

صنعت | چین خودرو



« ساخت باتری‌های حالت
جامد کم‌هزینه برای
خودروهای برقی چینی

شرکت‌های خودروی برقی
در چین جای خودروسازان
بنزینی را می‌گیرند

«توسعه‌یافتگی» مقوله‌ای است چندوجهی که مؤلفه‌های پرشماری را در بر می‌گیرد. از تحولات عمیق اجتماعی، سیاسی و فرهنگی گرفته تا حوزه‌های صنعتی و فناوریانه، از انگیزه‌مند سازی برای پیشرفت تا اعتماد به نفس و کارآمدی و توجه به فرهنگ و تمدن بومی را می‌توان از جمله «بن پایه‌های» دستیابی به «توسعه پایدار» دانست. در این میان تجربه چین و برآمدن آن در قامت یک قدرت جهانی در قرن بیست و یکم از جایگاهی ویژه برخوردار است. حرکت این کشور در مسیر پیشرفت و توسعه در عرصه‌های مختلف خاصه در حوزه علم و فناوری، تولید، صنعت و به‌ویژه «صنعت خودرو» چنان به‌سرعت انجام گرفت که گاه به نظر می‌رسد دامنه آگاه‌سازی و اطلاع‌رسانی از آن به‌منظور بهره‌برداری‌های بایسته، هم سنگ با دگرگونی‌های داخلی این کشور انجام نگرفته است. ضمن آنکه باید توجه داشت که ویژگی‌های تمدنی، زبانی، فرهنگی و کنشگری اژدهای شرق به همراه ساختار ملت - تمدنی و اندک منابع شناختی به زبان فارسی و دیگر عواملی که پرداختن به آن‌ها مجال دیگر می‌طلبد، حوزه شناخت از چین منطبق با واقعیات امروز را محدود ساخته است.

سفارت جمهوری اسلامی ایران در پکن با توجه موارد پیش‌گفته و اهمیت بهره‌گیری از تجربیات چین در عرصه‌های مختلف خاصه در صنعت خودرو و به‌ویژه حوزه نوظهور خودروهای انرژی نو و فراهم‌سازی بستری لازم برای شناخت و بهره‌گیری از فرصت‌های ظهور یک قدرت تازه‌نفس در عرصه نظام بین‌الملل و فروکاستن تهدیدات به ویژه در شرایط تحریم‌های ناجوانمردانه دنیای غرب، با استفاده از امکانات موجود و با تکیه به منابع دست اول، اقدام به تهیه ویژه‌نامه‌های کاربردی در حوزه مختلف نموده است که امید است مقبول طبع صاحب‌نظران و نهادهای مختلف کشور قرار گرفته و بستر ساز بهره‌گیری از فرصت و تقویت دانش و فناوری گردد. بی‌تردید دریافت نقطه نظرات و اعلام نیازهای نهادهای مختلف به موضوعات گوناگون این حوزه، می‌تواند بر غنای هر چه بیشتر این ره‌آورد بیافزاید.

محسن بختیار

سفیر جمهوری اسلامی ایران - پکن

فهرست مطالب

- ۴ ساخت باتری‌های حالت جامد کم‌هزینه برای خودروهای برقی چینی
- ۸ امتیاز چین به خودروسازان آلمانی برای جلوگیری از عوارض خودروهای الکتریکی
- ۱۳ خرید زمین در پکن توسط شیائومی برای توسعه تولید خودروهای برقی
- ۱۵ صف‌آرایی مشترک آلمان و اسپانیا علیه تعرفه‌های اتحادیه اروپا بر خودروهای برقی چینی
- ۱۹ چرا «وانگ چوانفو» بی‌ولای دی می‌تواند نسخه چینی هنری فورد باشد؟
- ۲۲ شرکت‌های خودروی برقی در چین جای خودروسازان بنزینی را می‌گیرند
- ۲۵ فناوری هوش مصنوعی تنسنت در صنعت خودروسازی چین
- ۲۸ چالش‌های صنعت باتری‌سازی در اروپا هم‌زمان با پیشرفت‌های چین
- ۳۲ افتتاح کارخانه گریت وال موتورز چین در برزیل
- ۳۵ موانع اتحادیه اروپا و چین در حصول توافق بر سر تعرفه خودروهای الکتریکی
- ۳۸ استقبال از خودروهای برقی چینی در نمایشگاه کانتون
- ۴۱ رقابت سازندگان خودروهای برقی چینی در بازارهای آسیای جنوب شرقی



ساخت باتری‌های حالت جامد کم‌هزینه برای خودروهای برقی چینی

دانشمندان چینی یک باتری لیتیومی حالت جامد ساخته‌اند که می‌تواند با عملکرد سایر گزینه‌های فناوری باتری نسل بعدی و با کمتر از ۱۰ درصد هزینه مطابقت داشته باشد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این اقدام، چین را یک قدم به جاه‌طلبی‌اش نزدیک‌تر می‌کند تا نخستین کشوری باشد که آینده فناوری باتری‌های قابل شارژ را برای متحول کردن صنعت خودروهای الکتریکی ارائه می‌کند.

در حالی که پیشرفت‌های قابل توجهی در بسته‌های باتری سنتی صورت گرفته، حجم، وزن و خطر آتش‌سوزی احتمالی آن‌ها با الزامات

خودروهای برقی سبک وزن و قابل اعتماد مطابقت ندارد. جایگزینی الکترولیت‌های مایع باتری‌های لیتیومی معمولی با یک نمونه حالت جامد می‌تواند نویددهنده زمان شارژ سریع‌تر، عملکرد بهتر و استانداردهای ایمنی بهبود یافته باشد؛ اما استفاده از جایگزین‌های حالت جامد در مقیاس بزرگ برای باتری‌های لیتیومی معمولی به دلیل هزینه‌های بالای مواد و ساخت با مشکل مواجه شده و یک رقابت جهانی برای یافتن راه‌حل تجاری قابل دوام را به دنبال داشته است.

محققان دانشگاه علم و فناوری چین (USTC) در استان شرقی آنخویی، نوعی الکترولیت جامد تولید کرده‌اند که می‌تواند برای کاربردهای تجاری نویدبخش باشد. بر اساس مقاله‌ای که به تازگی از سوی انجمن شیمی آلمان، یکی از مجلات شیمی پیشرو در جهان منتشر شد، این تیم رویکرد جدیدی را برای مشکلی اتخاذ کرد که بیش از یک دهه است که محققان را درگیر کرده است.

بازیگران اصلی صنعت، از جمله تویوتای ژاپن و سامسونگ کره جنوبی، سرمایه‌گذاری قابل توجهی در تحقیق و توسعه برای یک الکترولیت حالت جامد مناسب با سه رقیب اصلی - اکسید، سولفید و کلرید کرده‌اند. سولفید به دلیل عملکرد عالی آن به طور کلی امیدوارکننده‌ترین نامزد برای کاربرد عملی نهایی باتری‌های تمام حالت جامد در نظر گرفته می‌شود، اما هزینه آن همچنان بسیار بالاست. یک الکترولیت باتری حالت جامد تجاری قابل دوام برای تولید باید کمتر از ۵۰ دلار در هر کیلوگرم هزینه داشته باشد، اما الکترولیت‌های سولفیدی معمولاً بیش از ۱۹۵ دلار در هر کیلوگرم قیمت دارند.

اگرچه محققان در سراسر جهان در تلاش هستند تا از طریق روش‌های

مختلف هزینه را کاهش دهند، اما اکتشاف طولانی مدت نشان داده دستیابی به این هدف بسیار دشوار است. برای غلبه بر این چالش، محققان چینی تصمیم گرفتند یک الکترولیت جامد سولفیدی جدید بسازند که آن را LPSO نامیدند که به سولفید لیتیوم به عنوان ماده خام نیاز ندارد. LPSO از دو ترکیب ارزان قیمت، با هزینه مواد تشکیل دهنده فقط ۱۴,۴۲ دلار در هر کیلوگرم - کمتر از ۸ درصد از هزینه مواد خام سایر الکترولیت‌های جامد سولفیدی، ساخته می‌شود.

LPSO با آندهای با چگالی انرژی بالا مانند فلز لیتیوم و سیلیکون، با باتری ساخته شده از ترکیبی از مواد جدید و فلز لیتیوم که بیش از ۴۲۰۰ ساعت چرخه ثابت را در دمای اتاق حفظ می‌کند، به خوبی مطابقت دارد.

شرکت‌هایی از ژاپن، کره جنوبی، اروپا و ایالات متحده - که در باتری‌های لیتیومی سنتی از چین عقب مانده‌اند - به فناوری باتری‌های نسل بعدی، از جمله باتری‌های حالت جامد، امید بسته‌اند.

طبق گزارش‌ها، تویوتا و سامسونگ هر دو سال ۲۰۲۷ را برای عرضه تجاری باتری‌های تمام جامد خود هدف‌گذاری کرده‌اند.

همان‌طور که سایر کشورها تلاش‌های خود را برای دستیابی به یک نسخه تجاری قابل دوام از این فناوری تسریع می‌کنند، سازندگان باتری و خودروی چین به عنوان بخشی از تلاش دولت چین برای ایجاد زنجیره تأمین باتری حالت جامد تا سال ۲۰۳۰ به این عرصه وارد شده‌اند.

پکن پلتفرم نوآوری مشترک باتری تمام جامد چین را راه‌اندازی کرد، کنسرسیومی که دولت، دانشگاه و صنعت، از جمله غول‌های باتری خودروهای برقی CATL و بی‌وای‌دی را گرد هم می‌آورد. چن لیکوان

- پدر باتری لیتیومی چینی - می‌گوید هدف این استراتژی حفظ چین در رقابت برای توسعه آنچه او به عنوان «آینده فناوری باتری‌های قابل شارژ» توصیف می‌کند، است.





امتیاز چین به خودروسازان آلمانی برای جلوگیری از عوارض خودروهای الکتریکی



پکن پیشنهاد کرد اگر برلین اتحادیه اروپا را متقاعد کند که تعرفه‌های صادراتی خودروهای برقی چین را کاهش دهد، تولیدکنندگان خودروهای لوکس آلمان می‌توانند سود بیشتری از بازار چین کسب کنند.

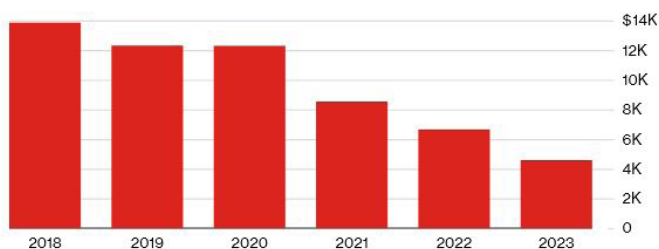
به گزارش بلومبرگ، چین در ازای لغو تعرفه‌های خودروهای الکتریکی، تعرفه‌های موجود خود را بر خودروهای موتور بزرگ کاهش خواهد داد. پکن در حال حاضر ۱۵ درصد تعرفه برای این نوع وسایل نقلیه مسافری اعمال می‌کند.

وانگ ونتائو، وزیر بازرگانی چین در دیدار با همتای آلمانی خود به سود و مزایای احتمالی برای آلمان اشاره کرد. بازدید ۳ روزه وزیر بازرگانی آلمان از اقتصاد شماره دو جهان، چند هفته پس از پیشنهاد اتحادیه اروپا مبنی بر افزایش تعرفه‌های خودروهای برقی تا ۴۸ درصد در اواخر سال جاری میلادی صورت گرفت.

بر اساس نتایج یک مطالعه در مورد یارانه‌های دولتی عظیم پکن، کمیسیون اروپا تعرفه‌ها را تعیین می‌کند.

اما این اقدام قانونی در برابر فشارهای سیاسی آسیب‌پذیر بوده و دولت رئیس جمهور شی جین پینگ از سیاست چماق و هویج استفاده کرده تا برلین را برای تجارت متقاعد کند. پکن قبلاً اعلام کرده بود که می‌تواند هزینه ۲۵ درصدی را برای خودروهای بزرگ اروپایی اعمال کند، اقدامی که به خودروسازان لوکس آلمانی از جمله گروه مرسدس بنز و BMW ضربه می‌زند. اما برلین - که قبلاً با تعرفه‌ها مخالفت کرده بود- ممکن است به واسطه صنعت خودروسازی عظیم خود، از جایگاهش به عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد اتحادیه اروپا استفاده و به سایر کشورهای عضو فشار بیاورد. اولاف شولتز، صدراعظم آلمان بر تمایل دولت خود برای یافتن یک راه حل از طریق مذاکره تأکید کرد. شولتز در سخنرانی خود در کنگره ای در برلین گفت که هنوز برای اعمال تعرفه‌های تعیین شده زمان وجود دارد. شولتز گفت: «با این حال، واضح است که ما به حرکت و پیشرفت جدی از طرف چین نیز نیاز خواهیم داشت.»

Subsidies Per Electric Vehicle Are Declining in China



Source: CSIS analysis

مقامات پکن هنوز برای مذاکره فرصت دارند و تا زمانی که دو طرف پیشرفت کافی برای رسیدن به نتیجه داشته باشند، می‌توان زمان و تاریخ اجرای تعرفه‌ها را متوقف کرد.

مقامات بازرگانی چین و اتحادیه اروپا در تماس با یکدیگر توافق کردند که بر اساس حقایق و با رعایت کامل قوانین سازمان تجارت جهانی تعامل کنند.

برای چین، توقف تعرفه‌ها می‌تواند سیگنال مهمی به دیگر اقتصادهای بزرگ ارسال کند. کانادا هم اکنون در حال بررسی هزینه‌های بالقوه خودروهای برقی چینی است تا با اقدامات اتحادیه اروپا و ایالات متحده هماهنگ شود، جایی که رئیس‌جمهور جو بایدن تعرفه ۱۰۰ درصدی را برای چین محصولات اعلام کرده است.

در ماه‌های اخیر، ادارات دولتی چین، رسانه‌های تحت کنترل حزب و سایر گروه‌های وابسته به دولت، کمپینی از تهدیدات را علیه نوشیدنی‌های فرانسوی، ژامبون اسپانیایی، خودروهای موتور بزرگ آلمانی و سایر بخش‌ها مانند هوانوردی به راه انداخته‌اند.

چین به دنبال تبدیل گفتگوها به یک مذاکره تجاری بوده و سعی کرده تا کشورهای عضو را با فشار دوجانبه از هم جدا کند. در حالی که اتحادیه اروپا پذیرای راه‌حلهایی است که اثرات مشابهی با تعرفه‌های جبران‌کننده دارند، این راه‌حل‌ها باید کاملاً از قوانین سازمان تجارت جهانی تبعیت کنند.

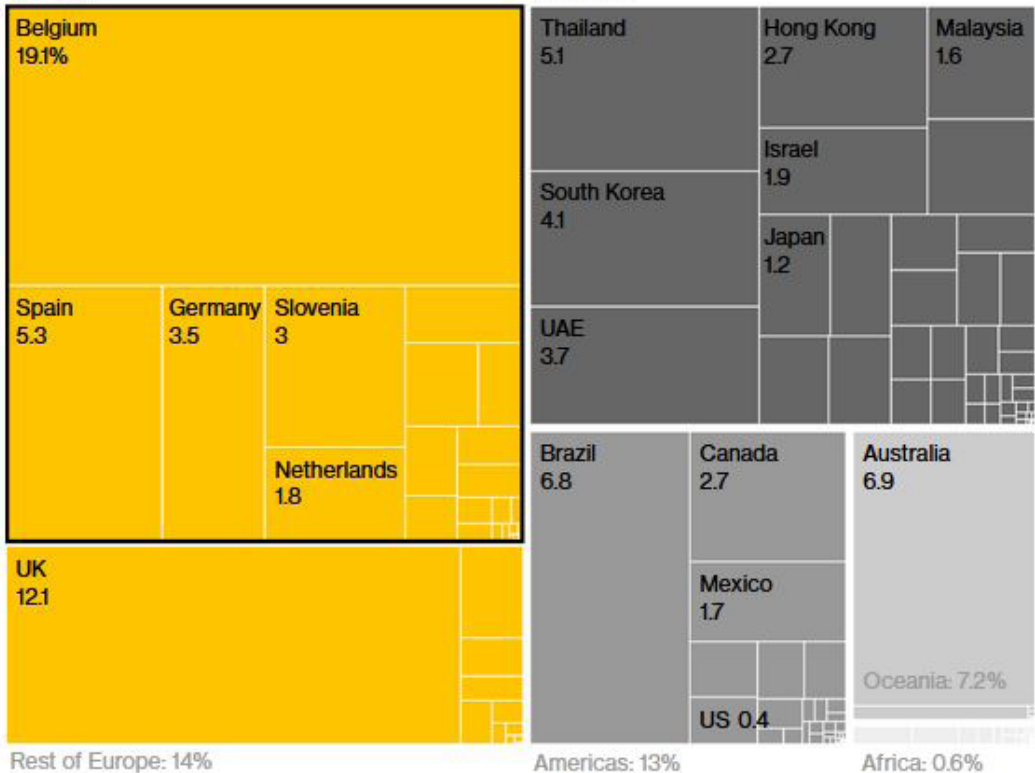
اتحادیه اروپا اخیراً به سازندگان خودروهای برقی اطلاع داد که در ماه ژوئیه تعرفه‌های موقت جدیدی را پس از یک بررسی چند ماهه معرفی خواهند کرد.

EU Is a Big Destination for China's EVs

EV exports from China by value, Jan.-April 2024

EU: 37%

Asia: 28%



Source: China's General Administration of Customs

Note: Includes HS870380 (EV), HS870240 (EV for more than 10 people) and HS870460 (other EV)

شرکت‌ها با نرخ‌های مختلف روبرو هستند، سایک موتورز برای تعرفه ۳۸,۱ درصدی علاوه بر نرخ ۱۰ درصد موجود، بی‌وای‌دی ۱۷,۴ درصدی و جیلی - که مالک Volvo Car AB است - ۲۰ درصدی آماده شده‌اند. سایر تولیدکنندگان خودروهای برقی در چین که با این تحقیق همکاری کرده‌اند، مشمول مالیات میانگین ۲۱ درصد خواهند بود، در حالی که تولیدکنندگان دیگر ۳۸,۱ درصد مالیات خواهند داشت.



چین این اقدام را حمایت از تولیدات داخلی و نه بر اساس معیارهای عینی دانست و تهدید کرد که آن را تلافی خواهد کرد و تحقیقات ضد دامپینگ را در مورد واردات گوشت خوک و نوشیدنی آغاز کرده است. با ادامه گفتگوها، چین همچنین می‌تواند شفافیت بیشتری را در مورد بودجه سیاست صنعتی خود فراهم کند یا پیشنهاد لغو یارانه‌هایی را که بنا به تشخیص اتحادیه اروپا با تعهدات سازمان تجارت جهانی ناسازگار است را ارائه دهد.



خرید زمین در پکن توسط شیائومی برای توسعه تولید خودروهای برقی

شرکت فناوری چینی شیائومی یک قطعه زمین در پکن را به قیمت ۸۴۲ میلیون یوان (۱۱۶ میلیون دلار) خریداری کرده تا تولید خودروهای الکتریکی را پس از موفقیت اولیه سدان خود توسعه دهد.

به گزارش بلومبرگ، بر اساس پرونده‌های منتشر شده توسط کمیسیون برنامه‌ریزی و منابع طبیعی شهرداری پکن، این سایت ۵۳ هکتاری در نزدیکی کارخانه فعلی خودروهای برقی شیائومی در منطقه بیژوانگ پایتخت چین قرار دارد. این زمین توسط یکی از شرکت‌های تابعه شیائومی خریداری و برای توسعه صنعت خودروهای پیشرفته و خودروهای هوشمند انرژی جدید استفاده خواهد شد.

شیائومی در ماه مارس با مدل پایه SUV خود با قیمت ۲۱۵۹۰۰ یوان وارد بازار خودرو شد که اولین گام در برنامه ۱۰ میلیارد دلاری تبدیل شدن به یک نیروی بزرگ در بازار خودروهای برقی است. این شرکت تاکنون ۳۰ هزار خودرو تحویل داده است و در مسیر رسیدن تحقق هدف اولیه فروش ۱۰۰ هزار خودرو در سال ۲۰۲۴ است.

ظهور موفق شیائومی در صحنه خودروهای برقی برخلاف شرایط رقاباتی است که در این صنعت برای سهم بازار تلاش می‌کنند. پکن یارانه‌های ملی برای خرید خودروهای برقی را در سال ۲۰۲۲ حذف کرد و کاهش تقاضا باعث ورشکستگی یا تعلیق تولید چندین سازنده خودروهای الکتریکی از جمله گروه فناوری موتور WM و برند برتر HiPhi شد.

شیائومی که بیشتر به خاطر تولید گوشی‌های هوشمند شناخته می‌شود، همچنین قصد دارد ساخت و فروش خودروی اسپرت مشابه مدل Y شرکت تسلا را در اوایل سال ۲۰۲۵ آغاز کند و کار بر روی فاز دو کارخانه خودروی خود را آغاز خواهد کرد. بر اساس برنامه‌ریزی ساخت، کارخانه در سال ۲۰۲۵ به پایان خواهد رسید و فاز نخست آن ظرفیت تولید سالانه ۱۵۰ هزار خودرو دارد.

شیائومی در ماه جولای صلاحیت تولید خودرو مستقل را به دست آورد، به این معنی که دیگر نیازی به استفاده از مجوز شرکت دولتی بایک ندارد.



ساخت باتری‌های حالت جامد کم‌هزینه برای خودروهای برقی چینی

اولاف شولتز صدراعظم آلمان به پدرو سانچز نخست‌وزیر اسپانیا ملحق شد و از اتحادیه اروپا خواست تا از طرح خود برای اعمال تعرفه‌های اضافی بر خودروهای برقی ساخت چین دست بکشد.

به گزارش بلومبرگ، گروهی از رهبران اروپایی از زمانی که اتحادیه اروپا اعلام کرد که خودروهای برقی چین را با عوارضی نزدیک به ۵۰ درصد هدف قرار خواهد داد، با رئیس‌جمهور شی جین پینگ دیدار کردند، اما سانچز اولین کسی بود که خواستار تجدید نظر در اقدامات تجاری قریب‌الوقوع شد. سانچز خود را در وسط میدان مین ژئوپلیتیکی قرار داد، موقعیتی نادر برای نخست‌وزیر اسپانیا که معمولاً با جریان اصلی اتحادیه اروپا همسو است.

کشورهای اتحادیه اروپا قرار است به زودی نظر نهایی را درباره اینکه آیا تعرفه‌ها را ادامه دهند یا خیر، اعلام کنند. اگر ۱۵ کشور عضو که ۶۵ درصد از جمعیت اتحادیه اروپا را نمایندگی می‌کنند، علیه تعرفه‌های جدید رای دهند، در آن صورت کمیسیون اروپا به عنوان بازوی اجرایی اتحادیه، مجبور خواهد شد که این اقدام را کنار بگذارد.

سانچز در شهر کونشان چین به خبرنگاران گفت: باید صریح و صادقانه با شما صحبت کنم که ما نیاز داریم در موضع خود در قبال این حرکت تجدید نظر کنیم. همه ما، نه تنها کشورهای عضو، بلکه کمیسیون (اروپا). استفن هبسترت سخنگوی دولت آلمان از این موضع اسپانیا استقبال کرد و گفت: «این موضع همان موضعی است که ما با هم اشتراک نظر داریم.» با توجه به مخالفت دو مورد از بزرگ‌ترین کشورهای عضو اتحادیه اروپا، کمیسیون اروپا باید به این موضوع توجه کند؛ موضعی که می‌تواند بر نحوه انجام مذاکرات جاری با چین در این زمینه تأثیر بگذارد.

یکی از دیپلمات‌های ارشد اروپایی از کشوری که از تعرفه‌ها حمایت می‌کند، گفت: آن‌ها معتقدند که هنوز اکثر کشورهای عضو از تعرفه‌ها حمایت می‌کنند و بحث‌ها برای متقاعد کردن اسپانیا درباره نیاز به حمایت از کمیسیون اروپا در این موضوع ادامه خواهد یافت.

ماریو دراگی رئیس سابق بانک مرکزی اروپا، در حالی که طرح خود برای تقویت رقابت‌پذیری این بلوک (اتحادیه اروپا) را ارائه کرد، گفت که «رقابت تحت حمایت دولت» چین تهدیدی برای صنایع اتحادیه اروپا است. شی مدت‌هاست که برای کسب اهداف ژئوپلیتیکی چین، به دنبال ایجاد شکاف بین متحدان غربی بوده است به‌ویژه از زمانی که اورسولا فون درلاین رئیس کمیسیون اروپا، یک سال پیش این تحقیقات را اعلام کرد.

او (فن در لاین) استدلال می‌کرد که شرکت‌های چینی به‌طور ناعادلانه از یارانه‌های دولتی سود می‌برند و اروپا را با تولید مازاد پر می‌کنند. سخنان سانچز باعث تعجب برخی از مقامات در پایتخت‌های اروپایی و بروکسل شد چرا که نخست‌وزیر اسپانیا به ندرت با اتحادیه اروپا درگیر می‌شود و گفته می‌شود که او رابطه کاری خوبی با فن در لاین دارد. پیش از سفر او به چین، مقامات نزدیک به سانچز گفتند که نخست‌وزیر می‌خواهد به عنوان پلی برای جلوگیری از جنگ تجاری عمل کند، اما اسپانیا همیشه با مواضع گسترده‌تر اتحادیه اروپا همسو خواهد شد.

آلمان و اسپانیا هر دو انگیزه‌های مالی زیادی برای پرهیز چرخه اعمال محدودیت‌ها و تلافی‌جویی آن‌ها دارند. خودروسازان آلمانی از جمله فولکس واگن ای‌جی و بی‌ام و ای‌جی بیشترین ضربه را در یک جنگ تجاری خواهند دید چون آن‌ها در مجموع ۴,۶ میلیون خودرو در سال ۲۰۲۲ در آنجا (چین) فروختند. اسپانیا دومین خودروساز بزرگ اتحادیه اروپا است و به دنبال جذب سرمایه‌گذاری از چین برای توسعه صنعت خودروهای برقی خود است. این‌ها بخشی از دلایل سفر سانچز به چین بود.

سانچز در کنفرانس مطبوعاتی اندکی پیش از اظهارنظر درباره تعرفه‌ها، گفت: یکی از اهداف اصلی من در این سفر جذب سرمایه‌گذاری چینی به اسپانیا در صنعت خودروهای برقی بود تا این سرمایه‌گذاری‌ها زنجیره‌های تأمین را در کشورمان بسازد.

آلمان، اسپانیا و سوئد

اولاف شولتز (صدر اعظم آلمان) سال گذشته پس از اعلام تعرفه‌ها، موضع مشابهی را اتخاذ کرد و در مصاحبه با بلومبرگ گفت: ما می‌خواهیم اتومبیل‌های خود را در اروپا، آمریکای شمالی، ژاپن، چین، آفریقا، آمریکای

جنوبی و در همه جا بفروشیم اما این بدان معناست که ما برای دریافت خودروها از کشورهای دیگر نیز آماده هستیم.

آلمان و اسپانیا تنها کشورهایی نیستند که درباره موضع اتحادیه اروپا تردید دارند. اولف کریسترسون نخست‌وزیر سوئد نیز نسبت به اتخاذ موضع سختگیرانه در مورد تجارت چین هشدار داده است. او در ماه می گفت که اتحادیه اروپا نباید «تجارت جهانی را از بین ببرد».

انتظار می‌رود مقامات چین و اتحادیه اروپا اواخر این ماه با یکدیگر دیدار کنند تا ببینند آیا می‌توانند قبل از اجرایی شدن تعرفه‌ها به توافق برسند یا خیر؛ اما اتحادیه اروپا گفته است که هرگونه راه‌حلی از این دست باید با قوانین سازمان تجارت جهانی مطابقت داشته باشد و به موضوع اساسی یارانه پرداخته شود؛ موضوعاتی که می‌تواند دستیابی به توافق را دشوار کند.



چرا «وانگ چوانفو» بی‌وای‌دی می‌تواند نسخه چینی هنری فورده باشد؟

در دفتر مرکزی شرکت بی‌وای‌دی در شنجن، دیواری از کف تا سقف با حدود هزار گواهی ثبت اختراع قاب شده وجود دارد که نشان‌دهنده بیش از ۳۰ هزار نوآوری است که وانگ چوانفو بنیان‌گذار میلیاردر سازنده خودروهای الکتریکی و ارتش مهندسانش ابداع کرده‌اند. به گزارش بلومبرگ، این گواهی‌ها برای پیشرفت‌هایی مانند باتری ارزان‌قیمت لیتیوم-آهن - فسفات که توسط رقبای خود از جمله فورده، تسلا و حتی تویوتا نیز استفاده می‌شود، از جمله دارایی‌های نامرئی هستند که شرکت وانگ را به بزرگ‌ترین سازنده خودروهای برقی جهان تبدیل می‌کنند.

این شرکت پس از فروش ۳ میلیون خودروی الکتریکی و هیبریدی در سال ۲۰۲۳ و کسب درآمد ۸۵ میلیارد دلاری، در مسیری قرار دارد که امسال از شرکت تسلا پیشی بگیرد. اکنون وانگ با خودروهایی با قیمت کمتر از ۱۰ هزار دلار، صنعت خودروهای برقی چین را بیشتر دگرگون می‌کند و حمل‌ونقل مقرون به صرفه را برای توده‌های مردم به ارمغان می‌آورد، این موضوع زمانی هدف ایلان ماسک بود.

موفقیت و تمرکز دو دهه‌ای وانگ بر روی فناوری خودروی برقی باعث شد بسیاری او را ایلان ماسک چینی بخوانند؛ اما بر خلاف بنیان‌گذار تسلا که سرمایه‌گذاری‌هایش از خودروهای الکتریکی گرفته تا سفرهای فضایی، کاشت‌های مغزی و حفاری تونل‌ها را شامل می‌شود، رئیس بی‌وای دی بسیار متمرکزتر بوده است.

وانگ ۵۸ ساله که در کالج شیمی باتری خوانده بود، ساخت باتری تلفن همراه را در سال ۱۹۹۵ آغاز کرد. او به طور مداوم فناوری باتری‌های بزرگ‌تر ماشین را اصلاح می‌کرد و در طول مسیر خود توجه و سرمایه‌گذاری وارن بافت، رئیس شرکت برکشر هاتاوی را جلب کرد. با رشد شرکت، وانگ آن را به سمت کسب‌وکارهای مکمل مانند ذخیره‌سازی باتری، نیمه‌رساناها و انرژی خورشیدی هدایت کرد، اما او همیشه تلاش می‌کرد تا قیمت‌ها را پایین نگه دارد و مطابق با شعار «رؤیاهایت را بساز» بی‌وای دی عمل می‌کرد.

وانگ علاوه بر اینکه یک مبتکر است که چشم‌انداز صنعت باتری‌سازی را کشف کرده، به عنوان یک متخصص مدیریت اجرایی نیز شناخته می‌شود. او ادغام عمودی را کلید استراتژی بی‌وای دی می‌دانست؛ و هزینه‌های پایین‌تر ناشی از کنترل زنجیره تأمین به او مزیت برجسته‌ای نسبت به رقبا داد.

چارلی مانگر، نایب رئیس فقید برکشایر هاتاوی، از وانگ به عنوان یک مهندس متعصب و نابغه‌ای ستایش کرد که بی‌وایدی را در سال‌های شکل‌گیری آن از شکست نجات داد. تمایل وانگ به درک مفاهیم و ساختن عملاً با دست خالی، او را بهتر از ماسک کرده است.

وانگ برای صنعت خودروهای برقی قرن بیست و یکم همان چیزی است که هنری فورد برای صنعت خودروسازی قرن بیستم بود: هر دو کارآفرین از یکپارچگی عمودی و مزیت مقیاس برای پیشرفت و تحرک استفاده کردند.



شرکتهای خودروی برقی در چین جای خودروسازان بنزینی را می‌گیرند

شرکت China Grand Automotive Service، دومین فروشنده بزرگ خودرو در چین از نظر فروش، پس از معامله سهامش زیر ارزش اسمی برای ۲۰ روز متوالی، از بورس شانگهای اخراج می‌شود. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این شرکت مستقر در شانگهای با محدودیت ۱۰ درصدی معاملات روزانه سقوط کرد و به ۰٫۸۷ یوان (۱۲ سنت) رسید و این نوزدهمین جلسه معاملاتی متوالی بود که گرنند اتوماتیو شاهد سقوط سهام خود به زیر آستانه ۱ یوان بود. طبق قوانین مبادلاتی، سهام یک شرکت باید پس از اینکه به مدت ۲۰ روز متوالی کمتر از ارزش اسمی ۱ یوان معامله شده، معاملات را خاتمه دهد و از بازار بورس حذف شود.

عدم تمایل سرمایه‌گذاران به سهام این شرکت نشان‌دهنده دیدگاه نه چندان مثبت آن‌ها در مورد چشم‌انداز تجاری فروشندگان خودرو است. افزایش استقبال از خودروهای الکتریکی (EV)، مدل‌های جدید فروش و رقابت فشرده، ادامه حیات را برای توزیع‌کنندگان خودروهای بنزینی بسیار دشوار می‌کند.

پس از حذف شرکت Pang Da Automobile Trade در ژوئن ۲۰۲۳، گرنده اتوماتیو دومین فروشنده خودرو خواهد بود که در طی بازه یک ساله در بورس رد صلاحیت می‌شود.

در سال ۲۰۲۳، گرنده اتوماتیو، تحویل ۷۱۳۵۰۰ خودرو را گزارش کرد و ۱۳۸ میلیارد یوان به دست آورد و از نظر فروش تنها از هلدینگ گروه ژونگ‌شنگ عقب‌تر بود. این فروشنده خودرو در سال گذشته ۳۹۲ میلیون یوان سود خالص را ثبت کرد که در مقایسه با زیان خالص ۲،۶۶ میلیارد یوان در سال ۲۰۲۲، پیشرفت محسوب می‌شد. اخیراً گرنده اتوماتیو بر اساس قیمت پایانی ۰،۸۷ یوان، ۷،۲ میلیارد یوان ارزش‌گذاری شد.

ضریب نفوذ وسایل نقلیه الکتریکی در چین، بزرگ‌ترین بازار خودرو و خودروهای الکتریکی جهان، از حدود ۱ درصد در یک دهه قبل به ۴۰ درصد افزایش یافته است، زیرا میلیون‌ها خودروی بنزینی با خودروهای باتری‌دار و فناوری رانندگی مستقل و کابین‌های دیجیتال جایگزین شده‌اند.

در حال حاضر اکثر برندهای خودروهای برقی، از تسلا گرفته تا استارت‌آپ‌هایی مانند نیو و شپینگ، شبکه‌های فروش خود را با استفاده از پلتفرم‌های تجارت الکترونیک برای جذب مشتریان جوان راه‌اندازی می‌کنند.

بخش خودرو چین با مشکلاتی نظیر مزاد ظرفیت و تشدید جنگ قیمت‌ها و نبرد سخت برای بهبود سودآوری مواجه است. در میان برترین شرکت‌ها، تنها بی‌وای‌دی، پرفروش‌ترین سازنده خودروهای برقی در جهان و لی‌اتو، رقیب مستقیم تسلا در چین، تاکنون سودهای خود را در سال جاری گزارش کرده‌اند. در ماه آوریل، گلدمن ساکس در یک گزارش تحقیقاتی پیش‌بینی کرد که کاهش ۱۰۳۰۰ یوان به ازای هر خودرو توسط بی‌وای‌دی، یا ۷ درصد از میانگین قیمت فروش شرکت، می‌تواند صنعت خودروهای برقی چین را در سال جاری با ضرر مواجه کند. کارشناسان ارزیابی می‌کنند بیشتر خودروسازان سرزمین اصلی احتمالاً به ارائه تخفیف برای حفظ سهم بازار ادامه خواهند داد.



فناوری هوش مصنوعی تنسنت در صنعت خودروسازی چین

هدینگ تنسنت به دنبال استفاده از هوش مصنوعی برای کمک به سرعت بخشیدن تولید خودروهای هوشمند نسل جدید در بزرگترین بازار خودروهای الکتریکی (EV) جهان است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، مدیران ارشد گول فناوری تنسنت از مزایای استفاده از فناوری‌های مبتنی بر مدل زبان بزرگ خود شرکت (LLM) - فناوری مورد استفاده برای آموزش را خدمات هوش مصنوعی مولد مانند ChatGPT - سخن گفتند. این فناوری به کارایی بیشتر در سراسر زنجیره تامین بخش خودرو کمک می‌کند.

تنسنت در حال بررسی همکاری‌های فناورانه پیشرفته از جمله هوش

مصنوعی و LLM با شرکای صنعتی هستند. این همکاری شامل پذیرش فناوری‌ها و همچنین خدمات رایانش ابری و نقشه‌برداری آنلاین «در سناریوهای مختلف کسب‌وکار» با هدف حمایت از ارتقاء زنجیره تأمین صنعت است.

آخرین اقدام تنسنت فرصت‌های جدیدی را در بازار وسیع خودروی سرزمین اصلی چین نشان می‌دهد، جایی که سازندگان بزرگ خودروهای برقی در حال حاضر درگیر جنگ قیمت‌ها هستند و توسعه‌دهندگان سیستم‌های رانندگی خودران در تلاشند تا از پیشرفت خودروهای خودران برای خود سود کسب کنند.

مدل‌های هوش مصنوعی تجربه موفق‌تری در کابین هوشمند خودروها داشتند. اما این مدل‌ها کاربرد گسترده‌تری در صنعت خودرو خواهند داشت. LLM ها می‌توانند در بسیاری از زمینه‌ها، از تحقیق و توسعه، تولید، بازاریابی گرفته تا خدمات مشتری استفاده شوند.

تنسنت انتظار دارد فناوری Hunyuan LLM این شرکت به شرکای صنعت خودرو در تحقیق و توسعه خودرو، تولید، بازاریابی، خدمات مشتری و همکاری اداری کمک کند.

تنسنت چشم‌انداز خود را از کابین یک وسیله نقلیه هوشمند به اشتراک گذاشت که شامل اکوسیستم برنامه‌های آن است و برنامه پیام‌رسانی چند منظوره وی‌چت، تنسنت ویدئو و مجموعه‌ای از برنامه‌های بازی ویدئویی را در برمی‌گیرد.

بیش از ۴۸ درصد از وسایل نقلیه جدید فروخته شده در سرزمین اصلی چین از سال ۲۰۲۱ به تنظیمات کابین هوشمند مجهز شده‌اند و پیش بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۵ این رقم به ۷۵ درصد برسد.

تنسنت اعلام کرد در حال حاضر با بیش از ۱۰۰ خودروساز و بازیگر صنعت خودرو، از جمله برند لوکس آلمانی مرسدس بنز، تویوتا موتور ژاپن، گروه خودروسازی دولتی گوانگژو و خودروسازی چانگان، همکاری داشته است. انتظار می‌رود تا پایان سال جاری بیش از ۱۵ میلیون خودرو با راه‌حل و ویژگی‌های هوشمند این شرکت عرضه شوند.



چالش‌های صنعت باتری‌سازی در اروپا هم‌زمان با پیشرفت‌های چین

در سال ۲۰۱۹، فرانسه و آلمان توافق کردند میلیارد‌ها یورو را در طرحی برای تقویت صنعت باتری اروپا و رقابت با چین و ایالات متحده سرمایه‌گذاری کنند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، با کاهش فروش خودروهای الکتریکی، شرکت‌هایی مانند فولکس‌واگن، استلانتیس و مرسدس بنز به دنبال تمرکز مجدد بر پروژه‌های باتری هستند. تولیدکنندگان چینی هزینه‌ها را کاهش می‌دهند و ایالات متحده سرمایه‌گذاری را با یارانه‌های پرسود به خود جلب می‌کند.

چین در حال حاضر ظرفیت تولید باتری مازادی دارد، می‌تواند باتری‌ها

را با کسری از هزینه‌ای که در اروپا نیاز دارد، بسازد و در نسل بعدی فناوری سلولی پیشرو است. همه این‌ها به این معنی است که اروپا در رقابت برای ساخت و تأمین قدرت خودروهای برقی آینده بیشتر عقب خواهد ماند.

شرکت‌های اروپایی، باید طرز فکر خود را تغییر دهند و به میزان قابل توجهی از تجربیات خود درس بگیرند.

شرکت‌ها ممکن است ساخت کارخانه‌های مدنظر خود را کاهش دهند زیرا دسترسی به یارانه‌های اتحادیه اروپا به دلیل بوروکراسی دشوار است و خودروسازان حاشیه سود ناچیز خودروهای الکتریکی را حفظ می‌کنند. فولکس‌واگن ظرفیت کامل را برای باتری ۲۰ میلیارد یورویی (۲۱.۵ میلیارد دلاری) خود ایجاد می‌کند. این شرکت خودروپی، به رهبری استلانتیس و مرسدس، دو مرکز خود را به منظور بررسی ساخت ارزان‌تر و به دنبال کاهش تقاضا برای خودروهای الکتریکی گران قیمت متوقف کرده‌اند. این عقب‌نشینی منحصر به بازیگران اروپایی نیست، شرکت فناوری اسولت انرژی چین پروژه‌ای را در آلمان به دلیل عدم قطعیت در مورد یارانه‌ها لغو کرد.

تقاضای کمتر از حد انتظار خودروهای الکتریکی، موانعی را برای تازه واردان اروپایی که در داخل نیز با رقابت تأمین‌کنندگان پیشرو آسیایی روبرو هستند، ایجاد می‌کند. شرکت باتری‌سازی CATL چین، بزرگ‌ترین تولیدکننده باتری در جهان، یک سایت در آلمان دارد و در حال اضافه کردن سایت دیگری نیز در مجارستان است، LG Chem کره جنوبی نیز حدود ۶ سال است که باتری‌هایی را در لهستان تولید می‌کند.

هم‌زمان با جایگزینی موتورهای احتراقی با باتری‌ها، اگر منطقه اروپا

نتواند زنجیره ارزش باتری خودروهای برقی خود را ایجاد کند، بخش‌های بزرگی از صنعت خودرو آن - که حدود ۷ درصد اقتصاد اروپا را تشکیل می‌دهد - در سرنوشتی مشابه پنل‌های خورشیدی، لوازم الکترونیکی مصرفی و تراشه به آسیا منتقل خواهد شد.

اما به نظر می‌رسد اروپا قادر به ادامه این روند نیست. چین چندین دهه به دنبال توسعه فناوری باتری بوده و در حال حاضر بیش از ۸۰ درصد از بازار را در اختیار دارد. اخیراً، پکن موفق شد کیفیت باتری بسیار ارزان‌تری را که از کبالت یا نیکل استفاده نمی‌کند، به میزان قابل‌توجهی بهبود بخشد.

شرکت Northvolt AB، بزرگ‌ترین سازنده باتری‌های خانگی اروپا، با ساخت سلول‌های «پریمیوم» در میان سیل باتری‌های ارزان‌تر چینی از بین می‌رود. در همین حال، یارانه‌ها و معافیت‌های مالیاتی در ایالات متحده و کانادا، شرکت‌هایی مانند Freyr Battery نروژی را برای نقل مکان به خارج از چین وسوسه می‌کنند.

کمیسیون اروپا و بریتانیا از ابتدای سال ۲۰۲۲ کمتر از ۷ میلیارد یورو کمک دولتی برای تولید باتری تصویب کرده‌اند که کسری از ۱۴۰ میلیارد دلار برآورد شده برای رسیدن به هدف ۱,۴ تراوات ساعت ظرفیت تولید باتری تا سال ۲۰۳۰ است. ایالات متحده پیش از سال ۲۰۲۹ حدود ۱۶۰ میلیارد دلار اعتبار مالیاتی را برای سلول‌های خورشیدی و باتری اختصاص خواهد داد. کانادا سال گذشته ۲۵ میلیارد دلار مشوق‌های باتری را متعهد شد و سرمایه‌گذاری شرکت‌هایی از جمله فولکس‌واگن و استلانتیس را جذب کرد.

یکی از بنیان‌گذاران Freyr Battery، در این باره گفت: «اروپا واقعاً

باید بیدار شود و پاسخ مناسبی ارائه دهد. اگر اروپا بخواهد از اتکا به گاز روسیه به سمت اتکا به باتری‌های وارداتی چینی حرکت کند، باید در ساختار فعلی بیشتر بازیابی کند.» این اظهار نظر منعکس‌کننده بحران انرژی اروپا است که به آلمان به شدت پس از جنگ اوکراین، ضربه زد. چین نه تنها بیشترین باتری‌ها را تولید می‌کند، بلکه در زنجیره تأمین این صنعت، به ویژه پالایش مواد معدنی کلیدی مانند لیتیوم، نیکل، کبالت و گرافیت و همچنین تولید اجزای سلول آند و کاتد، تسلط عمیقی دارد. تاکنون، عمده سرمایه‌گذاری‌های اروپا به سمت تولید باتری بوده است تا صنایع معدنی و پالایشی بالاتر از زنجیره ارزش. اروپا در دوره‌ای است و نیاز به توسعه یک زنجیره ارزش صنعتی کاملاً جدید دارد و باید همه بخش‌ها را به طور هم‌زمان توسعه دهد و اگر قصد دارد برخی از سهم‌های بازار را در مقایسه با بازیگران آمریکایی و آسیایی تضمین کند، باید این کار را خیلی سریع انجام دهد. تازه‌واردان این عرصه بدون حمایت قابل‌توجه، با چشم‌انداز تیره و تاریکی روبرو هستند. جهان در حال حاضر بیش از دو برابر ظرفیت مورد نیاز باتری لیتیوم یونی دارد. ظرفیت تولید در چین که مشوق‌ها را به ده‌ها میلیارد دلار افزایش داده، در سال گذشته ۳ برابر تقاضای داخلی بود و در صورت عملیاتی شدن همه کارخانه‌های برنامه‌ریزی‌شده در این کشور، در سال ۲۰۲۵ به بیش از ۶ برابر افزایش خواهد یافت. مدیرعامل سابق فولکس‌واگن می‌گوید اروپا بهتر است بر روی راه‌حل‌های پیچیده برای کمک به خودروها در دسترسی به انرژی‌های تجدیدپذیر تمرکز کند.



افتتاح کارخانه گریت وال موتورز چین در برزیل

گریت وال موتورز (GWM)، بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای شاسی‌بلند و پیکاپ در چین، قرار است در ماه می فعالیت کارخانه برزیلی خود را آغاز کند و برنامه‌هایی برای تولید حداکثر ۲۵ هزار دستگاه خودرو در سال اول دارد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این تأسیسات سومین کارخانه تولیدی GWM در خارج از چین خواهد بود که به مجموعه موجود در روسیه و تایلند می‌پیوندد.

این خودروساز چینی در سال ۲۰۲۱ پس از تصاحب تأسیسات تولیدی مرسدس بنز وارد بازار برزیل شد، اما تاکنون عمدتاً به عنوان واردکننده فعالیت کرده است.

گريت وال يك برنامه استخدام براي ۱۰۰ موقعيت شغلي در برزيل را آغاز کرده و قصد دارد در سال آينده ۷۰۰ شغل را با همکاري یک مدرسه فني محلي ايجاد کند.

هدف اين شرکت به حداکثر رساندن محتوای محلي در خودروهای ساخت برزيل خود، با سرمايه‌گذاري بر برنامه مشوق مالياتي Mover است. اين طرح بر اساس عواملی مانند منابع داخلي، سرمايه‌گذاري‌های تحقيقات و توسعه و کاهش انتشار آلاينده‌ها معافيت‌های مالياتي ارائه می‌دهد. به دليل وجود چنین مشوق‌هایی، اين برند برنامه‌های خود را براي توليد مدل‌های جديد در برزيل بازيابي کرده است.

اين شرکت در ابتدا اعلام کرد اولين خودرو آن GWM Poer است، یک پیکاپ هيبريدي که براي رقابت با هايلوکس تويوتا ساخته شده است. اما برنامه فعلي آن تمرکز بر هاوال H۶ است، یک شاسي‌بلند اسپرت هيبريدي که براي بهره‌مندی از برنامه مشوق مالياتي تأييد شده است. اين مدل با فروش نزديک به ۱۶ هزار دستگاه بين ژانويه تا سپتامبر سال جاري در برزيل محبوبيت زيادی کسب کرده است.

استراتژی GWM همچنين شامل استفاده از کارخانه برزيل به عنوان قطب صادراتی براي ساير کشورهای آمريکای جنوبي است. بر اساس مقررات برزيل، خودروهایی که در داخل توليد می‌شوند ملزم هستند تا قبل از صادرات به نرخ بومی‌سازی ۴۰ درصدی دست يابند، اما GWM قصد دارد از اين ميزان پيشی بگيرد و تا سال ۲۰۲۸ ميزان ۶۰ درصد را هدف قرار دهد.

اين کارخانه براي مجموع ظرفيت ۵۰ هزار واحد در سال مجوز گرفته که نشان‌دهنده ظرفيت توسعه در آينده است.

کارخانه برزیل بخشی از یک برنامه سرمایه‌گذاری اولیه است که تا پایان سال آینده ۷۷۶ میلیون دلار آمریکا تخمین زده می‌شود. GWM پیش‌بینی می‌کند که این رقم تا سال ۲۰۳۶ به حدود ۲ میلیارد دلار افزایش یابد.

شرکت GWM علیرغم اینکه شهرت کمتری نسبت به رقیب خود بی‌وای‌دی دارد، از سال ۲۰۰۴ به طور مداوم در بین ۱۰ شرکت خصوصی برتر چین قرار گرفته و در بیش از ۶۰ کشور در سراسر جهان فعالیت می‌کند.



موانع اتحادیه اروپا و چین در حصول توافق بر سر تعرفه خودروهای الکتریکی

مذاکرات تجاری بین اتحادیه اروپا و چین با اختلاف نظرهای بزرگی همراه بوده و تعرفه‌های برنامه ریزی شده بر خودروهای الکتریکی ساخت چین احتمالاً به زودی آغاز می‌شود.

به گزارش بلومبرگ، پس از اینکه کشورهای عضو اتحادیه اروپا توافق کردند تا سقف ۴۵ درصد برای خودروهای برقی ساخت چین تعرفه اعمال کنند، اتحادیه اروپا و چین متعهد شده‌اند که برای یک توافق جایگزین کار کنند که از نیاز به عوارض جلوگیری کند. مذاکره کنندگان چینی پس از پایان هشت دور مذاکرات بدون توافق، بروکسل را ترک کردند.

چین تهدید کرده که تعرفه خودروهای موتور بزرگ را افزایش خواهد داد

و در اقدامی که به دو اقتصاد بزرگ اتحادیه اروپا یعنی آلمان و فرانسه ضربه می زند، بر نوشیدنی ها عوارض اعمال خواهد کرد. اتحادیه اروپا در سال گذشته ۷۳۹ میلیارد یورو (۸۰۶ میلیارد دلار) تجارت با چین انجام داد.

Automakers Headed for Higher Tariffs in EU

Planned levies on Chinese EVs are on top of 10% rate

Companies	Additional tariff
SAIC	35.3%
Geely	18.8%
BYD	17%
Tesla	7.8%
Other cooperating companies	20.7%

Source: Bloomberg News

پکن در حال مذاکره با گروهی از خودروسازان اروپایی برای واردات و صادرات ماشین آلات و محصولات الکترونیکی بود. به گفته مقامات اتحادیه اروپا، این بلوک پیشنهادهایی از سازمان تجاری چین به نمایندگی از گروهی از تولیدکنندگان و همچنین پیشنهادات فردی ارائه شده توسط خودروسازان دیگر چینی دریافت کرده است.

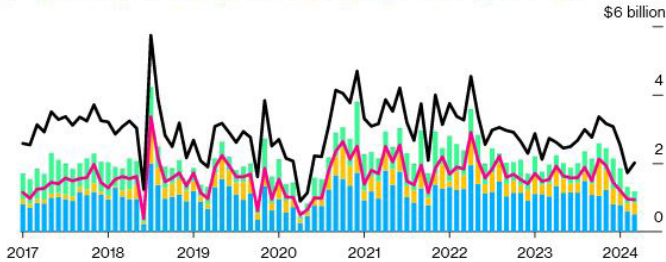
بنا بر نظر اتحادیه اروپا، هر راه حلی باید با قوانین سازمان تجارت جهانی سازگار و قابلیت نظارت و اجرا داشته باشد.

مذاکرات با چین پیشرفت‌هایی داشته، اما نکات کلیدی باقی مانده است، به ویژه در مورد یافتن ساختار قیمت گذاری مناسب و اطمینان از اینکه هر پیشنهاد جایگزینی تأثیری مشابه تعرفه‌های پیشنهادی دارد.

Germany and Slovakia Most Exposed in Europe to Any Tariffs

Although Chinese imports have been falling recently

China's total imports of cars with engines between 1,500cc and 3,000cc
From the European Union From Germany From Slovakia United States



Source: China's General Administration of Customs
Note: Shows imports under HS code 870323

اتحادیه اروپا مجموعه جدیدی از سوالات را به چین ارسال کرده و انتظار دارد مذاکرات به زودی از سر گرفته شود. گزینه دیگری که طبق قوانین سازمان تجارت جهانی مجاز است، معاملات مختلف با شرکت‌هاست که ممکن است در زمان‌های مختلف اتفاق بیفتد. پس از اجرایی شدن تعرفه‌ها در پایان اکتبر همچنان می‌توان به توافق رسید.



ساخت باتری‌های حالت جامد کم‌هزینه برای خودروهای برقی چینی

از زمانی که درهای نمایشگاه کانتون، بزرگترین نمایشگاه تجاری چین باز شد، غرفه‌های صادرکنندگان در بخش انرژی‌های جدید از جاذبه‌های اصلی این رویداد بوده‌اند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، بیش از ۱۴۷ هزار خریدار خارج از چین، در میان جمعیتی بودند که به غرفه‌های وسایل نقلیه با انرژی جدید و سایر فناوری‌های سبز در نمایشگاه آمده بودند. این نمایشگاه دو بار در سال و به مدت یک ماه در شهر جنوبی گوانگژو برگزار می‌شود. شرکت‌کنندگان بین‌المللی چه از روی کنجکاوی و چه از روی علاقه به دنبال این موضوعات هستند و می‌خواهند نگاهی اجمالی به آخرین

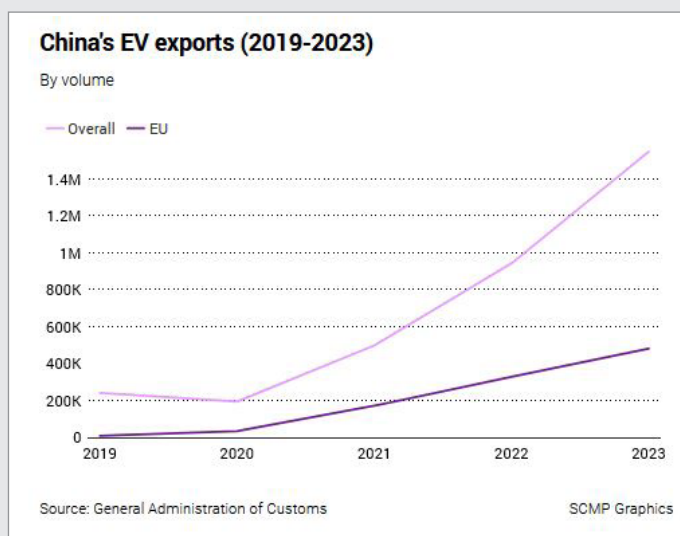
پیشرفت‌ها در این زمینه به سرعت در حال گسترش و قیمت‌های رقابتی جهانی مدل‌های چینی داشته باشند.

اما آنها تعرفه‌های بالایی که اخیراً توسط ایالات متحده، اتحادیه اروپا و کانادا بر این محصولات وضع شده بود نیز در نظر داشتند.

اتحادیه اروپا در ۴ اکتبر به این تعرفه‌ها رأی مثبت داد و هلند یکی از کشورهای عضو تصمیم گرفت تا ۳۵,۳ درصد عوارض اضافی را برای خودروهای الکتریکی ساخت چین به مدت ۵ سال اعمال کند.

بسیاری از خریداران اروپایی و آمریکایی در این نمایشگاه با خودروهای چینی سلفی گرفتند و از قیمت‌ها استقبال کردند.

تمرکز خودروسازان در این نمایشگاه یافتن خریداران بیشتر در بازارهای آمریکای جنوبی، آفریقا و آسیای جنوب شرقی است.



به گفته مدیر یکی از کارخانه‌های دوجرخه برقی، حتی با وجود تعرفه‌ها، آنها همچنان می‌توانند سهم بازار اروپا و آمریکای جنوبی را به خود اختصاص دهند. قیمت کارخانه برترین مدل‌های این کارخانه ۱۰۰۰ دلار آمریکا است، بنابراین حتی اگر تعرفه به ۱۰۰ درصد هم برسد، همچنان مزیت قیمتی دارند و شرکت بار هزینه را با مشتریان تقسیم خواهد کرد. به عنوان مثال، سود برخی از محصولات از حدود ۳۰ به ۲۰ درصد کاهش می‌یابد.

برخلاف سایر تامین‌کنندگان انرژی جدید، به نظر می‌رسد که صادرکنندگان پنل‌های خورشیدی به دلیل عرضه بیش از حد نسبت به سایرین غرفه‌های خلوت‌تری داشتند. نه تنها خریداران اروپایی و آمریکایی تمایل کمی برای خرید نشان داده‌اند، بلکه خریداران از بازارهای نوظهور نیز کاهش یافته‌اند. خریداران کمتری از روسیه و خاورمیانه به این غرفه‌ها مراجعه کردند، زیرا این بازارها در حال اشباع شدن هستند. آنها بر جذب خریداران بیشتر از آمریکای جنوبی متمرکز هستند، جایی که تقاضا و سود در حال حاضر نسبتاً بالاتر است.



رقابت سازندگان خودروهای برقی چینی در بازارهای آسیای جنوب شرقی

تولیدکنندگان خودروهای برقی چینی که به دلیل تعرفه‌ها در اروپا و ایالات متحده متوقف مانده‌اند، آماده نفوذ بیشتر به آسیای جنوب شرقی هستند، جایی که ارزش بازار خودروهای پاک به ۱۰۰ میلیارد دلار می‌رسد. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، در ماه مه، ایالات متحده تعرفه ۱۰۰ درصدی را بر خودروهای الکتریکی وارداتی از چین، کشور پیشرو جهانی تولید و فروش خودروهای برقی، اعمال کرد. سازندگان خودروهای برقی چینی جدیدترین شرکت‌های سرزمین اصلی هستند که در بحبوحه جنگ تجاری گسترده ایالات متحده و چین که صنایع مختلف از فناوری گرفته تا پنل‌های خورشیدی را درگیر کرده، دسترسی آن‌ها محدود شده است.

اتحادیه اروپا هم با اعمال تعرفه‌های ۳۸ درصدی از ۴ ژوئیه بر سه شرکت چینی خودروهای برقی سایک، جیلی و بی‌وای‌دی، از آمریکا پیروی کرد. این تصمیم پس از آن اتخاذ شد که تحقیقات ضد رقابتی نشان داد خودروسازان از «بارانه ناعادلانه پکن» سود برده‌اند و تهدیدی برای کاهش تولید خودروهای برقی در اروپا است، جایی که ارزان‌ترین خودروهای داخلی سه برابر مدل‌های چینی قیمت دارند.

خودروسازان چینی در مواجهه با فرصت‌های محدود بازارهای غربی، چشم‌انداز رشد بلندمدت امیدوارکننده‌ای را در آسیای جنوب شرقی یافته‌اند، جایی که طبقه متوسط در حال رشد است و از تغییر به سمت خودروهای برقی استقبال می‌کند.

موضع ژئوپلیتیکی نسبتاً خنثی آسیای جنوب شرقی فرصتی برای توسعه شرکت‌های چینی فراهم می‌کند. چین حضور خودروهای برقی خود را از منظر تقاضا و عرضه افزایش می‌دهد، این یعنی فروش خودرو و تولید محلی بیشتر. اندونزی و تایلند، دو اقتصاد بزرگ جنوب شرقی آسیا، اولین اهداف احتمالی شرکت‌های چینی خواهند بود.

بی‌وای‌دی، شپینگ و جیلی میلیاردها دلار به اندونزی، تایلند و مالزی تزریق می‌کنند تا سهم بیشتری از بازارهای رو به رشد سریع خود را برای وسایل نقلیه پایدار به دست آورند.

انتظار می‌رود فروش خودروهای الکتریکی در جنوب شرقی آسیا تا سال ۲۰۳۵ بین ۸۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار برسد که این رقم در سال ۲۰۲۱ حدود ۲ میلیارد دلار ۲۰۲۱ بوده است. از این تعداد، اندونزی با فروش تخمینی ۴,۵ میلیون دستگاه [از ۸,۵ میلیون واحد تا سال ۲۰۳۵]، بزرگترین بازار منطقه از نظر حجم خواهد بود.

فروش جهانی خودروهای برقی در سه ماهه اول سال ۲۰۲۴ حدود ۱۸ درصد جهش داشت که ناشی از تقاضا در چین، بزرگترین بازار خودروهای برقی جهان است. با این حال، انتظار می‌رود فروش در چین افزایش یابد، اما این امر باعث تمرکز بیشتر سازندگان داخلی خودروهای برقی بر بازارهای دیگر مانند آسیای جنوب شرقی نیز می‌شود.

بر اساس تحقیقات کانترپوینت، یک شرکت تحقیقاتی فناوری مستقر در هنگ‌کنگ، فروش خودروهای برقی منطقه‌ای در سه ماهه اول بیش از دو برابر شده و این در مقایسه با کاهش ۷ درصدی خودروهای دیزلی و بنزینی است. بیش از ۷۰ درصد از فروش خودروهای الکتریکی در منطقه از برندهای چینی به رهبری بی‌وای‌دی است.



جنگ قیمت اجتناب ناپذیر

در بحبوحه رشد کُند در بازار داخلی، خودروهای سنگین وزن برقی چینی مانند بی‌وای‌دی، نتا اوتو و جیلی برنامه‌های عمده‌ای برای گسترش حضور خود در جنوب شرقی آسیا اعلام کرده‌اند.

بی‌وای‌دی قرار است یک کارخانه ۱ میلیارد دلاری در جاوه غربی بسازد که در سال ۲۰۲۶ شروع به کار کند. نتا با شرکت مونتاژ خودرو محلی هندال اندونزی موتور برای تولید مدل‌های برقی خود برای بازار محلی قراردادی امضا کرده است.

مردم اندونزی به خودروهای مقرون به صرفه اما دارای فناوری پیشرفته و نوآورانه علاقه زیادی دارند و تقاضا برای خودروهای الکتریکی در این کشور به طور پیوسته رو به افزایش است.

اندونزی در حال برنامه‌ریزی برای افزایش تولید محلی خودروهای برقی به حدود ۶۰۰ هزار دستگاه تا سال ۲۰۳۰ است، زیرا قصد دارد با استفاده از ذخایر قابل توجه نیکل خود به قطبی برای تولید باتری‌های برقی و الکتریکی تبدیل شود. طبق داده‌های انجمن خودروسازان اندونزی، حدود ۱۷ هزار خودروی برقی در سال ۲۰۲۳ در اندونزی فروخته شد. با این حال، قیمت‌های بالای خودروهای الکتریکی می‌تواند مانعی برای جذب مصرف‌کنندگان منطقه‌ای باشد. زمانی که جدیدترین و مقرون به صرفه‌ترین مدل نتا، V-II، در نمایشگاه جاکارتا رونمایی شد، قیمت آن ۲۰۰ میلیون روپیه اندونزی (۱۲۱۰۰ دلار) بود که ۶۰ برابر میانگین حقوق ماهانه در اندونزی است.

در مالزی، جیلی بیش از ۱۰ میلیارد دلار برای توسعه تأسیسات تولیدی با شرکت وابسته محلی خود پرتون در شمال کوالالامپور سرمایه‌گذاری کرده است.

حدود ۸۳۲ هزار خودرو در سال گذشته در مالزی به ثبت رسیده که بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه آن‌ها مدل‌های ارزان قیمت خودروسازان داخلی پرتون و پرودا هستند. این خودروها با قیمت متوسط ۳۵

هزار رینگیت (۷۴۰۰ دلار) کمتر از یک سوم قیمت ۹۹۹۰۰ رینگیت ارزان‌ترین خودروی برقی بی‌وای‌دی دولفین فروخته می‌شوند. در حالی که مدل‌های ارزان‌تر خودروی برقی مانند بی‌وای‌دی سیگل در سایر بازارهای آسیایی موجود است، خودروهای برقی با قیمت کمتر از ۱۰ هزار رینگیت (۲۱۲۰۰ دلار) نمی‌توانند برای محافظت از برندهای داخلی پروتون و پرودوآ در مالزی فروخته شوند.



مدل Atto ۳ بی‌وای‌دی با قیمت ۱۴۹,۸۰۰ رینگیت (۳۱,۷۰۰ دلار) در حال حاضر محبوب‌ترین مدل خودروی برقی در مالزی است و بیش از ۴۶۰۰ دستگاه از زمان عرضه آن در سال گذشته فروخته شده است. برای مالزیایی‌ها، جذابیت‌های اصلی خودروهای الکتریکی شامل صرفه‌جویی در مصرف سوخت و سایر مشوق‌ها عامل خرید وسایل نقلیه است. زمانی که بی‌وای‌دی Atto ۳ در سال ۲۰۲۳ عرضه شد در

مقایسه با خودروهای موتور احتراق داخلی قیمت رقابتی داشت. مصرف کنندگان همچنین از شراکت بی‌وای‌دی با غول خودروسازی محلی سایم دربی احساس رضایت می‌کنند.

اما تمرکز خودروسازان چینی در آسیای جنوب شرقی احتمالاً به «جنگ قیمت اجتناب‌ناپذیر» منجر خواهد شد. کارشناسان به رقابت شدید قیمت در میان سازندگان موتورسیکلت چینی در آسیای جنوب شرقی در اوایل دهه ۲۰۰۰ اشاره می‌کنند، زمانی که رقبای ژاپنی آن‌ها با سرعت وارد عرصه شدند.



جنگ‌های قیمتی تهاجمی در میان سازندگان موتورسیکلت چینی منجر به کاهش هزینه‌ها و به خطر افتادن کیفیت محصول شد و به سازندگان موتورسیکلت ژاپنی اجازه داد تا سهم بازار را با اطمینان بالاتر به دست آورند. برندهای ژاپنی از آن زمان تاکنون بیش از ۹۰ درصد تسلط خود را در بازار حفظ کرده‌اند.

برخی تحلیلگران می‌گویند که چشم انداز بازار آسیای جنوب شرقی ممکن است آنطور که سازندگان خودروهای برقی چینی پیش بینی می‌کردند روشن نباشد. مشوق‌های دولتی ممکن است برای ترغیب مصرف‌کنندگان به سمت خودروهای الکتریکی کافی نباشد. تصمیمات خرید آن‌ها می‌تواند به دلیل نگرانی در مورد محدودیت‌های برد و مسافت خودروهای الکتریکی با تردید مواجه شود.

نرخ‌های بهره بالا و افزایش قیمت ممکن است باعث کاهش علاقه مصرف‌کنندگان به خودروهای الکتریکی در برخی بازارها شود.

هر بازاری برای سازندگان چینی خودروهای برقی مهم است، اما آسیای جنوب شرقی به‌ویژه چشم‌انداز رشد بلندمدت امیدوارکننده‌ای برای آن‌ها دارد. آسیای جنوب شرقی بازار پرونقی است و دسترسی به این بازار برای شرکت‌های چینی محدودیتی ندارد، بنابراین ظرفیت زیادی برای رشد در این بازار وجود دارد.

دفتر همکاری فناوری سفارت جمهوری اسلامی ایران در پکن

با همکاری:

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

Pacific Consulting Holding Company (Beijing)

大洋咨询集团(北京)

گروه مطالعاتی چین نگار



 www.chinnegar.com

 @chinnegar

 www.techchina.ir

 info@techchina.ir

 [@fanavarichin](https://www.instagram.com/fanavarichin)

 [@fanavarichin](https://www.instagram.com/fanavarichin)



سفارت جمهوری اسلامی ایران - پکن
Embassy of the I.R. of Iran—Beijing

