

تازه ترین یافته های یک مؤسسه مشورتی : تحولات صنعت قطعه سازی جهان در سال ۲۰۰۹ ؛ ضرورت توجه به ادغام و تصاحب برای بازگشت به سوددهی

- وقوع بحران در صنعت خودروسازی جهان طی سالهای ۲۰۰۸/۲۰۰۹ آثار منفی عمیقی را بر تأمین کنندگان این بخش برجای گذاشت. طی سال ۲۰۰۹ فروش جهانی بطور متوسط ۲۵ درصد کاهش داشت. به همین ترتیب ؛ متوسط بازده فروش (EBIT/Sales) از رقم ۵٫۷ درصد سال ۲۰۰۷ به ۱٫۵- درصد در سال ۲۰۰۹ کاهش یافت . نتیجه این امر ؛ ورشکستگی (Insolvency) ۳۴۰ شرکت تأمین کننده در جهان از جمله ۷۵ شرکت در آلمان بوده است .
- برغم وقوع بزرگترین بحران در تاریخ صنعت خودرو ؛ ادغام و ائتلاف (Consolidation) در این بخش ؛ همچنان در سطح پایین مانده است . شمار ادغام ها و تصاحب های این بخش که از سال ۲۰۰۷ در حال کاهش بوده است ؛ در سال ۲۰۰۹ نیز روندی کاهنده داشت که دلایل چهارگانه آن عبارتند از :
 - عدم اطمینان نسبت به توسعه رشد بازارهای خودرو
 - کمبود نقدینگی لازم برای تأمین مالی تصاحب ها
 - محدودیت در منابع مدیریتی در بین تأمین کنندگان
 - وجود مشکلات در بخش اخذ تأیید [ادغام و تصاحب ها] از سوی خودروسازان .
- قطعه سازان در بسیاری از حوزه ها ؛ بویژه بخش های متمرکز بر محصول (Product-Based) مانند ترمز و پیستون ؛ به ادغام و تصاحب بیشتر چندان علاقه ای ندارند . از سوی دیگر ؛ ساختار رقابتی جهانی مشابهی نیز خود را تقریباً در همه بخش های محصول نهادینه کرده است . بزرگان بازار ۳۵-۳۰ درصد از بازار را در کنترل خود دارند ؛ دو تأمین کننده برتر نیز نیمی از بازار و پنج تأمین کننده برتر نیز حدود ۷۵ درصد از تأمین جهانی را در اختیار دارند . براین اساس با ترک بازار از سوی هر تأمین کننده ؛ رقابت نیز با کاهش بیشتری روبرو شده و قدرت بازار تأمین کنندگان باقی مانده افزایش می یابد .
- اما این وضعیت در بخش های فرایند محور (Process Based) نظیر ریخته گری آلومینیوم و فلزکاری

(Metal Working) کاملاً متفاوت است . وضعیت درآمدی (Returns) این بخش ها به طور سنتی پایین تر است و همچنان نیاز قابل توجهی را برای ادغام و تصاحب از خود نشان می دهند . در این بخش ها بزرگان بازار (جهانی) عموماً کنترل بیش از ۱۵ درصد بازار را در اختیار دارند و مجموع پنج تأمین کننده برتر نیز کمتر از نیمی از بازار را در کنترل خود دارند . براین اساس ؛ در این بخش ها یک نیاز فوری برای ادغام و تصاحب به منظور افزایش سودآوری هریک از تأمین کنندگان به چشم می خورد. اما به دلیل حاشیه های سود نسبتاً پایین و وجود اضافه ظرفیت ؛ سرمایه گذاران بسیار محدودی به این بخش ها معطوف می شوند . در نتیجه ؛ در صورتیکه تأمین کننده ای در این بخش ها با مشکل روبرو شود ؛ عموماً خودروسازان از طریق تغییر سفارش ها به سوی آنان و یا چرخش روابط خود با شرکت به شیوه ای کنترلی؛ راهبرد پشتیبانی از تأمین کننده را اتخاذ می کنند .

- براین اساس ؛ ادغام و تصاحب در این بخش بویژه در بخش های فرایندی (Process-based) مانند ریخته گری آلومینیوم (Aluminum Alloy Casting) ؛ فرایندهای تولید قطعات پلاستیکی و فلزی - نسبت به گذشته ضروری به نظر میرسد - اما سرمایه گذاران اندکی به سرمایه گذاری در این بخش تمایل دارند .
- بدون انجام ادغام و تصاحب لازم ؛ احتمال بهبود میزان درآمد در بسیاری از بخش های محصول در بلندمدت بسیار ضعیف است . بنابر این ؛ به دلیل فقدان ادغام و تصاحب و فشارهای قیمتی فزاینده ؛ متوسط بازگشت (حاشیه EBIT) تأمین کنندگان کشورهای عضو پیمان نفتا ؛ ژاپن و اروپا طی سه تا چهار سال آینده به زحمت به بیش از ۴ - ۳ درصد خواهد رسید .

Source : Roland Berger , The Global Automotive Supplier Industry is in urgent need of consolidation to regain profitability , Feb. 2010 .

تهیه کننده : ماسم ابراهیم فتاحی (۴۵۹۸)

بمنظور صرفه جویی در مصرف کاغذ و حفظ محیط زیست ؛ خواهشمند است فقط درمواقع "کاملاً ضروری" از این گزارش پرینت تهیه گردد.

