نه فقط به دلیل گرانی مواد اولیه، بلکه به دلیل کمبود عرضه است؛ در پاسخ به سوالات کلیدی بر اساس سناریوی بازار نیز باید تصریح کرد که در حال حاضر برای قطعات حیاتی مثل شاسی و بدنه، هیچ ماده جایگزینی با نسبت استحکام به قیمت فولاد وجود ندارد و بیشترین آسیب متوجه خودروهای اقتصادی به دلیل حساسیت شدید مشتری به قیمت و خودروهای سنگین به دلیل حجم بسیار بالای مصرف فولاد یعنی بیش از ۳ تن در هر دستگاه است.