

شرق اروپا در آستانه بحران خودروسازی

وابستگی زیاد اسلواکی، چک و مجارستان به صادرات خودرو و سرمایه‌گذاری خارجی، مدل رشد صنعتی منطقه را در برابر شوک تعرفه‌های آمریکا آسیب‌پذیر کرده است



مسعود علیپور اقدم

روزنامه نگار

“

وابستگی شرق اروپا به صادرات خودرو و زنجیره مونتاژ خارجی، رشد صنعتی سریع اما شکننده‌ای ایجاد کرده که در برابر نوسانات جهانی و سیاست‌های تجاری آمریکا آسیب‌پذیر است

سه دهه پیش، خطوط مونتاژ در شرق اروپا با تانک‌های شوروی را تولید می‌کردند یا مدل‌های ساده لادا. را امروز اما از همین کارخانه‌ها پورشه، آئودی، کیا و جگوار بیرون می‌آید و سهمی حدود ۱۰ تا ۱۲ درصد از کل تولید خودرو جهان را به خود اختصاص داده است. منطقه‌ای از براتیسلاوا تا بخارست، با جمعیتی کمتر از ۱۰۰ میلیون نفر، به «کمربند خودروسازی اروپا» بدل شده است. اما تصمیم اخیر واشنگتن برای اعمال تعرفه‌های سنگین بر واردات خودرو از اتحادیه اروپا، آزمون واقعی این مدل توسعه را آغاز کرده است. تعرفه ۲۵ درصدی که آمریکا در آوریل بر خودروهای وارداتی وضع کرد و تهدید به افزایش آن تا ۵۰ درصد، نه تنها غول‌های آلمانی را هدف گرفته بلکه اقتصادهای کوچک‌تر و متمرکز شرق اروپا را در معرض فشار بی‌سابقه قرار داده است. این کشورها برخلاف آلمان یا فرانسه، تنوع صنعتی محدودی دارند و صنعت خودرو در آن‌ها سهمی حیاتی از تولید ناخالص داخلی، اشتغال و صادرات را تشکیل می‌دهد.

زنجیره صادرات خودرو

اسلواکی با تولید بیش از یک میلیون خودرو در سال، بزرگ‌ترین تولیدکننده خودرو به ازای جمعیت در جهان است. این رقم معادل حدود ۱٫۸ درصد از کل تولید جهانی است؛ اما اهمیت واقعی آن در سهم ۵۰ درصدی خودرو از کل تولید صنعتی و ۱۰ درصدی از GDP ملی است. حدود سه چهارم صادرات اسلواکی به آمریکا مربوط به خودرو و قطعات آن است. جمهوری چک سالانه نزدیک به ۱٫۴ میلیون خودرو تولید می‌کند که معادل ۲ درصد تولید جهانی است. حدود ۶۰ درصد این خودروها به آلمان می‌روند و بخشی از آن‌ها پس از مونتاژ نهایی به بازار آمریکا صادر می‌شوند. این ساختار به معنای وابستگی غیرمستقیم اما جدی به تقاضای آمریکا است. مجارستان نیز با تولید سالانه بیش از ۵۰۰ هزار خودرو، جایگاه قابل توجهی در بخش خودروهای لوکس و قطعات پیشرفته دارد. کارخانه آئودی در شهر گیور یکی از مراکز کلیدی تولید موتور در اروپا است و بیش از ۱٫۵ میلیون موتور در سال صادر می‌کند. در مجموع، اتحادیه اروپا حدود ۱۳ میلیون خودرو در سال صادر می‌کند که نزدیک به ۱۵ درصد آن از شرق اروپا می‌آید. این صادرات شامل خودروهای کامل،

مونتاژی و قطعات کلیدی است. سهم شرق اروپا در صادرات جهانی خودرو طی ۲۰ سال گذشته بیش از دو برابر شده، اما این رشد بر پایه مدل صادرات محور و سرمایه‌گذاری خارجی بوده است؛ مدلی که امروز در برابر شوک‌های تجاری بسیار آسیب‌پذیر است.

وابستگی به مونتاژ خارجی

صنعت خودرو در شرق اروپا بیش از آنکه متکی بر برندهای بومی باشد، بر مونتاژ و تولید قطعات برای برندهای غربی بنا شده است. فولکس واگن، پژو، کیا، آئودی و جگوار از جمله شرکت‌هایی هستند که خطوط تولید کامل یا جزئی خود را در اسلواکی، چک، مجارستان و لهستان مستقر کرده‌اند. در جمهوری چک، بیش از نیمی از صادرات خودرو مربوط به قطعاتی است که در آلمان یا فرانسه مونتاژ نهایی می‌شوند. این وابستگی زنجیره‌ای باعث می‌شود که کاهش تقاضا در آلمان، بلافاصله به توقف سفارش‌ها در کارخانه‌های برنو یا پلزن منجر شود. نمونه روشن این آسیب‌پذیری را می‌توان در یک شرکت ترک تولیدکننده قطعات داخلی خودرو در اسلواکی دید که عمده محصولاتش برای وانت‌های آمریکایی صادر می‌شد. با افزایش تعرفه‌ها، این شرکت بخشی



از خط تولید را به مکزیک منتقل کرده تا از مزایای توافق تجارت آزاد آمریکای شمالی استفاده کند. این انتقال نه تنها سودآوری محلی را کاهش می‌دهد بلکه بر اشتغال و سرمایه‌گذاری در منطقه نیز اثر منفی دارد.

فشارهای کوتاه‌مدت و بلندمدت

بانک مرکزی اسلواکی برآورد کرده که ادامه این جنگ تجاری می‌تواند ظرف سه سال آینده پنج میلیارد یورو از صادرات کشور بکاهد و دست کم ۲۰ هزار شغل را از بین برد. این برآورد پیش از تهدید تعرفه ۵۰ درصدی انجام شده بود. در جمهوری چک، انجمن صنعت خودرو هشدار داده که کاهش سفارش‌های آلمان می‌تواند اقتصاد را به رکود بکشاند. تحلیل بانک KB-Prague نشان می‌دهد کاهش صادرات قطعات می‌تواند تا نیم درصد از رشد GDP را در نیمه دوم سال حذف کند. در مجارستان، بانک توسعه اروپایی گزارش داده که عدم قطعیت تجاری، تصمیم‌گیری برای سرمایه‌گذاری‌های جدید را «فلج» کرده است و پروژه‌های توسعه خطوط تولید خودروهای برقی که قرار بود در ۲۰۲۵ آغاز شوند، به تعویق افتاده‌اند. این فشارها در شرایطی رخ می‌دهد که صنعت خودروی

اروپا هم‌زمان با چالش‌های دیگری مواجه است: - گذار به خودروهای برقی که نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین در فناوری و زیرساخت دارد. - رقابت فزاینده با تولیدکنندگان چینی که توانسته‌اند خودروهای برقی ارزان‌تر و با فناوری بالا عرضه کنند. - الزامات زیست‌محیطی اتحادیه اروپا که به معنای محدودیت تولید مدل‌های پرمصرف و الزام به کاهش آلودگی است.

آسیب‌پذیری مدل توسعه

داستان موفقیت صنعت خودروی شرق اروپا به شدت با روند جهانی‌سازی و ادغام در زنجیره تأمین غرب اروپا گره خورده است. سرمایه‌گذاری خارجی، نیروی کار ارزان و موقعیت جغرافیایی مناسب، این کشورها را به مراکز تولیدی کارآمد بدل کرد، اما همین ویژگی‌ها به معنای وابستگی بالاست.

وقتی بازارهای مقصد با موانع تجاری روبه‌رو شوند یا شرکت‌های مادر تصمیم به جابه‌جایی خطوط تولید بگیرند، این کشورها گزینه‌های محدودی برای جبران دارند. وابستگی به یک یا دو بازار اصلی، چه در صادرات مستقیم و چه از طریق زنجیره تأمین، نقطه ضعف ساختاری این مدل است. برای کاهش این آسیب‌پذیری، سه مسیر اصلی وجود دارد:

- تنوع‌بخشی به بازارهای صادراتی: گسترش سهم بازار در آسیا، خاورمیانه و آفریقا می‌تواند فشار ناشی از شوک‌های آمریکا یا اتحادیه اروپا را کاهش دهد.
 - افزایش سهم برندهای بومی و فناوری‌های اختصاصی: سرمایه‌گذاری در طراحی، تحقیق و توسعه می‌تواند وابستگی به شرکت‌های خارجی را کم کند.
 - توسعه بازار داخلی: افزایش قدرت خرید و گسترش تقاضای داخلی می‌تواند بخشی از ظرفیت تولید را به مصرف داخلی اختصاص دهد و نوسانات صادراتی را خنثی کند.
- شرق اروپا با تبدیل شدن به قطب خودروسازی، توانست از حاشیه اقتصادی به مرکز تولید جهانی راه یابد. اما این موفقیت، بر بستری شکننده بنا شده است. شوک تعرفه‌ای آمریکا تنها هشدار اولیه است؛ آزمون اصلی، توانایی این کشورها در بازطراحی مدل رشد خود خواهد بود؛ مدلی که اگر تنوع و عمق نگیرد، ممکن است در نخستین پیچ بزرگ بازار جهانی از مسیر خارج شود.

توسعه شهری در اروپای شرقی

شرق اروپا با بازسازی شهری گسترده، توسعه مسکن و زیرساخت، جذب سرمایه، ارتقای کیفیت زندگی و فناوری نوین، با چالش‌های نیروی کار و مقررات، مسیر توسعه پایدار را هموار کرده است

اروپای شرقی در حال تجربه موجی تازه از توسعه شهری و ساخت‌وساز است. از جمهوری چک تا بلاروس، شهرها نه تنها در حال بازسازی فیزیکی‌اند، بلکه در حال بازتعریف نقش اقتصادی و اجتماعی خود هستند. پروژه‌های بزرگ مسکن، زیرساخت و فضاهای عمومی مدرن، نشان‌دهنده رشد اقتصادی و تلاش برای جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است. این گزارش وضعیت فعلی، پروژه‌های شاخص و چشم‌انداز توسعه شهری در کشورهای منتخب این منطقه را بررسی می‌کند.

پراگ و موج نوسازی

پراگ، قلب فرهنگی و اقتصادی جمهوری چک، شاهد پروژه‌های شهری بزرگی است که تصویر سنتی شهر را تغییر می‌دهد. پروژه «SMÍCHOV CITY»، نمونه‌ای از بازسازی موفق ایستگاه‌های قدیمی راه‌آهن به یک محله مدرن است. این پروژه شامل مسکن، دفاتر تجاری، فضاهای تفریحی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل است و با هدف جذب جمعیت جوان و شرکت‌های نوپا طراحی شده است. سرمایه‌گذاری‌های خصوصی و مشارکت‌های عمومی-خصوصی در این پروژه نشان می‌دهد که دولت و بخش خصوصی به دنبال ساختن شهری چندوجهی هستند؛ شهری که زندگی، کار و تفریح را به یکدیگر پیوند می‌دهد. صنعت ساخت‌وساز جمهوری چک در سال ۲۰۲۵ پیش‌بینی می‌شود ۳٫۲ درصد رشد داشته باشد، که ناشی از افزایش پروژه‌های مسکونی و زیرساختی است. این رشد، به رغم چالش‌هایی مانند کمبود نیروی کار ماهر، نشان می‌دهد که بازار ساخت‌وساز در این کشور ظرفیت توسعه پایدار دارد.

نوسازی شهری در ورشو

لهستان در دهه گذشته با افزایش سریع جمعیت شهری و سرمایه‌گذاری خارجی روبه‌رو بوده است. شهرهایی مانند ورشو و کراکوف شاهد پروژه‌های عظیم مسکن و بازسازی بافت‌های فرسوده‌اند. برنامه‌های توسعه شهری در لهستان، هم‌زمان با جذب سرمایه‌گذاری از اتحادیه اروپا، زیرساخت‌های

حمل‌ونقل و شبکه‌های انرژی را بهبود می‌بخشند. پروژه‌های مسکونی بزرگ، نه تنها تقاضای داخلی را پاسخ می‌دهند، بلکه فرصت‌های شغلی گسترده‌ای برای صنعت ساخت‌وساز و صنایع وابسته ایجاد می‌کنند. در لهستان، بخش ساخت‌وساز و سرمایه‌گذاری داخلی نقشی کلیدی در تولید ناخالص داخلی دارد. افزایش پروژه‌های مسکونی و صنعتی، به همراه توسعه زیرساخت‌ها، نشان‌دهنده رشد اقتصاد داخلی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی است.

توسعه زیرساخت‌ها در رومانی

رومانی نمونه‌ای از کشورهای اروپای شرقی است که توسعه زیرساختی را به مرکز رشد اقتصادی خود تبدیل کرده است. پروژه‌های حمل‌ونقل و انرژی، از جمله توسعه شبکه‌های ریلی و جاده‌ای، با هدف بهبود دسترسی شهری و کاهش تراکم ترافیک اجرا می‌شوند. در بخش مسکن، بازسازی محله‌های قدیمی و ساخت پروژه‌های مدرن شهری، کیفیت زندگی شهروندان را افزایش داده و جمعیت شهری را به مناطق پرجمعیت‌تر جذب می‌کند. سرمایه‌گذاری‌های دولتی و خصوصی در بخش ساخت‌وساز در رومانی چشمگیر است و پیش‌بینی می‌شود صنعت ساخت‌وساز این کشور در سال ۲۰۲۵ رشد ۴ درصد داشته باشد. این سرمایه‌گذاری‌ها نه تنها بر مسکن و زیرساخت تأثیر می‌گذارند، بلکه موجب افزایش اشتغال و رونق صنایع مرتبط با ساخت‌وساز نیز می‌شوند.

تقاضای مسکن در بلغارستان

در بلغارستان، تولید ساخت‌وساز در سال ۲۰۲۵ نسبت به سال گذشته ۴٫۳ درصد افزایش یافته است. این رشد ناشی از افزایش تقاضای بازار برای پروژه‌های مسکونی و زیرساختی است. شهرهایی مانند صوفیه و پلودیو، شاهد بازسازی محله‌های قدیمی، توسعه مناطق تجاری و ایجاد فضاهای عمومی هستند. پروژه‌های شهری نه تنها شکل شهر را تغییر می‌دهند، بلکه کیفیت زندگی شهروندان و فرصت‌های سرمایه‌گذاری را نیز افزایش می‌دهند. مدیریت منابع، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و استفاده از

فناوری‌های نوین در ساخت‌وساز، از جمله ساختمان‌های هوشمند و مصالح پایدار، به توسعه پایدار شهری کمک می‌کند. این روند، نشان‌دهنده پیوند میان رشد اقتصادی و توسعه شهری در بلغارستان است.

وضعیت کشورهای بالتیک

در لیتوانی، صنعت ساخت‌وساز پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۵ رشد واقعی ۴ درصد را تجربه کند. پروژه‌های مسکن، حمل‌ونقل و انرژی، محور این رشد هستند. در لتونی، رشد بخش ساخت‌وساز حدود ۲٫۲ درصد برآورد می‌شود و عمدتاً ناشی از پروژه‌های حمل‌ونقل، برق و مسکن است. استونی نیز با رشد ۴٫۴ درصد، از بهبود در صدور مجوزهای مسکونی و توسعه پروژه‌های زیرساختی بهره می‌برد. این سه کشور با تمرکز بر جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، به توسعه شهری سریع و مدیریت‌بینه منابع روی آورده‌اند. شهرهای بالتیک نه تنها به لحاظ معماری مدرن و کارکرد شهری رشد کرده‌اند، بلکه فرصت‌های اقتصادی جدید نیز در آنها شکل گرفته است.

چالش‌های پیش روی رشد شهری

توسعه شهری در اروپای شرقی، همان‌طور که تجربه چندین کشور نشان می‌دهد، با مجموعه‌ای از چالش‌ها و فرصت‌ها همراه است. کمبود نیروی کار ماهر و پیچیدگی مقررات صدور مجوز، همواره از موانع اصلی بوده‌اند و پروژه‌ها را کند می‌کنند. علاوه بر این، نوسانات اقتصادی، تغییرات نرخ بهره و محدودیت‌های دسترسی به اعتبار، بر توانایی سرمایه‌گذاران و توسعه‌دهندگان برای تکمیل پروژه‌ها تأثیرگذار است. این چالش‌ها نشان می‌دهند حتی در مناطقی که سرمایه‌وزمین در دسترس است، مدیریت هوشمندانه و برنامه‌ریزی دقیق ضروری است. با این حال، فرصت‌ها چشمگیرند و می‌توانند مسیر توسعه را سرعت بخشند. افزایش سرمایه‌گذاری‌های خارجی و استفاده از مدل‌های مشارکت عمومی-خصوصی، نه تنها منابع مالی بلکه تجربه و دانش بین‌المللی را به شهرهای می‌آورد. فناوری‌های نوین نیز امکان بهبود کارایی، کاهش هزینه و ارتقای کیفیت ساخت‌وساز را فراهم کرده‌اند.