



مجمع کارآفرینان ایران
Iran Entrepreneurs Forum

آینده تولید در جنوب شرق آسیا

سرمایه‌گذاری صنعتی در هند، اندونزی و ویتنام چه معنایی دارد؟

مرکز مطالعات استراتژیک کارآفرینی مجمع کارآفرینان ایران

شهریور ۱۴۰۲

چکیده

دیدار روسای دو کشور ایالات متحده آمریکا و ویتنام در هفته‌های گذشته در کنار افزایش سرمایه‌گذاری کشورهای موسوم به بلوک غرب در اندونزی، موجب شده تا بحث بر سر آینده تولید صنعتی در جنوب شرق آسیا شدت گیرد. بسیاری از تحلیل‌گران با اشاره به تمایل شرکت‌های بین‌المللی به خروج از چین، از قصد سرمایه‌گذاران برای ورود به سه کشور هند، ویتنام و اندونزی خبر می‌دهند. ورود شرکت‌هایی نظیر تسلا به اندونزی در کنار افزایش سطح همکاری‌های ایالات متحده با ویتنام گویای وضعیتی تازه در این منطقه است. به نظر می‌رسد زنجیره تامین جهانی که در طی حدود سه دهه به شکلی متراکم در چین توسعه پیدا کرده بود، در حال خروج از این کشور و بارگذاری در مناطقی نظیر هند، اندونزی و ویتنام است. نیروی کار ارزان و فراوان، دسترسی فراگیر به مواد اولیه موردنیاز برای ساخت باتری‌های الکتریکی در کنار فقدان حساسیت‌های امنیتی آمریکا به این قبیل کشورها موجب شده تا سرمایه‌گذاران صنعتی به سمت ورود به این کشورها حرکت کنند. به نظر می‌رسد کشورهای مذکور در کنار تحولات امنیتی-اقتصادی چین و آمریکا، نوعی از سیاست صنعتی مبتنی بر جذب شرکای بین‌المللی را در پیش گرفته است که در این فرآیند جذب، نقش زیرساخت‌های صنعتی و وجود منابع معدنی غنی نقش کلیدی را ایفا می‌کنند. تحلیل حاضر سعی دارد از خلال بررسی محتوای منتشر شده در رسانه‌های مشهور آمریکایی نظیر اکونومیست، CNBC و بلومبرگ، چشم‌انداز تولید در جنوب شرق آسیا را بررسی کرده و اثرات این تحول صنعتی برای باقی مناطق جهان را مورد ارزیابی قرار دهد.

کلیدواژه‌ها: گسست زنجیره تامین، جنوب شرق آسیا، تولید صنعتی، سرمایه‌گذاری

گزارش اخیر مجله اکونومیست با عنوان «انقلاب اقتصادی آسیا چه معنایی برای جهان دارد»^۱ نگاهی متفاوت به جدال امنیتی-اقتصادی چین و آمریکا در شرق آسیا دارد. تصور کلی درباره این تنش تمام عیار ژئوپلیتیکی، حذف کامل پیوندهای اقتصادی میان آمریکا و چین است اما به نظر می‌رسد تلاش آمریکا بیش از آنکه ناظر بر زمینگیر کردن و قطع همکاری^۲ با چین باشد، متمرکز بر قاعده‌پذیر کردن و ریسک‌زدایی این کشور از طریق ایجاد حلقه‌ای متحدان بر گرد این کشور است. بر همین مبنا نیز اکونومیست در آخرین شماره خود تاکید کرده است تنش بین آمریکا و چین بر پیوند بین کشورهای منطقه اثر گذاشته و آن را قوی‌تر خواهد کرد. به عقیده اکونومیست دلیل اتخاذ چنین رویکردی از سوی آمریکا این است که الزاما ضرر آمریکا نفع چین نیست و بالعکس.

این موضوع را می‌توان در گفته‌های اخیر فرناندز^۳ معاون وزیر انرژی دولت ایالات متحده دید. وی در حاشیه اجلاس سرمایه‌گذاری در بخش معدن آفریقا که اخیرا برگزار شده است، تاکید کرده ایالات متحده نمی‌تواند چین را از زنجیره تامین مواد معدنی حیاتی حذف کند. فرناندز با اشاره به تلاش آمریکا برای متنوع‌سازی تامین‌کنندگان صنعتی خود یادآور شده است: حتی در شرایطی که واشنگتن به دنبال تنوع بخشیدن به منابع مواد تشکیل دهنده خود از باتری‌های خودروهای الکتریکی گرفته تا صفحات خورشیدی است، رویکرد حذف چین را در دستور کار ندارد. وی حتی چند گام رو به جلو برداشته و گفته است: نقش کلیدی چین در فرآوری مواد معدنی خام به این معنی است که این کشور به عنوان یک شریک کلیدی ایالات متحده باقی خواهد ماند، به ویژه به این دلیل که این مواد معدنی جزء مهمی برای باتری‌هایی هستند که وسایل نقلیه الکتریکی را تامین می‌کنند. استفاده گسترده‌تر از خودروهای برقی یکی از اصول اصلی تلاش‌های دولت بایدن برای کنترل تغییرات آب و هوایی است. این رویکرد گرچه دقیقا همان ایده جو بایدن با عنوان ریسک‌زدایی از چین^۴ است و با استقبال رهبران صنعتی جهان در خلال اجلاس جی ۷^۵ همراه شد اما حاوی نتایج و اثراتی برای اقتصاد جهان به ویژه اقتصاد چین، اقتصادهای آسیای جنوب شرقی و اقتصادهای صنعتی نیم کره شمالی جهان است.

آینده تولید در شرق آسیا

شواهد موجود به وضوح نشان می‌دهد تمایل بالایی برای سرمایه‌گذاری بیشتر کارخانجات حاضر در چین، در کشورهای جنوب شرق آسیا وجود دارد. دست کم از سال ۲۰۲۰ رویکردی از سوی رقبای چین در پیش گرفته شده که روی سرمایه‌گذاری صنعتی در چین اثر منفی گذاشته است. برای نمونه ژاپن به ۵۰ شرکت خود مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار کمک بلاعوض کرده تا با متنوع‌سازی زنجیره تامین خود، از چین خارج شوند و تولیدات خود را

^۱ <https://www.economist.com/leaders/2023/09/21/what-asias-economic-revolution-means-for-the-world>

^۲ Decoupling

^۳ Jose W. Fernandez, US Undersecretary for Economic Growth, Energy and the Environment

^۴ Biden: US Is For De-Risking With China, Not Decoupling. Link: https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-05-29/china-rejects-us-claim-that-it-s-de-risking-not-decoupling?utm_source=website&utm_medium=share&utm_campaign=copy

^۵ GV

در سایر کشورهای جنوب شرق آسیا متمرکز سازند. توافق آمریکا و ویتنام، حضور شرکت‌های آمریکایی و اروپایی در اندونزی در کنار تحرکات تازه هند از جمله دیگر روندهایی است که در این زمینه قابل ملاحظه است. گزارش اخیر خبرگزاری CNBC نشان می‌دهد مسئله سرمایه‌گذاری در اندونزی می‌تواند کل آسیای جنوب شرقی را متحول سازد. تصویر کلی رسانه‌ها این است که سیاست‌های دوست‌دار خودروهای برقی در اندونزی، سرمایه‌گذاران جهانی را به این کشور جذب کرده است، اما کارشناسان می‌گویند که تحول در روابط چین و آمریکا می‌تواند سرمایه‌گذاری در صنعت خودروسازی آسیای جنوب شرقی را به طور گسترده‌ای افزایش دهد. دلیل توجه سرمایه‌گذاران به کشورهای آسیای جنوب شرقی این است که این مناطق سرشار از مس، نیکل، کبالت و بوکسیت که مواد ضروری برای تولید باتری خودروهای الکتریکی هستند، می‌باشد. بر اساس گزارش آسه‌آن برایفینگ^۶، اندونزی بزرگترین صادرکننده نیکل است و ۲۲ درصد از ذخایر جهان را در اختیار دارد. این ماده به عنوان یکی از پیش‌نیازهای تولید باتری، اهمیت بالایی برای سازندگان خودروهای الکتریکی دارد. تسلا به واسطه این موضوع و دسترسی به مواد اولیه کمیاب از اندونزی به عنوان قطب جدید تولید محصولات خود یاد کرده است. طبق گزارش CNBC اندونزی از شرکت‌هایی نظیر تسلا به این امید استقبال می‌کند که ذخایر معدنی خود را در جهت تبدیل شدن به یک مرکز کلیدی زنجیره تامین جهانی برای وسایل نقلیه الکتریکی تبدیل کند. جالب اینکه طبق اعلام رسمی دولت اندونزی، صادرات برخی فلزات و مواد معدنی ممنوع شده است. برخی موسسات مشاوره جهان از جمله فیچ سولوشن معتقدند اندونزی با این کار قصد دارد تا سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگانی را که به این مواد نیاز دارند به داخل خاک خود بکشاند.

هدف این کشور برای تبدیل شدن به هاب جهانی باتری خودروهای برقی در سال‌های اخیر مورد حمایت قابل توجهی قرار گرفته است. خودروسازان آسیایی مانند تویوتا و هیوندای میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری کرده‌اند تا تأسیسات تولید خودروهای برقی در اندونزی را توسعه دهند.

گزارش سرمایه‌گذاری آسه‌آن در سال ۲۰۲۲ اشاره کرد که بین سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۱ تولید باتری‌های برقی سهم قابل توجهی از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در مناطقی نظیر اندونزی، مالزی و تایلند را تشکیل می‌دهد. علی‌رغم تلاش‌های اندونزی، این کشور همچنان در افزایش تولید خودرو با موانعی مواجه است. برای اندونزی سخت خواهد بود که جایگزین تایلند به عنوان یک مرکز منطقه‌ای تولید خودرو شود، زیرا این کشور دارای صنعت خودروسازی صادرات محور است. نیشیتا آگاروال، تحلیل‌گر خودرو در EIU گفت: اندونزی با چالش‌هایی از سوی تولیدکنندگان کم هزینه مانند ویتنام و فیلیپین مواجه خواهد شد.

با این حال، رشد بخش خودروهای برقی اندونزی می‌تواند اثر سرریز روی همسایگانش داشته باشد. طبق گزارش می‌بانک، با فراهم کردن دسترسی به مواد کلیدی برای باتری‌های الکتریکی، این کشور «می‌تواند سرمایه‌گذاری بسیار بیشتری را جذب کند و ... به کشورهای عضو آسه‌آن به عنوان یک منطقه کمک کند تا خودروهای الکتریکی را سریع‌تر و ارزان‌تر تولید کنند.»

^۶ ASEAN Briefing

عبارت «آسیای کارخانه‌ای» یکی از چشمگیرترین دستاوردهای اقتصادی تاریخ را توصیف می‌کند. در طول نیم قرن گذشته ژاپن، کره جنوبی، تایوان و اخیراً چین به قطب‌های شلوغی برای تولید کالا تبدیل شدند که سپس آنها را به سایر نقاط جهان، به ویژه غرب ثروتمند، صادر کردند. میلیون‌ها آسیایی با ساختن وسایل از فقر نجات یافتند. بسیاری موفق شدند. اکنون مدل اقتصادی منطقه دوباره در حال تغییر است و عواقبی برای آسیا و جهان دارد.

رونق طولانی مدت تولید آسیا موجی از یکپارچگی تجاری را تقویت کرد. در سال ۱۹۹۰، ۴۶ درصد تجارت آسیایی در داخل منطقه انجام می‌شد. تا سال ۲۰۲۱ این رقم به ۵۸ درصد رسیده بود و آن را به یکپارچه‌ترین قاره پس از اروپا تبدیل می‌کرد. همانطور که آسیا ثروتمندتر شده و شرکت‌های آن عضلانی‌تر شده‌اند، جریان سرمایه‌گذاری نیز منطقه‌ای‌تر می‌شود.



منبع:

- 1- Iain Marlow. ٢٠٢٣. US Says It Can't Cut China Out of Critical-Minerals Supply Chain. Bloomberg news agency. Link: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-09-22/us-says-it-can-t-cut-china-out-of-critical-minerals-supply-chain>