

میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو در رتبه چهارم دنیا قرار دارد، در سال ۲۰۰۸ میلادی، آلمان را پشت سر گذاشته و در رتبه سوم تولید و صادرات خودرو در جهان قرار خواهد گرفت.

### برون سپاری آلمانی‌ها برای کاهش هزینه‌ها

در ژوئیه سال ۲۰۰۴ و در واکنش به تضمین شرکت دایملر کرایسلر مبنی بر ایجاد امنیت شغلی هشت ساله برای کارگران خط تولید مرسدس بنز در جنوب آلمان، کارگران و اتحادیه‌های آنها با محدودیت‌ها و شرایط دستمزد و ساعات طولانی کار موافقت نمودند. اوپل، شعبه آلمانی جنرال موتورز هم در میانه سال ۲۰۰۴ تصمیم گرفت تا بخشی از خطوط تولید خود را به لهستان منتقل نماید. هر چند که کارخانه اصلی این شرکت در آلمان، ظرفیت لازم را برای افزایش میزان تولید دارا بود، اما مدیران اوپل به این نتیجه رسیده بودند که استفاده از کارگران ارزان قیمت لهستانی می‌تواند، با کاهش هزینه‌ها، قدرت رقابتشان را در بازارهای جهانی بالا ببرد. در همین زمان بود که فولکس واگن نیز تهدید کرد در صورت موافقت نکردن کارگران با عدم افزایش حقوق و کاهش ۳۰ درصدی هزینه‌ها تا سال ۲۰۱۱، ۳۰ هزار کارگر را اخراج خواهد نمود. رقابت برای پرداخت حقوق پایین تر به کارگران تا جایی رسید که بی‌ام و نیز تصمیم گرفت چند سایت تولیدی در جمهوری چک ایجاد نماید. همچنین، شرکت بوش که بزرگترین تولیدکننده قطعات خودرو در آلمان است، مصمم شد تا بیش از ۸۰۰ طرح تولیدی را به جمهوری چک منتقل نماید. در واقع، دگرگونی اقتصاد کشورهای اروپای شرقی و مرکزی بر رقابت‌پذیری صنعت خودروسازی آلمان افزوده است، چراکه این کشورها از نظر نیروی انسانی و تکنولوژی، در حال رشد بوده و این موضوع برای اقتصاد پیشرفته آلمان، بهترین فرصت محسوب می‌شد تا ضمن انتقال تکنولوژی، از نیروی کار ارزان آنها نیز استفاده نماید.

### برلین - براندنبرگ: قطب خودروسازی اروپا

الته در شرق آلمان و در همسایگی کشورهای اروپای مرکزی و شرقی، مرکز جدید و جهانی صنعت خودرو با ظرفیت تولید بالای دو میلیون دستگاه در سال ایجاد شده است. محصولات این مرکز جهانی را شرکت‌های بزرگی چون بی‌ام و، بنز، اوپل و فولکس واگن تولید می‌کنند و بازارهای منطقه‌ای توسط آن تغذیه می‌شوند. برلین - براندنبرگ پایتخت صنعتی آلمان محسوب می‌شود و برای رسیدن به قطب صنعت خودروسازی اروپا، راه زیادی در پیش ندارد. ۹۰ درصد از کارخانه‌های خودروسازی اروپا، چیزی در حدود ۱۵۰ کارخانه، ۹ هزار کارگر و تعداد بی‌شماری مؤسسات پژوهشی، در این منطقه واقع شده‌اند. این منطقه عظیم صنعتی، مزایای بسیاری برای ایجاد و توسعه صنایع مربوط به خودرو دارد که برخی از آنها عبارتند از نزدیکی به بازارهای رو به رشد اروپا و

### صنعت خودروسازی در آلمان

## غولی که اقتصاد آلمان را می‌چرخاند

آلمانی‌ها به استراتژی برون سپاری برای حفظ قدرت رقابت جهانی خود در صنایع خودروسازی متوسل شده‌اند.



صنعت خودروسازی در آلمان به عنوان یکی از بزرگترین کشورهای صاحب سبک در این صنعت، از تولید در خارج برای کاهش هزینه‌های خود بهره‌گیری کرده و هم‌اکنون واحدهای تولیدی بسیاری در آسیا، کشورهای اروپای شرقی و حتی جنوب آمریکا ایجاد نموده است. در واقع، هر بخش از صنعت خودروسازی آلمان در مقیاس وسیع جهانی عمل می‌کند. ویژگی‌های منحصر به فرد محصولات شامل تکنولوژی پیشرفته طراحی، دوام و قابلیت اعتماد مصرف‌کننده و روند

جهان قرار دارد، به طوری که از هر چهار دستگاه خودروی تولید شده در این کشور، سه دستگاه آن به خارج صادر می‌شوند. هم‌اکنون ۶۰ درصد از صادرات خودروی آلمان به کشورهای اروپایی و ۲۰ درصد به آمریکا انجام می‌شود، اما با توجه به استقبال شهروندان اروپایی از خودروهای آسیایی، این کشور در پی گشودن بازارهای جدید در چین، هند و روسیه برای خود است. در مورد اهمیت صنعت خودروسازی در آلمان می‌توان این گونه اذعان داشت که از هر هفت شغل موجود در این کشور، یک شغل مرتبط با صنایع خودروسازی است.

گفتنی است، ۱۲ درصد از کل شاغلان بخش صنعت در این کشور، در صنایع خودروسازی مشغول به کار هستند و بیش از ۲۰ درصد سرمایه‌گذاری‌های صنعتی نیز به این بخش تعلق دارد.

ولی میزان فروش اتومبیل آلمان طی سال ۲۰۰۷ به ۹ درصد کاهش روبه‌رو شد. افزایش بهای سوخت، افزایش نرخ مالیات بر خرید خودرو از ۱۶ به ۱۹ درصد، تصویب طرح‌های سخت‌گیرانه در زمینه کنترل گازهای آلاینده محیط زیست و در نهایت، افزایش یورویی قیمت متوسط هر خودرو، موجب شد علاقه آلمانی‌ها به خرید خودروهای جدید کاهش یابد و این امر، کاهش ناگهانی فروش خودروهای آلمانی در بازار داخلی این کشور را به دنبال داشت.

این وضعیت به قدری برای صنایع خودروسازی اروپا ناگوار بود که کارشناسان، سال ۲۰۰۷ را سالی ناامیدکننده برای صنعت خودروسازی اروپا خواندند و با نگرانی اعلام نمودند، چین که هم‌اکنون با تولید ۵

پیچیده مونتاژ و تولید که بر اساس تکنیک‌های دانش محور بنا شده‌اند، این صنعت را در آلمان از قدرت رقابت جهانی برخوردار می‌سازند. بخش‌های فعال تولیدی در این صنعت شامل قطعات و تجهیزات خودرو، وسایل نقلیه تجاری، تجهیزات خرد، کانتینر، موتورسیکلت، تریلی و ماشین‌های کشاورزی، ماشین‌های مربوط به ساخت و ساز مثل جرثقیل‌ها و کامیون‌ها می‌باشند. شرکت‌های آلمانی، استانداردهای بین‌المللی و جهانی مربوط به ایمنی جاده و خودرو، جلوگیری از آلودگی محیط زیست و کاهش مصرف سوخت را به خوبی رعایت کرده و گواهی‌نامه‌های متعددی هم در این زمینه دریافت نموده‌اند. صنایع خودروسازی این کشور، همچنین در زمینه طراحی خودرو به سبب در دست داشتن ابزار دقیق و پیشرفته اندازه‌گیری و مهندسی، جایگاه قابل توجهی در دنیا دارند. پنج کارخانه بزرگ تولیدکننده خودرو در آلمان عبارتند از مرسدس بنز، بی‌ام و، فولکس واگن، آئودی و اوپل.

### اقتصاد خودرو در آلمان

آمریکا با تولید ۱۱ میلیون دستگاه و ژاپن با تولید ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه در سال، در رتبه‌های اول و دوم تولید خودرو در جهان قرار دارند. آلمان در سال ۲۰۰۶ میلادی با تولید ۵ میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه انواع خودرو، در رتبه سوم جهان قرار گرفت. ولی این کشور با توجه به صادرات ۶۰ درصدی تولیدات خود به خارج، چند سال است که در صدر صادرکنندگان خودرو در

اقتصادها را داشته است حال آن که رشد سرانه GDP آن کمتر از آلمانی است که مانند ژاپن جمعیت آن در حال کاهش می‌باشد.

در مورد برخی کشورهای در حال توسعه نیز، وقتی به آنها از منظر رشد سرانه GDP نگریسته می‌شود همه چیز فرق می‌کند. برزیل که یکی از اقتصادهای چابک آمریکای لاتین است، از نظر رشد سرانه GDP با رقمی ۲/۳ درصدی، کمی سریع‌تر از اقتصاد ژاپن رشد داشته است. برعکس، روسیه که جمعیت آن بیش از هر کشور بزرگ دیگری با کاهش روبه‌رو است (۰/۵ درصد در سال) دارای رشد سرانه GDP برابر با ۷/۴ درصد می‌باشد. از سوی دیگر، هندی‌ها که به خاطر رشد اقتصادی بالای خود و نزدیک شدن آن به چین، به خود مباحثات کنند، رشد جمعیت بالایی دارند. به این ترتیب، رشد سرانه GDP هند با رقم ۶/۸ درصد نسبت به رقم ۱۰/۲ درصدی چین، کمتر است.

باید گفت، رشد اقتصادی دنیا در پنج سال گذشته به طور متوسط ۴/۵ درصد بوده که در ۳ دهه گذشته سابقه نداشته است. البته این رقم در مقایسه با دوران طلایی دهه ۱۹۶۰ که رشد اقتصادی جهان به ۵ درصد رسیده بود، اندکی پایین‌تر است. اما امروزه، جمعیت دنیا با سرعتی نصف دهه ۱۹۶۰ رشد می‌کند و به این ترتیب، نرخ رشد سرانه GDP دنیا هم‌اکنون بیش از هر زمان دیگر است.

### باز تعریف رکود

اگر قبول کنیم که بهترین راه برای بررسی سلامت اقتصاد یک کشور، بررسی رشد سرانه GDP است، پس باید تعریف و برداشت خود از رکود را نیز تغییر دهیم. رکود به معنی کاهش محصول ناخالص داخلی کشوری در یک مدت زمان معین - مثلاً دو فصل متوالی - است. ولی رشد GDP صفر درصدی در ژاپن به دلیل کاهش جمعیت این کشور باعث می‌شود تا مردم آن باز هم وضعیت بهتری پیدا کنند. اما در آمریکا، این وضعیت به معنای بدتر شدن وضعیت مردم است.

بنابراین، تعریف درست برای رکود، همان کاهش نرخ متوسط درآمد سرانه افراد است. بر این اساس، اقتصاد آمریکا از فصل چهارم سال گذشته تاکنون، در رکود به سر می‌برد، در حالی که این کشور در همین مدت دارای رشد اقتصادی ۰/۶ درصدی بوده ولی درآمد سرانه افراد ۰/۴ درصد کاهش یافته است. بسیاری از مردم آمریکا و به خصوص سیاست‌مدارانی که تنها هدفشان، به دست آوردن سلطه نظامی و اقتصادی بر جهان است، با بی‌اعتنایی از کنار این ارقام می‌گذرند. این به آن دلیل است که آنها تنها شاخص سلامت اقتصادی را نرخ رشد GDP می‌دانند.

از سوی دیگر، اتحادیه اروپا که کمتر علاقه‌ای به سلطه‌گری دارد، با کاهش ارزش دلار در برابر یورو منتظر است تا امسال، به عنوان بزرگترین اقتصاد دنیا مطرح شود - چیزی که خیلی هم دور از انتظار نیست. ■

اوصاف، هم‌اکنون صنایع خودروسازی آلمان به دلیل افزایش فشار رقابت از سوی کشورهای اروپای مرکزی، با بحران مواجه شده‌اند. در حال حاضر مونتاژکاران و تولیدکنندگان قطعات و تجهیزات، به سختی تلاش می‌کنند تا نیروی کار ارزان را حفظ و حتی المقدور آن را ارزان‌تر نیز بسازند، چراکه صاحبان صنایع خودروسازی، این موضوع را برای حفظ و توسعه مزیت نسبی در صنعت خودروسازی آلمان ضروری می‌دانند. ■

کارگران ماهر و باانگیزه که با ساعات کاری بلند اما انعطاف‌پذیر و حقوق و دستمزد پایین کار می‌کنند و این موضوع، هزینه نیروی کار را در صنایع خودروسازی آلمان کاهش داده است. پروسه و روند گرفتن مجوز تولید در این منطقه بسیار سریع و آسان است و همچنین، وجود زیرساخت‌های مربوط به حمل و نقل، ارتباطات و تسهیلات ارایه شده برای فعالیت‌های تحقیقاتی، این منطقه را برای سرمایه‌گذاران، بسیار جذاب و مناسب ساخته است. با تمام این

### تصویر متناقض شاخص‌ها

## تمام آمارهای اقتصادی واقعیت را نشان نمی‌دهند

وقتی از منظر سرانه تولید به دنیا نگاه می‌کنیم، واقعیت چیز دیگری است.

کاهش است. به این ترتیب، سرانه محصول ناخالص داخلی ژاپن در ۵ ساله منتهی به ۲۰۰۷ به طور متوسط سالانه ۲/۱ درصد رشد داشته، در حالی که این رقم برای آمریکا ۱/۹ درصد و برای آلمان تنها ۱/۴ درصد بوده است. به زبانی دیگر، بر خلاف تصور عموم، نرخ رشد متوسط درآمد مردم در ژاپن در بین سه کشور ثروتمند دنیا بیشتر بوده است. در کشورهای گروه ۷ (G7) نیز ژاپن بعد از انگلستان در مقام دوم قرار گرفته است.

بررسی رشد سرانه GDP به جای خود GDP تصویر واضح‌تری در مورد سلامت اقتصادی یک کشور به دست می‌دهد. به عنوان مثال، سیاست‌مداران استرالیایی، اغلب رشد بالای GDP خود در بین کشورهای توسعه یافته - به طور متوسط ۳/۳ درصد در پنج سال گذشته - را به رخ دیگران می‌کشند. این در حالی است که استرالیا، خود بیشترین میزان رشد جمعیت را داشته و در همین مدت، نرخ رشد سرانه GDP آن کمتر از ژاپن بوده است. اسپانیا نیز در بین کشورهای اروپایی، یکی از پُرشده‌ترین

کدام کشور دنیا در پنج سال گذشته، بهترین عملکرد اقتصادی را داشته است: آمریکا یا ژاپن؟ برای پاسخ به این سؤال، بسیاری از مردم، آمریکا را انتخاب می‌کنند.

برداشت عمومی مردم آن است که اقتصاد آمریکا (با وجود وقوع عنقریب بحران مالی و مسکن) هنوز هم با سرعت رو به جلو حرکت می‌کند و اقتصاد ژاپن هم با سرعتی لاک‌پستی به جلو می‌رود.

درست است که متوسط نرخ رشد محصول ناخالص داخلی (GDP) آمریکا با رقم ۲/۹ درصد از ژاپن با رقم ۲/۱ درصدی، بیشتر است اما بهترین شاخص مقایسه دو اقتصاد، نه سرعت رشد GDP که سرعت رشد سرانه محصول ناخالص داخلی است.

رشد اقتصادی آمریکا با توجه به نرخ رشد جمعیت بالای آن (۱ درصد) که به مدد نرخ بالای زاد و ولد و مهاجرت صورت می‌گیرد، بیش از ژاپن است. این در حالی است که از سال ۲۰۰۵ به بعد، جمعیت ژاپن در حال

