

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت در گفت و گو با صنعت تاکید کرد

صنعت خودرو و چشم‌انتظار رالی قدرت در هر مز



مهدی هاشم‌زاده
کارشناس انرژی

تاثیر بسته ماندن تنگه هرمز و از آن طرف محاصره دریایی بر ایران یک اثر دوطرفه دارد، زیرا اولاً موجب تشدید تنش خواهد شد و خود این موضوع موجب افزایش قیمت انرژی خواهد شد و ثانیاً خروج واقعی انرژی از این منطقه را به شدت محدود خواهد کرد و اثرگذاری بر افزایش قیمت انرژی خواهد داشت. در این بین، ایران با تکیه بر رویکردهای متنوعی از روش‌هایی نظیر جابه‌جایی نفت در وسط اقیانوس یا حمل‌ونقل زمینی یا ریلی نفت خام و فرآورده توانسته است که تاکنون بخش مهمی از نفت خام خود را صادر کند، اما در طرف مقابل، امریکا مجبور به تخلیه ذخایر استراتژیک نفت خود شده است و چین نیز از این جنگ، بیشترین نفع را در توسعه صادرات پیل‌های خورشیدی و خودروهای برقی برده است.

بازی محاصره و بسته بودن تنگه هرمز بر سر این است که کدام طرف بیشتر دوام می‌آورد و این وضعیت در نهایت برنده بخش دوم جنگ بعد از آتش‌بس را مشخص خواهد کرد. وضعیت توری امریکا افزایشی شده است و نزدیک به قیمت‌های بالای بعد از شروع جنگ روسیه با اوکراین شده است و عملاً به بالاترین سطح تورم در سه سال اخیر رسیده است. همچنین متحدان امریکا یعنی اروپا و ژاپن و کره جنوبی وضعیت به‌مراتب بدتری دارند، زیرا بعد از جنگ روسیه و اوکراین، تمام تمرکز تامین انرژی اروپا به سمت کشورهای حاشیه خلیج فارس رفت و بسته شدن تنگه هرمز و دو قفل کردن این بسته شدن با محاصره دریایی علیه ایران، عملاً منجر به کاهش شدید دسترسی کشورهای مختلف دنیا به انرژی شد؛ در این بین خود امریکا نیز در زمان بسیار مهمی و نزدیکی درگیری در فاز جدید با چین بعد از فاز اول درگیری با این کشور در جنگ تعرفه‌ها سال ۲۰۲۳، در حال تخلیه ذخایر نفتی خود است که چین نیز با دقت در حال نظاره‌گری این وضعیت است.

در مقابل مسئله انرژی این موضوع بر چین بوده است؛ این در حالی است که چین در بحران انرژی نیز به سراغ سوادآوری رفته است به‌نوعی که از جنگ انرژی در خلیج فارس با تکیه بر شرکت‌های فناوری حوزه تولید برق پاک و تجدیدپذیر و همچنین صنعت خودرو برقی توانسته است که از جنگ تحمیلی سوم ایران با دشمن امریکایی صهیونیستی، سود بالایی کسب کند و در ما مارس صادرات پیل‌های خورشیدی و خودروهای برقی چین در رکوردشکنی کرده است؛ به‌نوعی که فروش خارجی شرکت بی‌وای دی بیست از ۷۱ درصد در این ماه رشد داشته است و بازارهای آسیا، اروپا و آفریقا نیز مقصد این رشد صادرات بوده است.

برای ایران نیز مسئله محاصره دریایی بر درآمد ارزی کشور اثرگذار است، اما رویکردهای متعددی برای دور زدن این مسیر وجود دارد؛ با توجه به قیمت بالای نفت و درآمد بسیار پایین پیش‌بینی‌شده در بودجه پیرامون بحث فروش نفت، صادرات زمینی یا ریلی نفت به چین و همچنین صادرات نفت خام به کشورهای همسایه و آسیای مرکزی به‌عنوان رویکردهای جایگزین فعلی در نظر گرفته شده که کمترین آسیب به کشور وارد شود و از همین رو، چین نیز به‌دنبال تقویت مسیر زمینی تجارت خود با غرب آسیا و سپس رسیدن به بازارهای اروپا و آفریقا است که در این بین همکاری بین ایران و چین از مسیرهای کریدور میانی، مسیر چین افغانستان ایران و همچنین مسیر چین پاکستان ایران نیز در حال تقویت شدن است و همین موضوع دست امریکا را باز هم در مقابله با چین خواهد بست و منجر به از دست رفتن اهمیت تنگه مالاکا در درگیری بین امریکا و چین خواهد شد. هر روز بسته ماندن تنگه هرمز و رسیدن به سطح بحرانی در ذخایر کشورهای گوناگون دنیا، منجر به افزایش بیشتر قیمت نفت خام و گاز طبیعی و همه فرآورده‌های وابسته به نفت و گاز چه در خود زنجیره پایین دست نفت و گاز و چه در زنجیره دیگر محصولات انرژی پایه خواهد شد و به این ترتیب تورم روزبه‌روز افزایش خواهد یافت.

این وضعیت دوام چندانی نخواهد داشت و بازی اصلی نیز این است که کدام طرف در نهایت در مقابل این وضعیت کوتاه خواهد آمد و با توجه به این وضعیت، احتمال بازگشت به جنگی کوتاه‌مدت یا خروج یک‌طرفه امریکا نیز از جنگ وجود دارد. بنابراین تاثیر بسته ماندن تنگه هرمز و از آن طرف محاصره دریایی بر ایران یک اثر دوطرفه دارد زیرا اولاً موجب تشدید تنش خواهد شد و ثانیاً موضوع موجب افزایش قیمت انرژی خواهد شد و ثانیاً خروج واقعی انرژی از این منطقه را به شدت محدود خواهد کرد و اثرگذاری بر افزایش قیمت انرژی خواهد داشت. در این بین، ایران با تکیه بر رویکردهای متنوعی از روش‌هایی نظیر جابه‌جایی نفت در وسط اقیانوس یا حمل‌ونقل زمینی یا ریلی نفت خام و فرآورده توانسته تاکنون بخش مهمی از نفت خام خود را صادر کند، اما در مقابل، امریکا مجبور به تخلیه ذخایر استراتژیک نفت خود شده و چین نیز از این جنگ، بیشترین نفع را در توسعه صادرات پیل‌های خورشیدی و خودروهای برقی برده است.

شهاب صفایی
editor@smtnews.ir

با تشدید تنش‌های تاریخی و تحولات جاری در منطقه، بار دیگر احتمال بروز اختلال در تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز به یکی از دغدغه‌های مهم اقتصاد و تجارت تبدیل شده است؛ گذرگاهی راهبردی که هرگونه ناامنی در آن می‌تواند زنجیره تأمین بسیاری از صنایع، از جمله صنعت خودرو را با چالش جدی مواجه کند. صنعت خودرو ایران که بخش قابل توجهی از تأمین قطعات، مواد اولیه و همچنین واردات خودرو را به مسیرهای دریایی و مناسبات تجاری منطقه‌ای گره زده، در برابر چنین سناریویی آسیب‌پذیری بالایی دارد. در همین چارچوب، برای بررسی سناریوهای محتمل پیش‌روی صنعت خودرو و واردات خودروه در صورت بروز اختلال در تنگه هرمز، با امیرحسین کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت و پژوهشگر حوزه صنعت گفت‌وگو کرده که در ادامه می‌خوانید.

● با توجه به تنش‌های تاریخی و فعلی در منطقه، احتمال بروز اختلال جدی در تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز ایجاد شده در این‌روند چه سناریوهایی را می‌توان برای تأثیر آن بر صنعت خودرو و در ادامه واردات خودرو در نظر گرفت؟

واقعیت این است که بسته شدن تنگه هرمز توسط ما، یک رخداد تاریخ‌ساز خواهد بود و به هیچ وجه نمی‌توان ساده از کنار آن گذشت. نمی‌دانم چگونه این جنگ تمام می‌شود، اما بر حسب اینکه پیروزی نصیب کدام طرف شود و البته با چه میزان خسارت و هزینه، دنیای پس از آن متفاوت خواهد بود. این جنگ در راستای یک تغییر پارادایمی عظیم در جهان در حال وقوع است. ما آن طرف با امریکایی روبرو هستیم که حدود ۸۱ سال است بعد از پایان جنگ صنعت خودرو برقی توانسته است که از جنگ اول دنیا است. از این ۸۱ سال، حدود ۴۶ سال تا پایان ۱۹۹۱ که شوروی فروپاشید در جنگ سرد بود و بعد از آن تقریباً تنها ابرقدرت نظامی جهان هم بود. از حدود ۱۹۷۷ هم که چین وارد بازی جهانی شدن شد، عملاً جهانی‌سازی به رهبری امریکا یک دوران حدود ۴۵ ساله رهبری کامل اقتصاد دنیا توسط امریکا شروع شد. اما در حدود سال ۲۰۱۸ چین نخستین نشانه‌های ابرقدرت شدن اقتصادی را بروز داد و امریکا به رهبری ترامپ، در آن زمان جنگ تعرفه‌ای را آغاز کرد. البته از آن زمان ۴ سال ترامپ کنار رفت و جنگ بالا نگرفت و البته دوران کرونا، دورانی شد که چینی‌ها با اقتصادهای دیگر دنیا به سرعت سبقت گرفتند و عملاً تنه به تنه امریکا زدند. با بازگشت ترامپ در ابتدای ۲۰۲۳، جنگ تعرفه‌ای رسماً آغاز شد. این یک اتفاق دیوانه‌وار به نظر می‌رسد. اما به نظر من این بخشی از یک تغییر راهبردی امریکا برای حفظ جایگاه ابرقدرتی خود در اقتصاد و قدرت سخت است. اما چینی‌ها، در این حدود ۵۰ سال بازگشت به همکاری‌های جهانی، علانشان دادند خیلی با غربی‌ها فرق می‌کنند و نظم و شایسته‌سالاری چین، ضعف نظام دیکتاتوری را پوشش داد و چین همچنان با قدرت و سرعتی بی‌سابقه به رشد اقتصادی خود ادامه می‌دهد. آنها خیلی آرام هستند و عملاً هیچ عجله‌ای برای به رخ کشیدن قدرت خود به دنیا ندارند. اما امریکایی‌ها این را به خوبی فهمیده‌اند. آنها می‌دانند که عن‌قریب نظام حاکم بر اقتصاد، تولید و حتی علم و فرهنگ در چین، مانند یک سیاهچاله، تمام سرمایه‌های دنیا را به سمت خود بکشد و حتی امریکا را که این کار را عملاً خودش در این دوران ۸۰ ساله انجام داد از تو خالی خواهد کرد. خوب است نگاهی بیندازیم به هجوم نخبگان علمی و فناوری جهانی به دانشگاه‌ها و مراکز فناوری چینی. به خوبی این تغییر پارادایمی را مشاهده می‌کنیم. حال اگر امریکا به‌طور جدی جلوی این حرکت‌های آرام و خزنده چین را نگیرد، عملاً به‌زودی چیزی از امریکایی به‌شدت بظهاک و رولنجر نمی‌ماند. پس باید بچینند. البته اینها همگی داستان‌سرای خیلی مختصر و کوتاهی بود از یک واقعه عظیم در حال وقوع که ابعاد بسیار گسترده کلاً جهانی دارد.

● حال در این بازی با بهتر است بگوییم جنگ جهانی که شکلی کاملاً پیچیده و چند بعدی به خود گرفته و فعلاً شبیه جنگ جهانی اول و دوم نیست، آیا ارکان قدرت دیگری هم در دنیا وجود دارند؟ ایران کجای این بازی است؟

روسیه که حدود ۴ سال پیش درگیر جنگ با اوکراین شد و با این حرکت روسیه و اروپا هم درگیر مسائل کامل دست و پاگیر و پر هزینه شدن و هم اکنون به خود مشغولند. اما ایران به‌عنوان یک بازیگر ژئوپولیتیک از ۱۹۷۹ از قطار جهانی‌سازی پیاده شد و مسیر دیگری را پیگیری کرد. در این ۴۷ سال، عملاً ایران به یک شبه‌ابرقدرت نظامی و ابرقدرت فرهنگی تبدیل شد. ایران در یک جایگاه بسیار مهم جغرافیایی قرار داد و مهم‌ترین سرمایه‌اش فرهنگ غنی و ایده‌ای بسیار پر قدرت برای تعالی در زندگی بشری است. به همین دلیل مستضعفان جهان یا اگر محدودتر فکر کنیم، مستضعفان منطقه به‌شدت به سمت ایران تمایل دارند و به‌تدریج ترکیب این توان فرهنگی - تمدنی با توان نظامی، در حدود بیست سال گذشته، ایران به یک شبه‌ابرقدرت تبدیل شد و به لیگ بزرگان نظامی درآمد. هر چند شاید از نظر قدرت ظاهری نظامی جزه کشور دنیا نباشد، از جمله اینکه به لحاظ ظاهری ما حتی از پاکستان هم عقب‌تریم؛ اما با ترکیب دیگر ابعاد قدرت شامل قدرت نرم و سخت ایران در این سال‌ها، به این لیگ ورود پیدا کرد. امریکا و البته با فشار و رهبری رژیم اشغالگر، به‌اشتباه وارد جنگ مستقیم با ما شد. آنها در برآوردهای خود اشتباه کردند و گول ظاهر امکانات

نظامی و البته ضعف اقتصادی ما را خوردند و فکر کردند می‌توانند ما را هم مانند افغانستان، عراق و ونزویلا در عرض چند روز تسخیر کرده و دولت مرکزی را سرنگون کنند. اما این جنگ هم اکنون با پیروزی نظامی ما فعلاً در حالت تعلیق است. این جنگ نشان داد ما به لحاظ ساختار نظامی توان پشت پرده‌ای داریم که خیلی با ساختار امریکایی‌ها بدون تاریخ فرق می‌کند. ما نشان دادیم که دارای تمدنی بسیار بزرگ و ریشه‌دار هستیم که ابعاد ترکیبی قدرت و جنگ را در قرن بیست و یکم به خوبی درک کرده‌ایم. شاید در اقتصاد قوی عمل‌نکرده‌ایم، اما این تمدن کهن، ملتی ساخته که بسیار متفاوت از غربی‌ها و حتی شرقی‌های چشم‌پادامی فکر و عمل می‌کنند. پس الان جنگ، جنگ تمدنی است: یک تمدن مبتنی بر فرهنگ و اعتقادات عمیق با یک تمدن مبتنی بر عقلانیت پوزیتیویستی و ظاهر مادی.

● پس چگونگی این جنگ خیلی چیزها را تعیین می‌کند؟

این جنگ به این راحتی‌ها تمام نمی‌شود. یعنی برای هر سه طرف جنگ یعنی ایران و امریکا و رژیم اشغالگر، این جنگ هویتی است و تا آخر ادامه دارد؛ یعنی به این سادگی بعید می‌دانم تمام شود. به عبارتی فکر می‌کنم این وضعیت کج‌دار مرز مدتی ادامه می‌یابد؛ چراکه بعید است امریکا بخواهد به نرخ به خاک و خون کشیدن کل منطقه به این پیروزی دست یابد. پس با این فرض به شما پاسخ می‌دهم که حداقل امسال ما در یک حالت نه جنگ و نه صلح، شبیه ۹ ماه پایانی سال گذشته، بعد از جنگ ۱۲ روزه قرار داریم. با این تفاوت که تنگه دست ما است. در این حالت اتفاقات متعددی را شاهد خواهیم بود. نخستین آن که رخ داده، افزایش شدید قیمت‌ها انواع کالاها و حامل‌های انرژی در دنیا است. پشت بند آن، هزینه لجستیک هم در دنیا بالا می‌رود. همزمان ریسک‌ها به‌شدت بالا رفته و نظام بیمه کلا دست‌خوش به هم ریختگی عمیق می‌شود. بدین ترتیب اقتصادهای مختلف اروپایی و آسیای جنوب شرقی هم به‌شدت دستخوش چالش‌های بزرگ می‌شوند و به دوران توری دهه هفتاد میلادی بازمی‌گردند. در چنین حالتی تجارت جهانی و نظام جهانی تجارت به هم می‌ریزد.

از آن طرف چین در صنعت خودرو، دنیا را وارد یک جنگ بزرگ کرده و به سرعت در حال هجوم به بازارهای گوناگون به‌ویژه بازارهای اروپایی و امریکایی است و چنان بقیه رقبای جهانی را یکی یکی زمین می‌زند که همه شرکت‌های غول دنیا مات و حیرت‌زده در حال دویدن هستند، بلکه بتوانند کاری انجام دهند. این شرکت‌های غول خودبه‌خود دست به دامن دولت‌های مرجع خود می‌شوند تا بلکه جلوی این هجوم را با هر ابزاری، حتی ابزار جنگ نظامی بگیرد. فعلاً در مرحله جنگ با ابزار تعرفه‌ای و موانع غیرتعرفه‌ای هستیم. بدین ترتیب ما عملاً به یک دوران گذار بزرگ وارد شده‌ایم که اصلاً مانند بخش دیگر تاریخ نیست و دقیقاً نمی‌توان گفت چه می‌شود. من فعلاً پیش‌بینی‌ام این است که چینی‌ها دست کم تا ۲۰۳۰ برندها این بازی بزرگ هستند. اینکه اروپایی‌ها، امریکایی‌ها و قدرت‌های اقتصادی شرق آسیا چگونه راه‌حلی برای مقابله پیدا می‌کنند، خیلی معلوم نیست. حال بر می‌گردد که ایران. ما در این جنگ ضربه اقتصادی خوردیم. البته این ضربات در ادامه ضرباتی قبلی جنگ اقتصادی بود که از همان آغاز انقلاب شکوهمند اسلامی شروع شد و البته از ۱۳۹۱ با تحریم‌های جدید به مرحله‌ای کاملاً متفاوت وارد شد و در ۱۳۹۷ به سنگین‌ترین تحریم‌های تاریخ معاصر تبدیل شد و اقتصاد ما را زمینگیر کرد. صنعت خودرو ما متعاقب از تحریم آخر (۱۳۹۷) وارد یک دوران بسیار بدی شد که متأسفانه همراه شد با بدترین تصمیمات در دنیای سیاستگذاری صنعتی و اقتصادی. نتیجه این سیاست‌گذاری‌های غلط در مقابل هجوم همه‌جانبه سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و نهایتاً امروز نظامی امریکایی‌ها به ایران در این ۱۵ سال، صنعت خودروری داریم با بیش از ۵۰ خودروساز سواری‌ساز و ۵۰ تجاری‌ساز و بالای ۱۰۰ موتورسکلت‌ساز که تقریباً همه در حصد کوتوله اقتصادی در مقیاس‌های جهانی هستند. البته دو غول صنعتی داشتیم که امروز با صدها همت زیان انباشته و بازاری آشفته و زنجیره تأمین خسته و مستهلک، در حال جنگ با مشکلات هستند. همزمان با این همه مشکل دولتمردان و وکلای مجلسی داریم که به جای اینکه در این دوران تاریخی، مانند نظامی‌های ما مبتنی بر حرکتی ساختار یافته، منسجم، منظم و هدفمند با تکیه بر توان داخلی و هوشمندی در رهبری منسجم تمامی امکانات کشور



از منابع انسانی گرفته تا منابع جغرافیایی عمل کنند، همچنان دنبال ایجاد رقابت توسط واردات هستند. از این‌رو متأسفانه من

دوران خوبی را برای صنعت و بازار خودرو پیش‌بینی نمی‌کنم. درحالی‌که غربی‌ها با آن همه توان اقتصادی و علمی و فناوری خود بر مقابله با هجوم صنعت چین به کشورشان، در حال بستن تعرفه و ایجاد انواع موانع غیرتعرفه‌ای هستند، ما در حال کاهش تعرفه‌ها و کاهش انواع موانع فنی برای واردات انواع خودرو و حتی خودرو دست‌دوم هستیم. همزمان با انواع چالش صنعتی از جمله کمبود برق و گاز و انواع مواد اولیه روبرو هستیم. از آن طرف هم دولت به خاطر کمبود درآمدهای ارزی محدودیت‌های بسیاری مقابل تجارت بین‌المللی صنعت ایجاد کرده است و در همان حال برای کسب درآمد ریالی، انواع عوارض داخلی دولتی و شبه‌دولتی را بالا برده است. همزمان با بسته ماندن تنگه مسیر دور زدن تحریم‌ها باید تغییر ظرفیت‌های زمینی جایگزین مسیر دریایی محدودیت‌هایی دارد. ضمن اینکه هزینه آن خیلی بالاتر از هزینه‌های سال گذشته از مسیر دریایی است.

● طبق آنچه گفته شد ما وارد دورانی از چالش‌های عمیق‌تر شده‌ایم که حداقل نتیجه آن افزایش شدید قیمت‌ها و کاهش معنی‌دار تولید است. در این زمینه چه باید کرد؟

اگر مسئولان و سیاست‌گذاران در رفتار خود تجدیدنظر کنند و از مسئولان نظامی، روش‌های مدیریتی بیاموزند، شاید بتوانیم امیدوار باشیم که در عرض کمتر از شش ماه، بتوانیم تنش‌ها را مدیریت کنیم و به یک تولید نسبت نرمال و باثبات برگردیم. هر چند که به هیچ وجه قیمت‌ها به حالت نرمال قبلی بازمی‌گردند. اما اگر سیاست‌هایی که تا کنون دنبال شده است و متأسفانه هم‌اکنون هم در حال تقویت است و تمرکز روی واردات و مانع‌تراشی در مقابل تولید، احتمال خیلی زیادی دارد که تولید تا اواسط تابستان به‌شدت کاهش یابد. نمی‌خواهم درباره پیامدهای آن صحبت کنم، چون به اندازه کافی این مردم نگرانی دارند.

● آیا راه‌حلی برای جلوگیری از این اتفاقات داریم؟ چگونه می‌شود ریسک‌ها را کم کرد؟

در این دوران سخت ما هم باید واقع‌نگر باشیم و بدانیم که در دوران سخت بالا سخت کار کرد و سختی‌ها را تحمل کرد. اگر بخواهیم مانند ده هشتاد که درآمدهای نفتی حسابی ما را باد کرده بود عمل کنیم، این دفعه بیماری هلندی اقتصاد ما که به همه جا منتساز داده، ما را زمین می‌زند. تنها یک راه‌حل می‌ماند و آن تمرکز روی داشته‌ها و راه‌سازی توانمندی‌های مردم و بخش خصوصی و تمرکز راهبردی در دولت برای استفاده بهینه از منابع در نقاط راهبردی است. به عبارتی همان راهبردی که در جنگ جواب داد (میدان با نظامیان و خیابان با مردم) باید در اقتصاد و صنعت خودرو پیاده شود. این سیاست کلان که عرض کردم دارای جزئیات داخلی برای حداکثرسازی توان تولید داخلی از شرایط موجود به مردم اجحاف نکند و دوم اینکه درآمد مالیاتی و تعرفه‌های دولت را بالا ببرند. در چنین شرایطی حتماً تعرفه‌ها باید حداقل به ۴۵ درصدی که سه سال پیش بود برگردد. بدین ترتیب ما می‌توانیم همزمان با مدیریت بهینه ارز، نیاز واقعی حمل‌ونقل را تأمین کنیم و همزمان با حفظ اشتغال چرخ اقتصاد را در حال چرخش نگه داریم و شاید هم تقویت کنیم و نهایتاً به مهم‌ترین کار تاریخی در صنعت و بازار خودرو بپردازیم: حذف رانت‌ها.