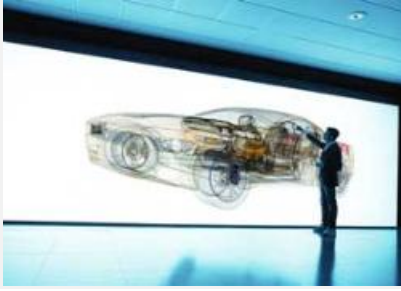


چین و تولید یک میلیارد خودرو در سال

کشور چین کم‌کم در حال تبدیل شدن به غول اقتصادی دنیاست و دیگر جایی روی سیاره زمین را نمی‌توان یافت که اثری از محصولات چینی در آنجا نباشد.



جام جم آنلاین: کشور چین کم‌کم در حال تبدیل شدن به غول اقتصادی دنیاست و دیگر جایی روی سیاره زمین را نمی‌توان یافت که اثری از محصولات چینی در آنجا نباشد. کشور چین که طی سال‌های اخیر شتاب روزافزونی در تولید داشته، بازارهای بسیاری از کشورهای دنیا را از آن خود کرده است.

چینی‌ها که تا به امروز در تولید خودرو حتی در کشورهای همسایه خود چندان شناخته شده نبوده‌اند، در سال‌های اخیر با سرمایه‌گذاری‌های عظیمی که در این بخش داشته‌اند پیشرفت‌های قابل‌ملاحظه‌ای کرده‌اند و با ادامه روند کنونی و براساس پیش‌بینی‌های انجام شده تا 40 سال آینده چین قادر به تولید یک میلیارد خودرو در سال خواهد بود. اما فکر می‌کنید خودروهای چینی چه ویژگی‌هایی خواهند داشت؟ آینده خودروسازی در چین چگونه است؟ و آیا آنها در تولید خودرو و در رقابت با غول‌های خودروسازی جهان موفق خواهند بود؟

درست در مقابل در ورودی کارخانه تولید اتومبیل بریلیانس در حاشیه شهر صنعتی شن یانگ در شمال شرقی چین، ردیف‌هایی از مینی‌بوس‌های سفید رنگ مارشال را می‌بینیم که در کنار هم صف‌آرایی کرده‌اند. این مجموعه تولیدی شامل کارگاه‌های مونتاژ، ستادهای کمکی، خوابگاه‌های کارگران و پارکینگ موقت برای محصولات شرکت است. در یکی از کارگاه‌های تولیدی کم‌نور و غارمانند، کارگرانی را می‌بینیم که با لباس‌های زرد مایل به قهوه‌ای و کلاه‌های آبی‌رنگ مشغول مونتاژ بدنه اصلی مینی‌بوس‌های جدید هستند و همگی با تکرار یک وظیفه خاص، کاری انجام می‌دهند. دود ناشی از ابزارهای جوشکاری و بوی گاز و پلاستیک فضای کارگاه را پر کرده است. در محوطه بیرونی کارگاه، هر جا را که نگاه می‌کنی، پر است از لوگوهای بیضی شکل با آرم بریلیانس که تا حدودی شبیه به آرم شرکت عظیم خودروسازی تویوتا است. شکل این آرم شاید به نوعی به دلیل تجلیل از شرکت ماموت است که با همکاری‌های خود، کمک‌های زیادی را به شرکت بریلیانس کرده است. این کارگاه نمایی کوچک از صنایع رو به رشد خودروسازی در کشور چین است. در حال حاضر با سرمایه‌گذاری‌های به عمل آمده، چینی‌ها سالانه حدود 8000 مینی‌بوس جین بی و گرانس را با کپی‌برداری مینی‌بوس‌های هایس و گرانیوای شرکت تویوتا و تحت لیسانس این شرکت ژاپنی تولید می‌کنند و به فروش می‌رسانند.

یکی از مسوولان این شرکت خودروساز چینی می‌گوید: «#171 در ابتدا ما توانایی توسعه و بهبود کیفیت خودروهای خود را به تنهایی نداشتیم، اما اکنون فقط موتورهای خودروهایمان را از شرکت تویوتا می‌خریم. ما از 2 نوع موتور در تولیداتمان استفاده می‌کنیم؛ یکی موتورهای ساخت شرکت تویوتا و دیگری موتورهایی که ساخت شرکت خودمان است. البته همه چیز به انتخاب مشتریان بستگی دارد. اگر مشتریان ما خودروهای با موتور ساخت شرکت تویوتا را خواسته باشند ما همان را اجرا می‌کنیم و اگر از موتورهای چینی استقبال کنند نیز همان را روی خودرو نصب می‌کنیم.»

کشور چین از سال 1994 تلاش‌های برنامه‌ریزی شده‌ای را برای تولید خودرو و وسایل نقلیه آغاز کرده است. این جریان صنعتی که صنعت پایه ملی نام گرفت، ادامه یافت. در آن زمان شرکت هوآچن که شرکت بریلیانس زیرمجموعه آن بود حدود 35000 نفر را استخدام و کار تولید خودرو در چین را آغاز کرد. دیری نپایید که خرید 14 میلیون وسیله نقلیه در یک سال توسط مشتریان چینی، فرصت خوبی را برای خودروسازان بومی و جهانی پدید آورد، چنان که شرکت جنرال موتورز برای اولین بار در سال 2009 بیشترین خودروهای خود را به جای آمریکا در چین به فروش رساند.

در همین دوره زمانی بود که کشور چین، سرمایه‌گذاری عظیمی را برای راه‌سازی و ساخت پروژه‌های زیربنایی آغاز کرد. جاده‌ها، تونل‌ها و پل‌ها یکی پس از دیگری ساخته شدند. در همان دوران، بزرگراهی 4 بانده که به سمت شمالی‌ترین قسمت کشور ساخته شده بود تنها برای عبور کامیون‌ها و خودروهای سواری رسمی و دولتی بود. اما طی سالیان بعد این بزرگراه نیز مانند دیگر بزرگراه‌ها و خیابان‌های شهرهای بزرگ چین با ورود انواع خودروهای سواری شخصی هر روز شلوغ و شلوغ‌تر شدند و همین امر دلیلی بر آغاز ساخت دور تازه‌ای از ساخت و سازهای زیربنایی در صنعت حمل و نقل چین شد. پکن از سال 1360 خورشیدی دور تازه‌ای از ساخت جاده‌ها و راه‌های ارتباطی را آغاز کرد. تا امروز تنها حدود 187 کیلومتر جاده در اطراف پایتخت کشیده شده است. به‌رغم تمام این ساخت و سازها صف‌های طولانی ترافیک که کیلومترها طول دارند، افزایش آلودگی شهری و بالارفتن قیمت سوخت از نتایج افزایش ورود خودرو به جاده‌ها بود. با بروز این مشکلات و برای جلوگیری از معضل ترافیک، آلودگی هوا و کمبود سوخت، مقامات شهر پکن با تشویق مردم به استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی مانند مترو و ایجاد محدودیت ثبت پلاک وسایل نقلیه جدید که به طور متوسط روزانه حدود 24000 خودروی جدید را شامل می‌شود، درصدد رفع این معضلات و مشکلات برآمده‌اند.

با توجه به این مشکلات، سوالی که مطرح می‌شود این است که آیا چین و کشوری مانند هندوستان با این حجم عظیم جمعیتی، قادر خواهند بود در آینده در صنعت خودروسازی عملکرد بهتری داشته باشند؟ آیا آنان از الگوهای بومی تولید بهره خواهند برد یا الگوی آمریکایی - اروپایی را دنبال خواهند کرد؟

گفتنی است سال 2010 در حدود یک میلیارد و 200 میلیون دستگاه انواع خودرو در جهان تولید شد که از این میزان 200 میلیون در کشور چین تولید شده است. این درحالی است که براساس پیش‌بینی‌های انجام شده طی دهه‌های آینده چین به تنهایی توانایی لازم برای تولید یک میلیارد خودرو در سال را خواهد داشت. اما سوالی که ذهن کارشناسان را به خود مشغول کرده است این است که آیا خودروسازان چینی می‌توانند با فناوری‌های روز جهان همگام شوند و در آینده خودروهای پاک را روانه بازار کنند، یا این‌که این کشور همچنان در باتلاق آلودگی هوا، ترافیک و معضلات شهری ناشی از آن دست و پا خواهد زد؟

به گفته مسوولان و کارشناسان چینی، بازار جهانی گرایش زیادی به سمت خودروهای ارزان‌تر و کوچکتر دارد و نه تنها در چین و هند که در دیگر نقاط جهان نیز چنین خواهد بود. در سال‌های اخیر چین با رشد 70 درصدی در فروش خودرو مواجه بوده است. به گفته تولیدکنندگان چینی با این‌که خودروسازان این کشور چینی با مشکلات زیادی در مواد اولیه مواجهند، اما هدف همه آنها تنها افزایش تولید است؛ سیاستی که سال‌هاست در اقتصاد چین حرف اول را می‌زند.

مشکل سوخت در چین

با آن که استخراج و بهره‌برداری صنعتی از نفت اندکی بیش از 100 سال است که باب شده، اما انسان در همین مدت کوتاه حدود یک تریلیون بشکه نفت تولید کرده است و از این میزان، نیمی از آن یعنی حدود 86 میلیون بشکه در روز در سراسر جهان توسط وسایل نقلیه دود می‌شود. براساس آمارهای موجود، تقاضای چین برای نفت بین سال‌های 2000 تا 2007 برابر با کل تولید نفت کشور عربستان که خود از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان نفت است، بوده و حدود یک سوم از واردات نفت این کشور از منطقه خلیج فارس تأمین می‌شود. براساس اعلام آژانس بین‌المللی انرژی، از کل میزان واردات چین 55 درصد از آن را واردات نفت تشکیل می‌دهد که حدود 8 میلیون بشکه در روز است.

نکته: 200 میلیون دستگاه از یک میلیارد و 200 میلیون خودرویی که در سال گذشته در جهان تولید شده است، ساخت یکی از دهه‌ها کارخانه خودروسازی کشور چین است

قیمت هر لیتر بنزین در پکن حدود 4500 تومان است که البته این قیمت به دلیل نوسانات بازار نفت و کاهش ارزش پول ملی روزانه تغییر می‌کند. با ادامه روند کنونی و وابستگی چین به نفت، این کشور احتمالاً در آینده‌ای نزدیک با کمبود و معضل سوخت مواجه خواهد شد. به همین دلیل شرکت ملی نفت در چین، برای اطمینان از تأمین مواد اولیه صنایع این کشور، در حال حاضر در حوزه‌های نفتی زیادی در سراسر جهان سرمایه‌گذاری کرده، لذا دولت چین در تلاش است تا میزان ذخایر نفتی و استراتژیک خود را به ارزش 20 روز واردات که برابر با ارزش 90 روز ذخایر همه کشورهای عضو آژانس بین‌المللی انرژی است، برساند و این سیاست دولت چین در واقع به نوعی ایجاد یک کنسرسیوم نفتی ضد اوپک است. البته هنوز هم آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) با ذخایری که دارد، قادر است روزانه حدود 4 میلیون بشکه نفت اضافه را به بازار عرضه کند.

شاید برخلاف ادعاهای مطرح شده، هنوز نفت زیادی برای استخراج وجود داشته باشد، همچنین سوخت‌های فسیلی دیگری نیز که می‌توان آنها را تبدیل به سوخت‌های مایع کرد. چین خود در حال حاضر یک کارخانه تبدیل زغال سنگ به سوخت مایع دارد که ممکن است در آینده تعداد آنها را افزایش دهد. این کشور با این راهکارها شاید بتواند معضل کمبود سوخت خود را جبران کند ولی بر معضل آلودگی هوا و افزایش گازهای گلخانه‌ای چگونه غلبه خواهد کرد.

چین و آینده خودروهای الکتریکی

با توجه به مشکلات کمبود سوخت و آلودگی‌های زیست‌محیطی، کشور چین بر آن شده تا با گسترش صنایع پاک بتواند تا حدودی از حجم این مشکلات بکاهد. شرکت‌های چینی در حال حاضر حدود 120 میلیون دوچرخه الکتریکی و برقی تولید می‌کنند؛ دوچرخه‌هایی با یک موتور الکتریکی و یک باتری قابل شارژ که روی آن متصل است و با برنامه‌ها و سیاست‌هایی که پیش رو دارند درصدد افزایش این تعداد و همچنین ورود به عرصه تولید خودروهای برقی هستند.

به گفته یکی از مقامات چینی، مهم‌ترین راهکار برای غلبه بر مشکلات مربوط به سوخت‌های فسیلی و خودروهای بنزینی، کاهش واردات نفت و همچنین افزایش صادرات خودروهای پاک، گسترش صنایع سبز و بهره‌گیری از انرژی‌های پاک است. کشور چین درخصوص همین سیاست در سال گذشته توانسته است حدود 40 هزار خودروی پاک صادر کند.

مقامات چینی برای باورند که در آینده خودروهای الکتریکی چین، دنیا را قبضه خواهد کرد، چرا که با حذف مالیات (15 میلیارد دلار) و سرمایه‌گذاری دولت در این بخش، چینی‌ها قادر خواهند بود تا 5 سال آینده حدود یک میلیون خودروی الکتریکی و هیبریدی تولید کنند. در ادامه این سیاست‌ها، به برخی خودروسازان مانند گروه خودروسازی FAW و خودروسازی Dongfeng دستور داده شده تا خطوط تولید خودروهای پاک را راه‌اندازی کنند. همچنین دولت برای حمایت از آنها میلیون‌ها یوان یارانه در نظر گرفته است.

به گفته یکی از خودروسازان چینی، علاوه بر این که هنوز مشتریان به خودروهای هیبریدی اعتماد ندارند، گران‌تر بودن خودروهای هیبریدی به دلیل وجود هر دو نوع موتور برقی و بنزینی مشتریان را برای خرید این اتومبیل‌ها مردد کرده است. با توجه به قیمت بالای این خودروها و عدم تمایل مشتریان به خرید آن، دولت چین برای تشویق خریداران، هم اکنون اقدام به پرداخت 60 هزار یوان یارانه به خریداران خودروهای هیبریدی در 5 شهر بزرگ این کشور کرده است.

براساس آمارهای موجود تاکنون 400 خودروی هیبریدی به عنوان تاکسی در شهر دالیان چین توسط دولت خریداری شده است.

با توجه به این مشکلات، خودروسازان چینی تلاش می‌کنند با تولید وسایل نقلیه عمومی هیبریدی مانند اتوبوس، مینی بوس و تاکسی‌های برقی و هیبریدی بتوانند به خط تولید این گونه خودروها رونق دهند، چرا که این تولیدات توسط دولت خریداری می‌شود. در حال حاضر در چین تنها یک تا 2 درصد از خریداران مشتاق خرید خودروهای برقی و هیبریدی هستند و اغلب خریداران و مصرف‌کنندگان حاضر به پرداخت پول برای این خودروها و حفظ محیط زیست نیستند و تحقق این هدف، راه درازی درپیش خواهد داشت.

scientificamerican / آزاده سیدمیرزایی جهقی