

غول‌های ارزی دنیای خودرو



گروه بین‌الملل: صنعت خودرو در جهان فقط کارخانه، خط تولید و نمایشگاه نیست؛ پشت هر خودرویی که در خیابان‌های جهان حرکت می‌کند، شبکه عظیمی از تجارت بین‌المللی قرار دارد. خودرویی که در یک کشور طراحی می‌شود، ممکن است موتور خود را از کشوری دیگر بگیرد، گیربکسش در نقطه‌ای دیگر از جهان تولید شود، قطعات الکترونیکی‌اش از شرق آسیا تامین شود و در نهایت در کارخانه‌ای در آمریکای شمالی یا اروپا مونتاژ شود.

به همین دلیل، تجارت خودرو یکی از بزرگ‌ترین جریان‌های جابه‌جایی ارز در اقتصاد جهانی است. کشورها هر سال صدها میلیارد دلار برای واردات خودروهای کامل، موتور، گیربکس، قطعات الکترونیکی، تجهیزات ایمنی، لاستیک و هزاران قطعه دیگر هزینه می‌کنند.

اما نکته قابل توجه اینجاست که بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان ارز برای واردات خودرو، الزاماً کشورهایی نیستند که صنعت خودروسازی ضعیفی دارند. در میان بزرگ‌ترین واردکنندگان جهان، نام کشورهایی دیده می‌شود که خود از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان و صادرکنندگان خودرو هستند.

آمریکا؛ بزرگ‌ترین خریدار خودرو در جهان

اگر قرار باشد تنها یک کشور را به عنوان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده ارز برای واردات خودرو معرفی کنیم، پاسخ روشن است: ایالات متحده آمریکا.

اقتصاد آمریکا سال‌هاست یکی از بزرگ‌ترین بازارهای خودرو جهان را در اختیار دارد. جمعیت بالا، وابستگی گسترده به خودرو، فاصله زیاد شهرها و قدرت خرید مصرف‌کنندگان باعث شده تقاضا برای خودرو در این کشور همواره در سطح بالایی باقی بماند.

بر اساس داده‌های تجارت جهانی، آمریکا در سال ۲۰۲۴ بیش از ۲۱۹ میلیارد دلار خودروهای سواری وارد کرده است. این رقم مربوط به میلیون‌ها دستگاه خودرو است که از کشورهای مختلف وارد بازار آمریکا شده‌اند. مکزیک، ژاپن، کره جنوبی، کانادا و آلمان در میان مهم‌ترین تامین‌کنندگان خودرو برای بازار آمریکا قرار دارند.

مکزیک به دلیل نزدیکی جغرافیایی و پیوند عمیق صنعت خودروی دو کشور، یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان خودرو به آمریکا محسوب می‌شود. ژاپن نیز با برندهای شناخته‌شده خود سهم بزرگی از بازار آمریکا را در اختیار دارد و کره جنوبی در سال‌های اخیر جایگاه خود را در این بازار تقویت کرده است. بر اساس داده‌های سال ۲۰۲۴، آمریکا نزدیک به ۵۰ میلیارد دلار خودرو از مکزیک، بیش از ۴۰ میلیارد دلار از ژاپن و حدود ۳۸ میلیارد دلار از کره جنوبی وارد کرده است. واردات خودرو از آلمان نیز بیش از ۲۵ میلیارد دلار ارزش داشته است.

این ارقام نشان می‌دهد بزرگ‌ترین بازار مصرف خودرو در جهان، برای پاسخ به نیاز خود ناچار است حجم عظیمی از منابع ارزی را به خارج از مرزهایش منتقل کند.

البته باید به یک نکته مهم توجه داشت. آمریکا فقط واردکننده خودرو نیست؛ بسیاری از کارخانه‌های

کانادا؛ وابستگی به غول همسایه

خودرو وارد کرده است. بخش مهمی از این تجارت به روابط اقتصادی آمریکا و کانادا بازمی‌گردد.

در آمریکای شمالی، تولید یک خودرو ممکن است میان چند کشور تقسیم شود. موتور در یک کشور ساخته شود، قطعات بدنه در کشور دیگر تولید شود و مونتاژ نهایی در نقطه‌ای دیگر انجام

چین؛ غولی که هم صادر می‌کند و هم وارد می‌کند

چین شاید مهم‌ترین نمونه تغییر ساختار تجارت خودرو در جهان باشد. این کشور در مدت کوتاهی از یک بازار وابسته به برندهای خارجی، به یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان و صادرکنندگان خودرو جهان تبدیل شده است. اما این به معنای پایان واردات خودرو به چین نیست. بازار عظیم چین همچنان میزبان خودروهای خارجی، به‌ویژه محصولات لوکس و برندهای اروپایی است. بر اساس داده‌های تجارت جهانی، چین در سال ۲۰۲۴ بیش از ۳۸ میلیارد دلار خودروهای سواری وارد کرده است. در همین حال،

قطعات؛ جایی که میلیاردها دلار دیده نمی‌شود

مختلف منتقل می‌شوند. این بخش از تجارت، گاهی از خود تجارت خودروهای کامل نیز پیچیده‌تر است.

آمریکا، آلمان، مکزیک، چین، کانادا، کره جنوبی و کشورهای مختلف اروپایی، در شبکه عظیم تامین قطعات خودرو حضور دارند. برای مثال، یک کارخانه آمریکایی ممکن است خودرو را در خاک آمریکا مونتاژ کند، اما صدها قطعه آن از مکزیک، کانادا، ژاپن، کره

آمریکایی نیز بخشی از زنجیره تولید خود را میان آمریکا، مکزیک و کانادا تقسیم کرده‌اند. بنابراین بخشی از آنچه واردات نامیده می‌شود، در واقع محصول یک شبکه صنعتی مشترک در آمریکای شمالی است. پارادوکس بزرگ؛ چرا کشورهای خودروساز هم ارز خرج می‌کنند؟ در نگاه اول شاید تصور شود کشوری مانند آلمان که یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان خودرو در جهان است، نباید نیاز چندانی به واردات خودرو و قطعات داشته باشد. اما صنعت خودرو در قرن بیست‌ویکم چنین منطقی ندارد.

آلمان خودروهای لوکس، خودروهای خانوادگی و محصولات پیشرفته‌ای تولید می‌کند، اما همزمان خودروهایی از کشورهای دیگر نیز وارد بازار این کشور می‌شوند. برندهای خارجی برای رقابت در بازار آلمان حضور دارند و مصرف‌کنندگان نیز محدود به تولیدات داخلی نیستند.

بر اساس داده‌های تجارت جهانی، آلمان در سال ۲۰۲۴ حدود ۷۰ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار خودروهای سواری وارد کرده است. این رقم به‌خوبی نشان می‌دهد حتی یکی از بزرگ‌ترین قدرت‌های خودروسازی جهان نیز برای تامین بازار خود، مصرف‌کننده بزرگ ارز است.

اما نقش اصلی واردات برای آلمان فقط در خودروهای کامل خلاصه نمی‌شود. کارخانه‌های آلمانی بخشی از قطعات و مجموعه‌های مورد نیاز خود را از کشورهای مختلف اروپایی و سایر نقاط جهان تامین می‌کنند. صنعت خودرو رپا یک شبکه درهم‌تنیده است. ممکن است قطعه‌ای در جمهوری چک تولید شود، در کارخانه‌ای در آلمان استفاده شود و محصول نهایی به آمریکا صادر شود.

به همین دلیل، واردات قطعات برای کشورهای صنعتی الزاماً نشانه ضعف تولید نیست؛ گاهی نشانه قدرت و گستردگی تولید است. هرچه صنعت خودرو بزرگ‌تر باشد، نیاز آن به زنجیره تامین جهانی نیز می‌تواند بیشتر شود.

شود.

به همین دلیل، یک خودرو ممکن است پیش از رسیدن به دست مشتری، چند بار از مرز عبور کند. این ساختار نشان می‌دهد تجارت خودرو دیگر صرفاً خرید یک محصول نهایی نیست؛ بلکه بخشی از فرآیند تولید جهانی محسوب می‌شود.

چین؛ غولی که هم صادر می‌کند و هم وارد می‌کند

کشورهای مختلف نیز واردات خودروهای چینی را افزایش داده‌اند. برای مثال، اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۴ نزدیک به ۱۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار خودرو از چین وارد کرده است. مکزیک، بریتانیا، آمریکا و آلمان نیز در میان بازارهای مهم خودروهای ساخت چین قرار داشته‌اند. این وضعیت، تصویر جدیدی از صنعت خودرو جهان ارائه می‌دهد. چین دیگر فقط واردکننده فناوری نیست؛ امروز خودرو صادر می‌کند، بازارهای سنتی را به چالش می‌کشد و همزمان برای تامین بخش‌هایی از بازار داخلی خود نیز ارز خرج می‌کند.

جنوبی، چین و اروپا تامین شده باشد.

در چنین شرایطی، واردات قطعات بخشی جدایی‌ناپذیر از تولید داخلی است. به همین دلیل، کشورهایی که بیشترین ارز را برای واردات قطعات مصرف می‌کنند، همیشه کشورهایی با صنعت ضعیف نیستند؛ گاهی درست برعکس. کارخانه‌های بزرگ‌تر برای ادامه تولید خود نیاز بیشتری به واردات دارند.

خودروهای برقی؛ آغاز یک جنگ ارزی جدید

واردات خودرو محسوب می‌شود. فرانسه خودرو تولید می‌کند، اما میلیاردها دلار برای واردات خودرو هزینه می‌کند. دلیل این مسئله روشن است؛ صنعت خودرو جهانی شده است. هیچ اقتصاد بزرگی نمی‌تواند تمام خودروها، تمام قطعات و تمام فناوری‌های مورد نیاز خود را به تنهایی تولید کند. کشورها تخصص پیدا کرده‌اند و این تخصص باعث شده جریان عظیمی از ارز میان اقتصادهای مختلف شکل بگیرد. یک کشور ممکن است در تولید موتور برتری داشته باشد، کشور دیگر در باتری و کشور سوم در تراشه و تجهیزات الکترونیکی. خودرو محصول نهایی این تقسیم کار جهانی است.

ایران در کجای این معادله قرار دارد؟

بررسی کشورهای بزرگ مصرف‌کننده ارز در صنعت خودرو، برای ایران نیز یک درس مهم دارد. کشورهای بزرگ جهان برای واردات خودرو و قطعات میلیاردها

بریتانیا؛ بازار بزرگ بدون خودکفایی

بریتانیا یکی دیگر از کشورهایی است که حجم بزرگی از منابع ارزی خود را صرف واردات خودرو می‌کند. این کشور اگرچه صنعت خودروسازی قابل توجهی دارد و میزبان کارخانه‌های بزرگ بین‌المللی است، اما بازار داخلی آن وابستگی زیادی به واردات دارد.

بر اساس داده‌های تجارت جهانی، ارزش واردات خودروهای سواری بریتانیا در سال ۲۰۲۴ به بیش از ۵۶ میلیارد دلار رسید. این کشور پس از آمریکا و آلمان، در میان بزرگ‌ترین واردکنندگان خودرو جهان قرار دارد.

یکی از ویژگی‌های بازار بریتانیا، حضور گسترده برندهای خارجی است. خودروهای آلمانی، ژاپنی، کره‌ای و در سال‌های اخیر محصولات چینی، بخش مهمی از بازار این کشور را تشکیل می‌دهند.

در واقع، بریتانیا نمونه‌ای از اقتصادی است که با وجود داشتن صنعت خودروسازی، ترجیح داده بازار خود را به تجارت جهانی متصل نگه دارد. مصرف‌کننده بریتانیایی می‌تواند میان ده‌ها برند داخلی و خارجی انتخاب کند و همین تنوع، جریان بزرگی از ارز را به سمت واردات خودرو هدایت می‌کند.

فرانسه؛ خودروساز بزرگ و واردکننده بزرگ

فرانسه نیز در فهرست کشورهای پرمصرف ارز برای واردات خودرو قرار دارد. این کشور خانه برندهای بزرگی در صنعت خودرو است، اما بازار فرانسه محدود به محصولات تولیدکنندگان داخلی نیست. خودروهای آلمانی، ژاپنی، کره‌ای و چینی در این بازار حضور دارند و رقابت میان تولیدکنندگان داخلی و خارجی همچنان ادامه دارد. بر اساس داده‌های تجارت جهانی، ارزش واردات خودروهای سواری فرانسه در سال ۲۰۲۴ بیش از ۴۴ میلیارد دلار بوده است. این رقم یک واقعیت مهم را آشکار می‌کند: در بازارهای رقابتی، وجود تولیدکننده داخلی الزاماً به معنای بسته شدن درهای واردات نیست. فرانسه خودرو تولید می‌کند، صادر می‌کند و همزمان وارد می‌کند. این همان مدلی است که بسیاری از اقتصادهای بزرگ جهان دنبال می‌کنند؛ تولید داخلی در کنار تجارت آزادتر و رقابت میان برندها.

ژاپن و کره جنوبی

صادر کنند گان بزرگ با واردات محدودتر

ژاپن و کره جنوبی در مقایسه با آمریکا و کشورهای اروپایی، ساختار متفاوتی دارند. این دو کشور از بزرگ‌ترین صادرکنندگان خودرو جهان محسوب می‌شوند و بخش بزرگی از نیاز بازار داخلی خود را از تولید داخلی تامین می‌کنند. به همین دلیل، وابستگی آن‌ها به واردات خودرو کامل نسبت به برخی بازارهای بزرگ غربی کمتر است. اما این مسئله درباره قطعات صدق مطلق ندارد. صنعت خودرو امروز به شدت جهانی شده و حتی ژاپن و کره جنوبی نیز برای تامین برخی قطعات، مواد اولیه، تجهیزات الکترونیکی و فناوری‌های خاص به تجارت بین‌المللی وابسته هستند. به‌ویژه در دوره گذار صنعت خودرو از موتورهای احتراقی به خودروهای برقی، اهمیت واردات مواد اولیه و قطعات پیشرفته افزایش پیدا کرده است. باتری، نیمه‌رسانا، مواد معدنی و تجهیزات الکترونیکی، به بخش جدیدی از رقابت ارزی در صنعت خودرو تبدیل شده‌اند.

دلار ارز هزینه می‌کنند، اما تفاوت اصلی در نتیجه این هزینه است. در آمریکا، واردات در کنار تولید داخلی قرار دارد. در آلمان، واردات بخشی از یک صنعت صادرات‌محور است. در چین، واردات با انتقال فناوری و توسعه صنعت داخلی همراه شده است. اما پرسش مهم برای ایران این است که ارز مصرف‌شده در صنعت خودرو چه دستاوردی برای اقتصاد کشور ایجاد می‌کند؟ اگر میلیاردها دلار صرف واردات قطعات شود، آیا این واردات به توسعه واقعی صنعت داخلی منجر می‌شود؟ اگر ارز صرف واردات خودرو شود، آیا این خودروها باعث افزایش رقابت و فشار بر تولیدکنندگان داخلی برای بهبود کیفیت می‌شوند؟ و مهم‌تر از همه، آیا سیاست ارزی خودرو در ایران می‌تواند میان حق انتخاب مصرف‌کننده و ضرورت توسعه تولید داخلی تعادل برقرار کند؟ این همان نقطه‌ای است که تجربه کشورهای بزرگ جهان می‌تواند برای ایران آموزنده باشد.

خودرو و قطعات در جهان باشند. زیرا در اقتصاد جهانی امروز، واردات خودرو فقط خرید یک محصول نیست؛ بخشی از یک بازی بزرگ‌تر است؛ بازی‌ای که در آن میلیاردها دلار ارز، میان کارخانه‌ها، کشورها و زنجیره‌های عظیم صنعتی جابه‌جا می‌شود و برنده واقعی، کشوری است که بتواند از این جریان عظیم تجارت، بیشترین ارزش اقتصادی را برای خود خلق کند.

به واردات خودروهای آماده محدود نخواهد بود. جنگ اصلی آینده بر سر باتری، تراشه، فناوری، مواد معدنی و زنجیره تامین خواهد بود. در این میان، کشورهایی موفق‌تر خواهند بود که بتوانند یک پرسش ساده اما تعیین‌کننده را پاسخ دهند: ارزی که از کشور خارج می‌شود، در نهایت چه ارزشی به اقتصاد بازمی‌گرداند؟ شاید همین پرسش، مهم‌ترین خط‌کش برای سنجش سیاست‌های واردات

چگونه در ساختار اقتصاد تعریف می‌شود. اگر واردات به انحصار، وابستگی دائمی و خروج ارز بدون ایجاد ارزش افزوده منجر شود، می‌تواند به یک نقطه ضعف تبدیل شود. اما اگر واردات در کنار تولید رقابتی، انتقال فناوری، توسعه زنجیره تامین و افزایش حق انتخاب مصرف‌کننده قرار گیرد، می‌تواند بخشی از موتور رشد اقتصادی باشد. آینده صنعت خودرو جهان نیز نشان می‌دهد رقابت بر سر ارز تنها

تجارت خودرو در جهان نشان می‌دهد خروج ارز برای واردات، به خودی خود نشانه ضعف اقتصادی نیست. آمریکا بیش از ۲۱۹ میلیارد دلار خودرو وارد می‌کند و همچنان یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان است. آلمان با وجود صنعت قدرتمند خود، ده‌ها میلیارد دلار خودرو وارد می‌کند. چین همزمان صادرکننده و واردکننده بزرگ خودرو است. تفاوت اصلی در این است که واردات