

بی‌وای دی با شکست تویوتا، محبوب‌ترین خودروی سنگاپور شد



سازندگان
کامیون‌های
برقی چینی به
دنبال ورود
به بازارهای
جهانی

تمدید یارانه
خودروهای
برقی در چین
برای افزایش
فروش



سال نو مبارک باد

فرا رسیدن ماه مبارک رمضان و سال نو را به هموطنان عزیز تبریک عرض نموده و امیدواریم سال جدید سرشار از موفقیت، شادکامی و سربلندی برای ایران عزیزمان باشد.

جهان امروز، جهان تحولات و تغییرات روزافزون است و برای بازماندن از چرخه رقابت باید خود را با این تغییرات، تطابق داد. در زمانه‌ای که رقابت‌ها به میادین علم و دانش و فناوری و هوش مصنوعی کشیده شده، قدرتی پیروز خواهد بود که در این حوزه‌ها پیشتاز باشد. نقش پررنگ و برجسته چین، دومین اقتصاد جهان در شاخه‌های مختلف فناوری برکسی پوشیده نیست. آگاهی از پیشرفت‌ها و تصمیمات دولتی و نقش شرکت‌ها در زمینه فناوری‌های روز نیز اهمیتی دوچندان یافته است و همین امر ما را بر آن داشته تا رصدی همه جانبه نسبت به آخرین تحولات حوزه دانش و فناوری چین داشته باشیم.

از جمله گام‌هایی که در همین راستا برداشته شده، به روزرسانی و انتشار منظم مطالب حوزه فناوری روز در «وبسایت» دفتر همکاری فناوری سفارت جمهوری اسلامی ایران در پکن است. علاوه بر وبسایت، مطالب در کانال‌های اطلاع‌رسانی و شبکه‌های اجتماعی نیز به روزرسانی می‌شوند و مخاطبین را در جریان اخبار و تحولات قرار می‌دهد.

انتشار بولتن‌های تخصصی با موضوعات فناوری، هوا و فضا، انرژی‌های نوین، هوش مصنوعی، سلامت و کشاورزی و صنعت خودرو اقدام دیگری است که به منظور آگاهی بخشی علاقمندان صورت می‌گیرد. با توجه به گسترده بودن عرصه فناوری، در پی آن هستیم که موضوعات دیگر نیز بنابر نیاز و ضرورت مخاطبین به این فهرست بولتن‌های تخصصی افزوده شود.

و کلام آخر، همزمانی بهار قرآن و بهار طبیعت را به فال نیک گرفته و از خداوند می‌خواهیم که ما را در این راه یاری کند و همواره مشتاق و محتاج نظرات کارشناسان و مخاطبین آگاه و دلسوز خود هستیم که انتقادات سازنده شما قطعاً چراغ راه ما خواهد بود.

نوروز ۱۴۰۴

رایزنی فناوری ایران

سفارت جمهوری اسلامی ایران - پکن



«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

- خودروی برقی جدید بی‌ول‌دی، کوچک و مناسب برای رانندگی در شهر ۶
- خریداران خودروهای شیائومی پشت فرمان مجازی تائوبائو ۱۱
- روند پیشی گرفتن بی‌ول‌دی از جیلی در فروش جهانی خودروهای برقی ۱۴
- سازندگان کامیون‌های برقی چینی به دنبال ورود به بازارهای جهانی ۲۲
- تمدید یارانه خودروهای برقی در چین برای افزایش فروش ۲۶
- کاهش فعالیت خودروساز برقی چینی تحت حمایت بیدو ۲۸
- شکست تعرفه‌های اتحادیه اروپا در توقف ورود وسایل نقلیه الکتریکی چینی ۳۱
- بی‌ول‌دی با شکست تویوتا، محبوب‌ترین خودروی سنگاپور شد ۳۴
- احتمال کاهش شدید تقاضا برای بنزین در اثر رونق گرفتن خودروهای برقی در چین ۳۶



خودروی برقی جدید بی‌وای‌دی، کوچک و مناسب برای رانندگی در شهر

بیشتر بازدیدکنندگان نمایشگاه خودروی شانگهای ۲۰۲۱ از یکی از مهم‌ترین خودروهای به نمایش گذاشته شده، غافل شدند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این خودروی هاچ بک الکتریکی بی‌وای‌دی که قبلاً EA۱ نامیده می‌شد، به نامی دوستانه و جذاب‌تر تغییر یافته است؛ دلفین. این اولین معرفی نه تنها مدل، بلکه پلتفرم الکترونیکی ۳،۰ بود که پلتفرم جدید اختصاصی خودروی برقی بی‌وای‌دی برای موفقیت صادرات آن بود.

دلفین همراه با شاسی بلند ۳ Atto و Seal saloons، هدایت صادرات بی‌وای‌دی را بر عهده داشته است. برخی رسانه‌های آلمانی بر این نظرند که دلفین یک تهدید واقعی برای صنعت خودروسازی آلمان است.





در اکثر بازارهای صادراتی، از جمله هنگ کنگ، دلفین ۴۲۹۰ میلی متر است که دلیل آن طراحی مجدد جلو برای اطمینان از کسب رتبه پنج ستاره در تست تصادف ANCAP استرالیا است. حتی خودروهای موجود در بازار چین از سطح ایمنی مناسبی برخوردار هستند و ۶ کیسه هوا استاندارد دارند. برخی رسانه‌ها، دلفین را به عنوان دومین خودروی ایمن موجود در سطح جهان پس از بی‌وای دی Seal رتبه بندی کردند.



در چین، اکثر نسخه‌های دلفین از موتور الکتریکی ۷۰ کیلوواتی با قدرت پایین‌تر استفاده می‌کنند و تنها نسخه نایت دارای واحد قدرتمندتر ۱۵۰ کیلوواتی است. در انگلستان، اکثراً موتورهای بزرگتر هستند و تنها مدل پایه دارای موتور ۷۰ کیلوواتی است. برای هنگ کنگ، بی‌وای‌دی موتور کوچکتر را در برد استاندارد خود (۴۱۰ کیلومتر/۲۵۴ مایل) و موتور قدرتمندتر در برد طولانی (۴۹۰ کیلومتر) ارائه می‌دهد.

موتور کوچکتر، نسخه صادراتی دلفین را با شتاب ۱۲,۳ ثانیه از حالت سکون تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت، کمی کند کرد. در چین، دلفین کوچک‌تر و سبک‌تر می‌تواند شتاب را به ۱۰,۹ ثانیه کاهش دهد که باعث می‌شود آن را به خودروی شهری ایده‌آل تبدیل کند.

مانند بسیاری از خودروهای چینی، دلفین برای راحتی و آسایش ساخته شده است، حتی اگر کنترل آن به اندازه برخی هاچ بک‌های اروپایی سریع نباشد. فرمان آن بسیار سبک است، با این وجود، پیچ‌های جاده را می‌توان به خوبی کنترل کرد. به دلیل اندازه کوچک آن، قابلیت پارک کردن آسانی دارد و در ترافیک نیز گزینه مناسبی است.



بی‌وای دی در تمام مدل‌های خودروی برقی خود از باتری تیغه‌ای استفاده می‌کند. بسته بندی هوشمندانه باتری‌ها چگالی توان را تقویت می‌کند، و این امکان را فراهم می‌سازد که دولفین کوتاه برد با بسته‌های ۴۴،۹ کیلووات ساعتی تغذیه شود، در حالی که بسته‌های ۶۰،۴۸ کیلووات ساعتی نسخه‌های برد بلندتر را هدایت می‌کنند.

دلفین بیشتر امکاناتی را دارد که هر راننده شهری از یک ماشین کوچک می‌خواهد. فضای داخلی دارای صفحه نمایش اطلاعات سرگرمی داشبورد قابل چرخش ۱۲،۸ اینچی است. همچنین یک دوربین فراگیر ۳۶۰ درجه دارد و هنگامی که چراغ‌های نشانگر فعال می‌شوند، نقاط کور با نمایشگر نمای عقب خودرو حذف می‌شوند، این ویژگی در چین با توجه به تعداد خودروهای دو چرخ بسیار مفید است.

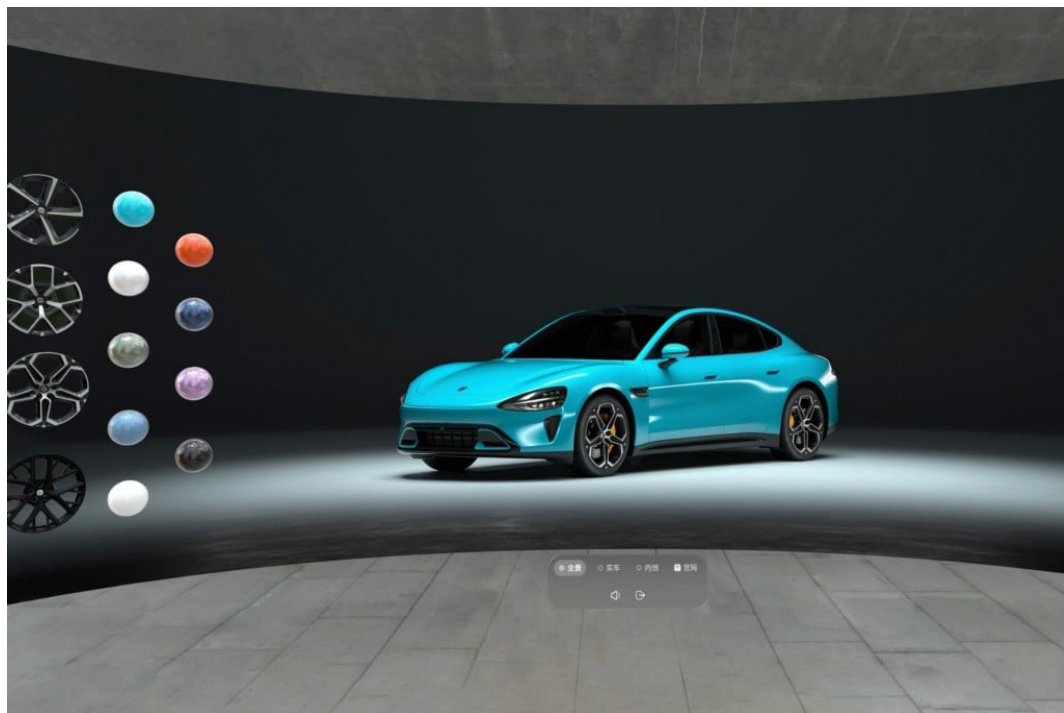
کنترل صوتی برای اکثر عملکردها قابل استفاده است. همچنین یک صفحه نمایش ۵ اینچی روی ستون فرمان تعبیه شده که سرعت، سطح باتری و محدوده رانندگی تخمینی را نشان می‌دهد.



صندلی‌های اسپرت با پشتی سر ثابت در جلوی خودرو استفاده می‌شوند و دو صندلی جلو دارای سیستم گرمایش و تهویه هستند. فضای داخلی مشکی استاندارد با تعدادی گزینه رنگارنگ تر عرضه شده است. ترکیب صورتی و خاکستری در هنگ کنگ موجود است. اگرچه دلفین ادعا می‌کند که پنج نفر سرنشین را جای می‌دهد، اما سومین فرد بزرگسال به سختی در آن جای می‌گیرد. نسخه‌های صادراتی دارای صندلی عقب تاشو با تقسیم ۶۰:۴۰ هستند، چیزی که در نوع داخلی فاقد آن است. صندلی‌های عقب تقریباً صاف با کف صندوق عقب کاذب، که زیر آن یک محفظه مخفی قرار داشت، جمع شده بودند. فضای ۳۴۵ لیتری قابل افزایش تا ۱۳۱۰ لیتر است.



دلفین که قابلیت انتخاب رنگ‌های داخلی و خارجی نیز دارد، نشان می‌دهد که این خودروی برقی کوچک سرگرم کننده و در عین حال توانا است که با توانایی انجام سفرهای طولانی‌تر برای شهرها ایده آل است.



خریداران خودروهای شیائومی پشت فرمان مجازی تائوبائو

یک ویژگی جدید در برنامه تائوبائو متعلق به گروه علی بابا به خریداران خودرو اجازه می‌دهد تا سدان الکتریکی SUV شیائومی را به طور مجازی از طریق هدست ویژن پرو اپل آزمایش کنند، این جدیدترین اقدام شرکت‌های فناوری چینی است که از فناوری‌های پیشرفته برای رقابت در جلب مشتریان استفاده می‌کنند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این عملکرد جدید که به عنوان بخشی از به‌روزرسانی برنامه ویژن پرو تائوبائو راه‌اندازی شد، به کاربران این امکان را می‌دهد تا جزئیات خودروی شیائومی را بررسی، گزینه‌های رنگی را مشاهده کنند و درایوهای آزمایشی را انجام دهند، همه این‌ها



در حالی که از هدست اپل استفاده می‌کنند. این ویژگی مبتنی بر فناوری واقعیت توسعه یافته (XR) است، اصطلاحی فراگیر که ترکیبی از واقعیت مجازی (VR)، واقعیت افزوده و واقعیت ترکیبی است.

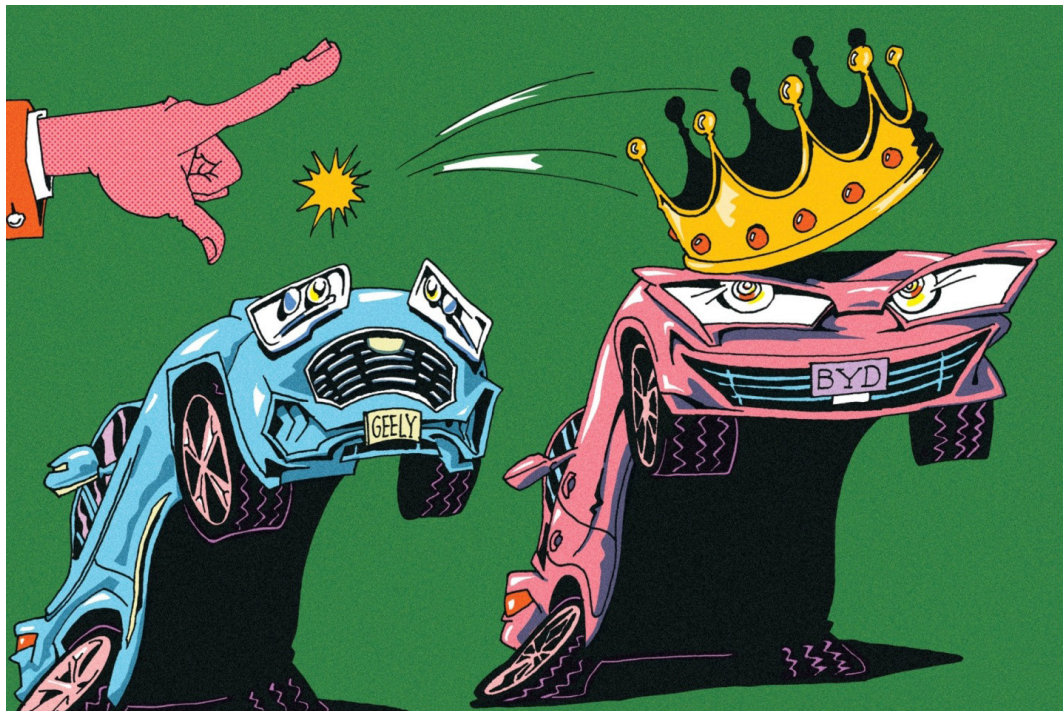
این ایده پس از آن به وجود آمد که تیم XR تائوبائو و تی‌مال، واحد تجارت الکترونیک داخلی علی‌بابا، شروع به بررسی تجربه خرید آنلاین برای اقلام بزرگ - از جمله اتومبیل، مبلمان و لوازم خانگی بزرگ‌تر - کرد و موانع متعددی را در این راه شناسایی کرد. به عنوان مثال، هیچ راه آسانی برای مشتریان وجود ندارد که این محصولات را امتحان کنند.

ویژگی Vision Pro حالت VR را ارائه و به کاربران امکان می‌دهد جزئیات داخلی خودروی شیائومی مانند فرمان و داشبورد را بررسی کنند. همچنین به کاربران تجربه‌ای می‌دهد که فقط می‌توانند با خیال راحت در یک محیط مجازی به دست آورند: رانندگی با سرعت بیش از ۱۴۰ مایل در ساعت.

این ویژگی جدید نشان‌دهنده عزم تائوبائو بزرگ‌ترین بازار آنلاین چین، برای ارتقای برنامه سه بعدی خود است که در آوریل، دو ماه پس از عرضه Vision Pro در ایالات متحده با قیمت اولیه ۳۴۹۹ دلار منتشر شد. در ماه ژوئن، اپل این هدست را در چند بازار خارج از کشور از جمله چین عرضه کرد، جایی که این دستگاه بیش از ۶۰۰ دلار بیشتر از ایالات متحده به فروش می‌رسد.

طبق گفته‌های تائوبائو و تی‌مال، همکاری با شیائومی یکی از پیشرفته‌ترین پروژه‌های XR مبتنی بر ویژن پرو تا به امروز و همچنین اولین ویژگی تست درایو مجازی برای مصرف‌کننده در جهان است. شیائومی، سومین فروشنده بزرگ گوشی‌های هوشمند در جهان و تازه

وارد در بخش خودروهای الکتریکی، SUV و اولین خودروی خود را در ماه مارس رونمایی کرد. طبق گزارش مالی این شرکت از آوریل تا ژوئن بیش از ۲۷ هزار دستگاه از این خودرو تحویل داده است. شیائومی هدف فروش بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه را در سال جاری تعیین کرده است و آن را در رقابتی سخت با سازندگان خودروهای الکتریکی چینی مانند بی‌وای‌دی، نیو و شپینگ و همچنین برندهای قدیمی خارجی مانند فولکس واگن قرار داده است.



روند پیشی گرفتن بی‌وای‌دی از جیلی در فروش جهانی خودروهای برقی

تا زمانی که جیلی در دهه ۲۰۱۰ به موفقیت رسید، کمتر کسی در خارج از چین نام هیچ یک از خودروسازان داخلی این کشور را شنیده بود. در داخل چین، خودروهای شرکت گروه جیلی جزو پرفروش‌ترین خودروها بودند و در سطح جهانی، امپراتوری جیلی و بنیان‌گذار میلیاردر آن، سهامی در ولوو سوئد، مرسدس بنز آلمان و پروتون مالزی و همچنین شراکت با رنو فرانسه داشت. جیلی بیشتر به خاطر خرید ولوو در سال ۲۰۱۰ و چرخش قابل‌توجه آن شناخته شده است. این موفقیت برای اولین بار نشان داد که یک تولیدکننده چینی می‌تواند یک برند بین‌المللی و همچنین هم‌تایان اروپایی یا آمریکایی خود را اداره کند.

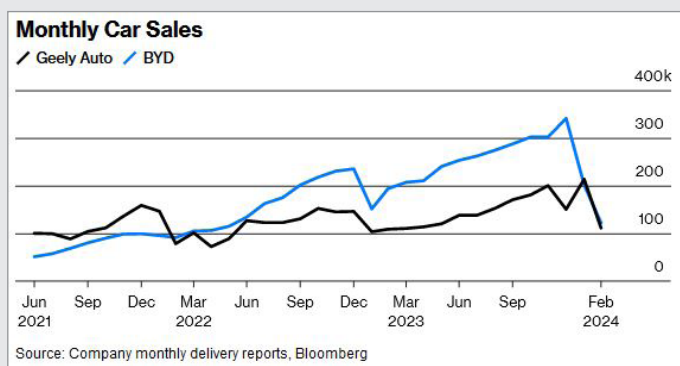
به گزارش بلومبرگ، اما تنها در مدت دو سال و تا سال ۲۰۲۳، این خودروساز تحت الشعاع شرکت بی‌وای‌دی قرار گرفت، شرکت نوپایی که از جیلی عبور کرد و به بزرگ‌ترین فروشنده خودروهای برقی در جهان و بزرگ‌ترین برند خودرو در چین تبدیل شد. بی‌وای‌دی تا سال ۲۰۲۱ حتی در میان ۱۰ تولیدکننده بزرگ چین از نظر محموله‌ها نبود، زمانی که سرمایه‌گذاری مشترک تولیدکنندگان دولتی با فولکس واگن AG و شرکت جنرال موتورز آن را در صدر فهرست برترین خودروسازها پس از آن جیلی قرار داد و پس از آن استقبال چین از خودروهای الکتریکی همه چیز را تغییر داد.

جیلی اکنون در حال رقابت برای رسیدن به بی‌وای‌دی در عرصه خودروهای باتری دار و حفظ برتری خود در صادرات به خارج از چین است. اینکه آیا می‌تواند موفق شود یا خیر مشخص نیست. اما داستان آن می‌تواند درسی برای سایر خودروسازان قدیمی باشد که سعی می‌کنند خود را با دنیایی که به سمت خودروهای بدون آلاینده‌گی در حال حرکت است وفق دهند.

مدیران جیلی معتقدند بی‌وای‌دی عملکرد بسیار خوبی دارد و باید از آن‌ها آموخت، اما این امید را دارند که دوباره به برند شماره یک داخلی چین تبدیل شوند، اگرچه طبیعتاً این کار زمان می‌برد.

جیلی خودروهای برقی بیشتری را معرفی می‌کند. همچنین سرمایه‌گذاری زیادی در فناوری‌های خودروهای متصل، نیمه‌رساناهای خودکار و ماهواره‌ها انجام می‌دهد. این شرکت در ۱۰ سال گذشته بیش از ۲۰۰ میلیارد یوان (۲۷,۷ میلیارد دلار) برای تحقیق و توسعه هزینه کرده است.

صعود بی‌وای‌دی که به عنوان یک سازنده باتری آغاز شد، پس از سال‌ها تحقیق در زمینه خودروی برقی و فناوری هیبریدی پلاگین انجام شد. در ۱۰ سال گذشته، هزینه‌های تحقیق و توسعه آن بیش از سود بوده است. این شرکت در سال ۲۰۱۹ حدود ۱,۶ میلیارد یوان درآمد خالص داشت اما بیش از ۸ میلیارد در تحقیق و توسعه سرمایه‌گذاری کرد. حمایت دولت چین در حفظ بی‌وای‌دی در سال‌های اولیه آن نقش داشت، اما یارانه‌های ملی خودروهای برقی چین در سال ۲۰۲۲ به تدریج حذف شد.



بی‌وای‌دی حدود ۲۰ سال است که روی پلتفرم هیبریدی پرچم‌دار خود DM-i کار می‌کند. نسل چهارم این فناوری به وسیله نقلیه اجازه می‌دهد با باتری‌های الکتریکی کار کند تا زمانی که تمام شوند و در آن زمان یک موتور بنزینی به کار می‌افتد و نگرانی در مورد محدوده رانندگی را برطرف می‌کند.

چندین سال پیش، جیلی و سایرین در صنعت بر روی معماری به نام P2 یا موقعیت ۲ تمرکز کرده بودند که یک موتور الکتریکی را

برای تبدیل یک پیشرانه احتراق معمولی به هیبریدی پلاگین بدون تغییر موتور یا گیربکس اضافه می‌کند. این فناوری یک راه آسان برای سازندگان قدیمی برای اصلاح خط تولید خود بود، اما برد باتری آن کوتاه است؛ معمولاً حدود ۵۱ کیلومتر و هیچ تغییری در بازده سوخت موتور وجود ندارد. پلتفرم DM-i بی‌وای دی دارای پیشرانه پیچیده‌تری است: دو موتور الکتریکی را در خود جای داده و در مصرف سوخت صرفه‌جویی می‌کند.

جدیدترین خودروهای پلاگین هیبریدی بی‌وای دی و جیلی که ساخت خودروهایی با معماری P2 را متوقف کرده است، نسخه‌هایی را ارائه می‌کنند که می‌توانند ۱۰۰ کیلومتر قبل از روشن شدن موتور بنزینی حرکت کنند و بازده سوخت را بهبود می‌بخشند. جیلی در سال ۲۰۱۵ این هدف را تعیین کرد که تا سال ۲۰۲۰ حدود ۹۰ درصد از فروش خودروهای برقی را تشکیل دهد، اما شکست خورد و تنها ۵٫۲ درصد از فروش سال ۲۰۲۰ آن خودروهای برقی و پلاگین هیبریدی بود. (هدف شامل خودروهای پلاگین هیبریدی و برقی، خودروهای حاوی باتری است که در چین با هم به عنوان خودروهای انرژی جدید شناخته می‌شوند.) سهم فروش کلی جیلی که خودروهای برقی و پلاگین هیبریدی بودند، برای اولین بار از ۲۰ درصد گذشت. در سال ۲۰۲۲ و در سال ۲۰۲۳ نزدیک به ۳۰ درصد بود، زمانی که ۴۸۷ هزار وسیله نقلیه با باتری تحویل داد. این تعداد در سال ۲۰۲۳ برای گروه وسیع‌تری که شامل برندهای بین‌المللی مانند ولوو می‌شود، ۹۸۰ هزار خودرو بود. بی‌وای دی در سال ۲۰۲۳، پس از توقف تولید خودروهای بنزینی معمولی، ۳ میلیون خودروی برقی و هیبریدی فروخت.



جیلی پلتفرم پلاگین هیبریدی جدیدی به نام لیشن پاور (Leishen Power) دارد که توسعه آن بیش از پنج سال و صرف ده ها میلیارد یوان به طول انجامید. آخرین نسخه آن در سال ۲۰۲۳ وارد بازار شد و در سری جدید گلکسی جیلی از خودروهای برقی مقرون به صرفه و هیبریدی‌های پلاگین و برند Lynk & Co استفاده می‌شود.

پلتفرم لیشن دارای گیربکس‌های متعددی است که برای بهبود تجربه رانندگی در مقایسه با بی‌وای دی DM-i که از یک گیربکس استفاده می‌کند، اضافه شده است. در سرعت‌های بیش از ۱۰۰ کیلومتر در ساعت، کنترل DM-i چندان خوب نیست اما لیشن قابلیت رانندگی را افزایش می‌دهد، اما هزینه‌ای را نیز به خودرو اضافه می‌کند.

جیلی همچنین Zeekr را معرفی کرده است، یک برند لوکس الکتریکی با خودروهایی که از ۲۰۰ هزار یوان شروع می‌شود. این مارک ۶۵ درصد رشد کرد و بیش از ۱۱۸ هزار وسیله نقلیه در سال ۲۰۲۳ به فروش رساند. Zeekr ۰۰۱ با کنترل خوب و ویژگی‌هایی مانند صندلی‌های ماساژور و کمک فرمان صوتی قصد دارد با مدل محبوب تسلا به رقابت بپردازد. مجموعه بین‌المللی جیلی نیز تمرکز بیشتری بر خودروهای برقی داشته‌اند.

برند سوئدی Polestar آن هم اکنون خودروهای برقی می‌فروشد و Lotus Cars در انگلستان خودروهای الکتریکی لوکسی مانند Electre SUV و Emeya را معرفی کرده است. برند اسمارت که خودروهای کوچک الکتریکی توسط مرسدس بنز AG می‌فروشد، در سال ۲۰۱۹ وارد یک سرمایه‌گذاری مشترک با جیلی شد و برای ارائه یک خودروی کاربردی اسپرت با باتری در بازارهای چین، اروپا و آسه آن گسترش یافته است. بسیاری از رشد جیلی از طریق ترکیبی از خرید مارک‌های خارجی و معرفی پلاک‌های جدیدتر در بازار چین حاصل شده، در نتیجه مجموعه‌ای از برندهایی ایجاد می‌کند که با هم همپوشانی دارند و مدیریت آن پیچیده‌تر به نظر می‌رسد.

علاوه بر این، به نظر می‌رسد جیلی تب و تاب سرمایه‌گذاری‌هایی را که حدود پنج تا شش سال پیش بخش خودروهای برقی را تحت تأثیر قرار داد، از دست داد و باعث شد مجموعه‌ای از برندهای جدید در اختیار آن‌ها قرار گیرد که به سرمایه‌گذاری قابل‌توجهی نیاز دارند. جیلی برای ماندن در عرصه باید خودروهای موتور احتراق داخلی را در اسرع وقت در چین رها کند، مجموعه برندهای خود را با یکدیگر هماهنگ کند و به سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه ادامه دهد و محصولات جدیدی را عرضه کند تا با سایر بازیگران همگام باشد و از آن‌ها پیشی بگیرد. مدیریت جیلی سبب گسترده خود را یک مشکل نمی‌داند. به گفته مدیران شرکت، جیلی قصد دارد فولکس‌واگن عصر خودروی برقی باشد، با اشاره به گروه خودروسازی آلمانی که برندهای آن از VW و Seat گرفته تا پورشه و بنتلی را شامل می‌شود.

از آنجایی که جیلی و بی‌وای‌دی گسترش در بازارهای جهانی را هدف

قرار می‌دهند، جیلی ممکن است به دلیل برندهای خارجی که مالکیت آن‌ها را دارد، مزیت داشته باشد. به عنوان مثال، ولوو دارای امکاناتی در سوئد، چین و ایالات متحده است. بر اساس گزارش انجمن خودروسازان چین، جیلی در سال گذشته ۴۰۸ هزار دستگاه خودرو از چین صادر کرد در حالی که صادرات بی‌وای‌دی، ۲۴۳ هزار دستگاه بود. بی‌وای‌دی قصد دارد صادرات خود را دو برابر کند و در سال ۲۰۲۴ به ۵۰۰ هزار دستگاه برساند.

در همین حال، بخش‌هایی از امپراتوری جیلی در حال تزلزل است. Polestar برای کاهش هزینه‌ها در حال تعدیل نیروی حدود ۱۰ درصد از کارگران خود است. این برند در سال ۲۰۲۳ حدود ۵۴۶۰۰ خودروی برقی تحویل داد که کمی کمتر از هدف ۶۰ هزار دستگاه شرکت بود. Lotus Technology که از طریق فهرست SPAC در نزدک در ماه فوریه در ایالات متحده عرضه شد، از زمان آغاز به کار شاهد کاهش ۵۰ درصدی قیمت سهام خود بوده است.

به گفته کارشناسان، جیلی باید ابتدا بازار خودروهای برقی در چین را به درستی به دست آورد و فروش خودروهای الکتریکی خود را در چین توسعه دهد. سپس می‌تواند از این مدل‌های پرطرفدار که در چین آزمایش شده‌اند، برای ورود به بازار بین‌المللی استفاده کند.

جیلی برای مدت کوتاهی از نظر فروش ماهانه در ژانویه سال جاری از بی‌وای‌دی جلو افتاد و این تا حدی به لطف محبوبیت مدل‌های هیبریدی پلاگین آن بود که فروش آن‌ها در ژانویه به ۳۰ هزار دستگاه رسید، در حالی که این رقم تنها ۵۸۸ دستگاه در مدت مشابه سال گذشته بود. اما از آنجایی که بی‌وای‌دی با تخفیف بسیاری از مدل‌های خود به جنگ

قیمت خودروهای برقی در چین ادامه می‌دهد، از ماه فوریه مجدداً از جیلی پیشی گرفت و در ماه مارس ۳۰۲۴۵۹ دستگاه را در مقایسه با ۱۵۰۸۳۵ دستگاه جیلی به فروش رساند.

با خودروهای بیشتری که از پلتفرم لیسن در سال ۲۰۲۴ عرضه شدند، جیلی آماده است تا با بی‌وای‌دی رقابت کند. اگرچه بازگشت دوباره به رتبه اول با توجه به اینکه بی‌وای‌دی هنوز در حال پیشرفت است دشوار است، اما می‌توان در رده دوم قرار گرفت.



سازندگان کامیون‌های برقی چینی به دنبال ورود به بازارهای جهانی

شرکت‌های چینی فعال در بخش خودروهای الکتریکی (EV)، بی‌سر و صدا در حال تثبیت موقعیت خود در صحنه کمتر دیده شده حمل بار هستند، اما کارشناسان هشدار می‌دهند که تعرفه‌های خارجی و ضعف‌های کیفی می‌تواند موانعی در مسیر آنها باشد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، زنجیره تامین داخلی و استراتژی قیمت پایین که به پیشرو شدن صنعت خودروهای برقی چین در جهان کمک کرده، توسط خودروسازان معتبر و استارت‌آپ‌ها به طور یکسان مورد استفاده قرار می‌گیرند و هدف آنها تحول خودروهای باربری است. طبق گزارش آژانس بین‌المللی انرژی (IEA)، کامیون‌های برقی در حال

حاضر کمتر از ۱ درصد از فروش کامیون در سراسر جهان را تشکیل می‌دهند - که چین ۷۰ درصد از این فروش را در سال ۲۰۲۳ تشکیل داد. اما با پیشرفت‌های فناوری در ۱۰ سال آینده شاهد پذیرش گسترده‌تری از این کامیون‌ها خواهیم بود.



حتی در شرایطی که کشورهای غربی خودروهای الکتریکی چین را با تحریم‌های سنگین هدف قرار می‌دهند، ناوگان خودروهای بار سنگین الکتریکی چین در سطح بین‌المللی در حال رشد است. شرکت‌های چینی مانند بی‌وای‌دی و Beiqi Foton کامیون‌هایی را به کشورهایی از جمله ایتالیا، لهستان، اسپانیا و مکزیک ارسال و کارخانه‌های مونتاژ را در سراسر جهان افتتاح کرده‌اند. کامیون‌های چینی معمولاً در بازارهای نوظهور رقابتی هستند. اما در سایر بازارها، عملکرد و دوام محصولات چینی هنوز نیازهای اکثر مشتریان را برآورده نمی‌کند، اگرچه این موضوع در حال تغییر است.

وقتی صحبت از انتشار گازهای گلخانه‌ای به میان می‌آید، کامیون‌های سنگین یکی از سخت‌ترین بخش‌های تغییر و تحول حوزه حمل‌ونقل [پس از حمل‌ونقل هوایی و کشتیرانی] در نظر گرفته می‌شوند. یک چالش بزرگ در این راه نسبت میان اندازه باتری و برد مسافت است. هرچه باتری بزرگتر باشد، برد آن بیشتر است. اما هر چه باتری بزرگتر باشد، کامیون سنگین‌تر و مصرف سوخت بیشتر خواهد شد. تولیدکنندگان چینی نسبت به هم‌تابان خارجی، محصولات با کیفیت پایین‌تری تولید می‌کنند. از لحاظ تاریخی، کامیون‌های چینی چرخه مفید کوتاه‌تری نسبت به کامیون‌های اروپایی یا ژاپنی دارند. اگرچه این تصور در حال تغییر است اما شرکت‌های پرچم‌دار چینی هنوز در فاکتورهایی مانند برد و ظرفیت باتری از رقبای خود عقب هستند. میانگین برد کامیون‌های سنگین چینی ۲۵۰ کیلومتر است، در حالی که در ایالات متحده ۳۲۲ کیلومتر است. بی‌وای‌دی - که در ماه اکتبر ۲۰۲۴ برای اولین بار از نظر درآمد سه ماهه، تسلا را شکست داد - اعلام کرد برد مدل ATTT آن ۲۰۰ کیلومتر است در حالی که کامیون Semi تسلا ۸۰۰ کیلومتر خواهد بود. اما سازندگان چینی می‌توانند به سرعت این شکاف را کاهش دهند. در همین حال، غول باتری CATL امکانات تعویض باتری کامیون را راه اندازی کرده - جایی که باتری‌های تخلیه شده را می‌توان بلافاصله جایگزین کرد و زمان شارژ را به کلی حذف کرد. اکوسیستم خودروی برقی موجود در چین یک مزیت بزرگ برای آن به حساب می‌آید. در سال جاری، شرکای تجاری مهمی از جمله اتحادیه اروپا و ایالات

متحده، تعرفه‌های سنگینی را بر خودروهایی برقی چین وضع کردند و اعلام داشتند کمک‌های دولتی پکن به خودروسازان، فروش شرکت‌های آنها را کاهش می‌دهد. چین این موضوع را رد می‌کند، اما با افزایش حضور کامیون‌های برقی این کشور در سطح جهانی، خطر اقدامات مشابهی در این حوزه نیز وجود دارد. دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور منتخب آمریکا وعده داده که پس از روی کار آمدن، تعرفه‌های گمرکی بر واردات کالاهای چینی را افزایش خواهد داد. بی‌وای‌دی با افتخار اعلام کرد که کامیون‌های آن را کارگران اتحادیه در لنکستر، کالیفرنیا مونتاژ می‌کند و قصد دارد کارخانه‌ای در مکزیک بسازد و کارخانه‌هایی در مجارستان و رومانی دارد. شرکت Windrose نیز فعالیت‌های خود را در چندین کشور گسترش داده و دفتر مرکزی اصلی خود را در اوایل سال ۲۰۲۴ به بلژیک منتقل کرده است.



تمدید یارانه خودروهای برقی در چین برای افزایش فروش

چین در سال گذشته یارانه تجارتي را تمدید کرد که باعث افزایش فروش خودروهای الکتریکی شد و انگیزه را برای حمایت از خودروسازان از تسلا تا بی‌وای‌دی حفظ می‌کند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی چین (NDRC) اعلام کرد خریداران خودروهای الکتریکی جایزه نقدی ۲۰ هزار یوانی (۲۷۲۸ دلار) دریافت خواهند کرد. به مصرف‌کنندگانی که خودروهای بنزینی مجهز به موتور کوچکتر از ۲ لیتر برای جایگزینی وسایل نقلیه خود می‌خرند، ۱۵۰۰۰ یوان داده می‌شود.

پیش‌بینی می‌شود تجدید یارانه‌ها به افزایش فروش خودرو کمک کند خصوصاً در زمانی که به نظر می‌رسد تمایل به خرید خودروهای برقی کمتر شده است.

در ماه ژوئیه ۲۰۲۴، پکن یارانه خریداران خودروهای برقی را ۲ برابر کرد و به ۲۰ هزار یوان برای هر خودرو رساند، اما این برنامه در ۳۱ دسامبر به پایان رسید. وزارت بازرگانی چین گفت ۳,۷ میلیون خریدار از مزایای این طرح استفاده کردند.

دستکم ۶ مونتاژکننده بزرگ خودروهای برقی چینی در ماه دسامبر ۲۰۲۴ رکوردهای تحویل ماهانه را شکستند زیرا هزاران راننده پیش از لغو یارانه به خرید خودروهای برقی روی آوردند.

یارانه ۲۰ هزار یوانی معادل بین ۱۰ تا ۲۰ درصد قیمت نیمی از این خودروهای برقی در چین است. برخی از دولت‌های محلی نیز برای تشویق مالکیت خودروهای برقی تا سقف ۱۵ هزار یوان به ازای هر وسیله نقلیه توزیع کردند.

حتی با وجود یارانه‌ها، خودروسازان برای جذب مشتریان در میان رقابت‌های سخت، تخفیف‌های زیادی ارائه کردند و میانگین قیمت یک خودروی الکتریکی خالص ۱۰ درصد یا ۲۰ هزار یوان کاهش یافت، در حالی که قیمت خودروهای هیبریدی ۴,۳ درصد یا ۱۰۵۰۰ یوان برای هر خودرو کمتر شد.

بخش خودروهای برقی یکی از معدود نقاط روشن در اقتصاد کند چین است، اما تنها ۳ تولیدکننده تاکنون از این بازار سود کسب کرده‌اند. حدود ۶۰ سازنده خودروهای برقی در چین قادر به تولید حدود ۲۰,۲ میلیون دستگاه در سال هستند و بر اساس برآورد فروش ۱۰,۶۸ میلیون دستگاه در سال ۲۰۲۴، تنها نیمی از این ظرفیت استفاده شده است.



کاهش فعالیت خودروساز برقی چینی تحت حمایت بیدو



شرکت Jiye، سازنده خودروهای برقی ممتاز که توسط شرکت موتورهای جستجوی چینی بیدو حمایت می‌شود، فعالیت‌های خود را در حالی که به دنبال سرمایه‌های تازه برای مقاومت در برابر رقابت‌های سخت است، کاهش خواهد داد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این خودروساز مستقر در شانگهای در بیانیه‌ای اعلام کرد، پروژه‌هایی که سلامت مالی شرکت را بهبود نمی‌بخشند، کنار گذاشته می‌شوند و برخی از واحدهای تجاری برای جلوگیری از مزاد نیروی انسانی ادغام خواهند شد.

در بیانیه آمده است: «ما تلاش‌های همه جانبه را برای تمرکز بر اهداف خود برای بهبود کارایی در عملیات و مدیریت انجام خواهیم داد. همه

اقدامات برای انطباق با شرایط جدید در بحبوحه تولد دوباره شرکت انجام خواهد شد.

این بیانیه پس از گمانه‌زنی‌ها در رسانه‌های اجتماعی در چین منتشر شد مبنی بر اینکه Jiyue به دلیل فروش ضعیف در بزرگ‌ترین بازار خودروهای برقی جهان که مملو از بیش از ۵۰ بازیگر اصلی است، به انحلال نزدیک‌تر شده است.

این شرکت که برای ادامه فعالیت تحت فشار است و بازسازی واحدهای عملیاتی موجود برای سرنوشت Jiyue بسیار مهم است. مدیر عامل شرکت جزئیات بیشتری در مورد اینکه کدام واحدهای تجاری متوقف می‌شوند یا چند کارمند تحت تأثیر قرار می‌گیرند، توضیح نداد. شرکت Jiyue که قبلاً با نام Jidu Auto شناخته می‌شد، توسط بیدو و جیلی، در سال ۲۰۲۱ تأسیس شد. بیدو ۵۵ درصد و جیلی مالک ۴۵ درصد هستند.

در ماه نوامبر، شرکت Jiyue ، ۲۴۸۵ وسیله نقلیه به مشتریان چینی تحویل داد که ۲۰ درصد نسبت به ماه قبل کاهش داشت. این شرکت در سال ۲۰۲۴ تاکنون در مجموع ۱۴ هزار دستگاه فروخته است.

در حال حاضر، Jiyue تنها یک مدل را مونتاژ و به بازار عرضه می‌کند، خودروی کاملاً الکتریکی Jiyue ۰۱، که در پایان سال ۲۰۲۳ معرفی شد. در ماه آگوست مدل دوم، Jiyue ۰۷ سدان را معرفی کرد.

بازسازی Jiyue، آن را به دومین سازنده چینی خودروهای برقی تبدیل می‌کند که اخیراً در بحبوحه وخامت شرایط مالی، اقدامات بازنگرانه را انجام می‌دهد.

به تازگی رئیس استارت‌آپ خودروهای برقی Hozon New Energy

Automobile مستقر در شانگهای در نامه‌ای به کارمندان گفت که این خودروساز تحت بهینه‌سازی و سازمان‌دهی مجدد و همچنین تلاش‌هایی برای ساده‌سازی ساختار مدیریتی خود، برای مقابله شرایط سخت رقابتی انجام خواهد شد.

طبق گزارش انجمن خودروهای مسافری چین، فروش خودروهای برقی و پلاگین هیبریدی خالص در سرزمین اصلی ۶۵ درصد از کل فروش جهانی را در نیمه اول سال ۲۰۲۴ به خود اختصاص داده است.

انتظار می‌رود تحویل خودروهای برقی در سرزمین اصلی امسال از ۱۱ میلیون دستگاه فراتر رود که حدود ۵۵ درصد از کل ظرفیت تولید ۲۰,۲ میلیون دستگاه خودروهای برقی چین را تشکیل می‌دهد.



شکست تعرفه‌های اتحادیه اروپا در توقف ورود وسایل نقلیه الکتریکی چینی

محموله‌های ارسالی خودروهای برقی چین به اتحادیه اروپا تعرفه‌های جدید وضع شده این اتحادیه را به چالش می‌کشند و نگرانی‌هایی در بازار در مورد تشدید تنش‌های تجاری چین و اروپا در سال ۲۰۲۵ ایجاد کرده‌اند. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، بر اساس داده‌های گمرک چین، حجم خودروهای الکتریکی چینی صادر شده به اتحادیه اروپا در دسامبر به ۳۲۸۴۹ دستگاه رسید که نسبت به سال گذشته ۸,۳ درصد افزایش داشت. اتحادیه اروپا همچنان بزرگ‌ترین خریدار خودروهای برقی چینی در سال ۲۰۲۴ باقی ماند و نزدیک به ۳۰ درصد از محموله‌های خروجی چین را خریداری کرد. اما این بلوک ۲۷ کشوری شاهد کاهش ۶ درصدی کل واردات سالانه خودروهای برقی چینی در سال ۲۰۲۴ بود.

بر اساس این داده‌ها، خریداران عمده اروپایی خودروهای برقی چینی، بلژیک، آلمان، اسپانیا، هلند و رومانی بودند.

تحلیلگران هشدار دادند که خطر وخامت بیشتر روابط اتحادیه اروپا و چین در سال جاری وجود دارد، زیرا محصولات تجاری بیشتری هدف سیاست‌های حمایتی قرار می‌گیرند.

اجرای تعرفه‌های اتحادیه اروپا تأثیر قابل توجهی بر صادرات خودروهای برقی چین داشت. خودروسازان چینی با افزایش صادرات خودروهای هیبریدی پلاگین که مشمول تعرفه‌های بالاتر اتحادیه اروپا نیستند، سازگار شده‌اند. صادرات این خودروها در ۱۱ ماه اول سال گذشته سه برابر شده است.

به طور کلی، صادرات خودروهای برقی چین با ۷,۲ درصد افزایش در سال به ۱,۶۵ میلیون دستگاه در سال ۲۰۲۴ رسید که یک پنجم تولید سالانه آن را تشکیل می‌داد. اما ارزش این صادرات با ۶,۳ درصد کاهش به ۳۱,۹۷ میلیارد دلار رسید که اولین کاهش از زمان ارائه اطلاعات برای اولین بار در سال ۲۰۱۸ است.

افزایش حجم اما کاهش ارزش، منعکس‌کننده کاهش قیمت‌ها است که نگرانی اصلی سیاست‌گذاران اروپایی است. جنگ‌های داخلی قیمت‌ها در چین در حال ورود به عرصه بین‌المللی است.

سال گذشته، داده‌های گمرک نشان داد که خودروهای برقی چینی با هزینه کمتر صادر می‌شوند. قیمت واحد صادرات خودروهای برقی چین به اتحادیه اروپا، آمریکای لاتین و آسیای مرکزی بین ۴,۶ تا ۳۹ درصد کاهش یافت.

پکن موفقیت صنعت خودروهای الکتریکی خود را که هفتمین کالای

صادراتی این کشور در سال گذشته بود، به عنوان شاهدی بر حرکت چین در زنجیره ارزش صنعتی می‌داند. این کشور اتهامات مازاد ظرفیت صنعت را رد کرده است، حتی در شرایطی که چندین شرکای خارجی آن تحقیقات را آغاز کرده و موانع تجاری را علیه محصولات چینی بالا برده‌اند.

خودروسازان چینی همچنین توانسته‌اند هزینه‌ها و قیمت‌های تولید را به دلیل بهبود فناوری و صرفه‌جویی در مقیاس کاهش دهند. احتمالاً شاهد ادغام بیشتر در صنعت در آینده خواهیم بود و بی‌وای‌دی، جیلی و شیائومی پیشتاز هستند، بنابراین قیمت‌ها به تدریج تثبیت خواهند شد. تقاضای خودروی داخلی چین احتمالاً در سال ۲۰۲۵ بالا باقی خواهد ماند و دولت چین پیش‌بینی می‌کند که برنامه تجارت خود را در تلاش برای افزایش مصرف تمديد و گسترش دهد.

صادرات خودروهای برقی چین به آسه‌آن یا انجمن کشورهای آسیای جنوب شرقی و آمریکای لاتین به ترتیب ۹,۲۴ درصد و ۱۰۳ درصد نسبت به سال ۲۰۲۴ رشد داشته است.

بر اساس گزارش انجمن خودروسازان چین، فروش خودروهای داخلی چین در سال ۲۰۲۴ به رکورد ۳۱,۴ میلیون نفر رسید که ۴,۵ درصد در سال نسبت به سال گذشته افزایش یافته است.

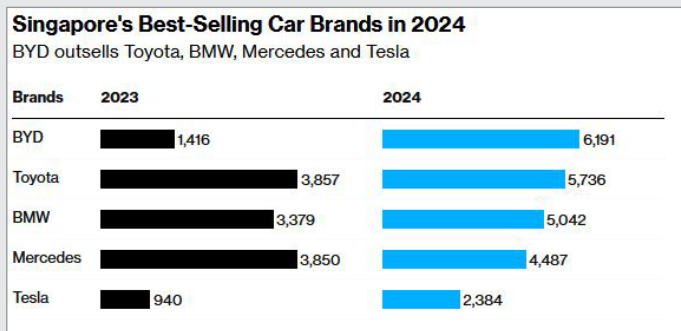
فروش خودروهای جدید انرژی داخلی، از جمله وسایل نقلیه الکتریکی، ۳۵,۵ درصد نسبت به سال گذشته افزایش یافت و به ۱۲,۹ میلیون دستگاه رسید.



بی‌وای‌دی با شکست تویوتا، محبوب‌ترین خودروی سنگاپور شد

شرکت بی‌وای‌دی با شکست تویوتا موتور، عنوان محبوب‌ترین برند خودرو در سنگاپور را برای اولین بار از آن خود کرد. به گزارش بلومبرگ، این غول خودروهای برقی چینی در سال ۲۰۲۴ بیش از چهار برابر فروش داشت و به ۶۱۹۱ دستگاه رسید و از ۵۷۳۶ خودروی فروخته شده توسط تویوتا - بزرگ‌ترین خودروساز جهان - پیشی گرفت. بی‌وای‌دی که ۱۴ درصد از بازار سنگاپور را به دست آورد، از شرکت‌های تسلا، گروه مرسدس بنز و BMW نیز پیشی گرفت. محبوبیت فزاینده بی‌وای‌دی در سنگاپور نمادی از تغییراتی است که در سراسر آسیای جنوب شرقی رخ می‌دهد. خودروسازان چینی در مواجهه

با عقب‌نشینی در اروپا و آمریکای شمالی، به دنبال راه‌یابی به مناطق دیگر هستند و عرضه محصولات مملو از فناوری آن‌ها در حال از بین بردن محبوبیت‌های قدیمی است.



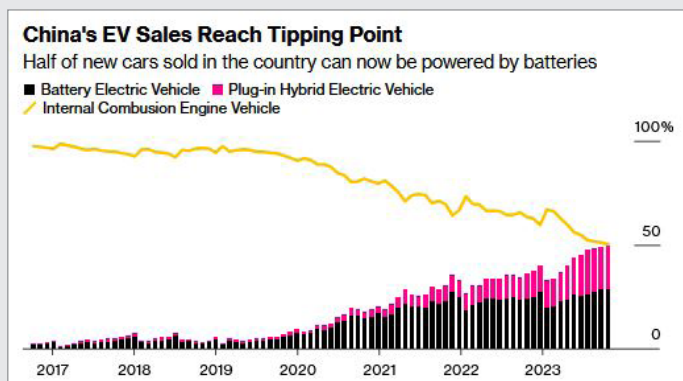
فروش پررونق یک خودروی برقی چینی به ویژه در سنگاپور قابل توجه است، جایی که مقررات سنگین و مالیات‌های بالا داشتن خودرو را به یک مسئله نمادین تبدیل می‌کند. بی‌وادی از مشوق‌های سخاوتمندانه از جمله تخفیف در خرید خودروهای برقی و طرح‌هایی برای زیرساخت‌های شارژ بیشتر بهره برده است.



احتمال کاهش شدید تقاضا برای بنزین در اثر رونق گرفتن خودروهای برقی در چین

از شارژرهای تسلا در کوجهای باستانی اطراف شهر ممنوعه گرفته تا ایستگاههای شارژ در استراحتگاههای حاشیه بزرگراههایی که از میان بیابانهای غرب چین می‌گذرند، نشانه‌های برقی شدن ناوگان حمل‌ونقل - و به حاشیه رانده شدن بنزین - در سرتاسر این کشور به چشم می‌خورد. به گزارش بلومبرگ، طبق آمار رسمی هم‌اکنون فروش خودروهای برقی (EV) و هیبریدی در چین به اوج خود رسیده و بیش از نصف آمار خرده‌فروشی خودروهای سواری در چهار ماهه منتهی به اکتبر به این نوع خودروها اختصاص داشته است. تداوم این روند منجر به کاهش تقاضا برای سوخت خودرو می‌شود و تاثیر شدیدی بر بازار آن خواهد داشت.

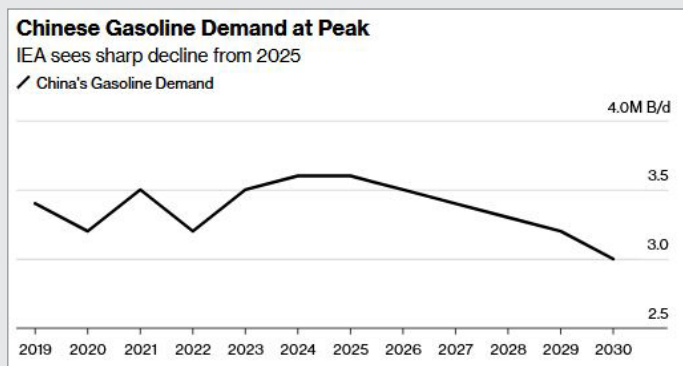
استقبال از EVها سریعتر از حد انتظار بوده و باعث شده است تحلیلگران بازار نفت در ماههای اخیر پیشبینیهای خود را تغییر دهند. بر خلاف آمریکا و اروپا که نمودار مصرف پس از نقاط اوج، مدت‌ها به شکل خطی افقی باقی می‌ماند، انتظار می‌رود در بزرگ‌ترین کشور واردکننده نفت خام جهان افت تقاضای شدیدی اتفاق بیفتد. شرکت کارگزاری سیتیک فیوچرز (Brokerage CITIC Futures Co) پیشبینی کرده است که تا سال ۲۰۳۰ مصرف بنزین در چین سالانه ۴ تا ۵ درصد کاهش یابد.



یکی از تحلیلگران نفت در آژانس بین‌المللی انرژی می‌گوید که انتظار داشتیم این اتفاقات نه به این زودی، بلکه در میان‌مدت رخ دهد؛ و این مساله قطعاً بر تقاضای چین و تقاضای جهانی در سالهای باقی مانده از دهه حاضر تاثیرگذار خواهد بود.

چین در بخش اعظم قرن بیست و یکم عامل اصلی رشد بازار جهانی نفت بوده و حالا یکی از ارکان اصلی بازار مصرف در حال سقوط است. حدود یک پنجم از کل تقاضای نفت در جهان به این کشور اختصاص

دارد که تقریباً یک چهارم آن مربوط به بنزین است. علاوه بر کاهش تقاضای سوخت در بخش حمل‌ونقل، احتمال افت چشمگیر تقاضا در بخش صنعت (به دلیل کاهش رشد اقتصادی چین) نیز وجود دارد. محبوبیت فزاینده کامیون‌های برقی و همچنین کامیون‌هایی که از گاز طبیعی مایع استفاده می‌کنند نیز تقاضا برای گازوئیل را تحت‌الشعاع قرار داده است. طبق گزارش یوبی‌اس سکیوریتیز (UBS Securities Co)، مصرف گازوئیل چین در سال ۲۰۱۹ به اوج خود رسیده است و تا سال ۲۰۳۰ هر سال ۳ تا ۵ درصد کاهش خواهد یافت. البته هنوز سوالات زیادی درباره آینده EVها در چین وجود دارد. مثلاً آیا می‌توان به برقی‌سازی کامل این خودروها دست یافت یا خیر، و این موضوع چه اثری بر تقاضای سوخت خواهد داشت. علامت سوال بزرگ دیگر مربوط به خودروهای اتصال برقی دوگانه‌سوز است که می‌توانند با الکتریسیته و یا موتور پشتیبان بنزینی حرکت کنند و عامل بخش عمده‌ای از رشد فروش خودرو در چند سال اخیر بوده‌اند، ولی اطلاعات زیادی درباره میزان استفاده رانندگان این خودروها از موتور بنزینی خودروشان در دست نیست.



آژانس بین‌المللی انرژی پیش‌بینی می‌کند که «برقی‌سازی» گسترده و در مقیاس انبوه می‌تواند از سال ۲۰۲۵ به بعد منجر به کاهش تقاضای بنزین در چین شود و میانگین سالانه کاهش تقاضا از سال ۲۰۲۳ تا ۲۰۳۰ معادل ۲/۱ درصد خواهد بود. اما سیتیک انتظار دارد که این اتفاق سریع‌تر رخ دهد چون بازدهی سوخت و نیز استقبال از EVها افزایش می‌یابد و به‌علاوه سرانه یا درصد مالکیت خودرو در جامعه به نقطه اوج رسیده است و در نتیجه افراد کمتری به خرید خودرو نیاز خواهند داشت.

یکی از مهندسين ارشد موسسه مهندسی و برنامه‌ریزی پتروچاینا (از زیرمجموعه‌های بزرگ‌ترین شرکت نفتی چین) در یک مقاله تحلیلی نوشت که امسال ممکن است نقطه عطفی برای بازار نفت تصفیه شده چین باشد، به این ترتیب که مصرف بنزین به حداکثر خود برسد و سپس به‌شدت افت کند. به اعتقاد او تعداد خودروهای بنزینی در این کشور نیز در سال آینده به نقطه اوج می‌رسد و پس از آن دیگر افزایش نخواهد یافت.

پکن بیش از یک دهه قبل زمینه را برای گذار به سمت EVها فراهم نمود و یارانه‌هایی به خودروسازان ارائه کرد که فرصت افزایش تولید و کاهش هزینه‌ها را در اختیار آنها قرار داد. این اقدامات از سال ۲۰۲۱ به ثمر نشست. در این سال تولید خودروهای انرژی جدید (new energy vehicles) نسبت به سال قبل از آن تقریباً سه برابر شد؛ و در سال ۲۰۲۴، در آستانه رسیدن به رکورد ۱۰ میلیون دستگاه قرار گرفت.

به گفته یکی از کارشناسان موسسه تحقیقات انرژی آکسفورد، وسایل نقلیه انرژی جدید در حال حاضر حدود ۱۰ درصد از کل خودروهای موجود در چین را تشکیل می‌دهند و انتظار می‌رود که این عدد تا سال

۲۰۲۷ به بیش از ۲۰ درصد و تا دهه ۲۰۴۰ به حدود ۱۰۰ درصد برسد. وی بر همین اساس معتقد است که تا سال ۲۰۴۰، تقاضای نفت این کشور برای بخش خودروهای سبک از رقم فعلی یعنی حدود ۳,۵ میلیون بشکه در روز به یک میلیون بشکه کاهش پیدا کند.

China New Energy Vehicle Sales

Battery-powered cars surge in popularity this decade



روند برقی‌سازی در چین سریع‌تر از سایر نقاط جهان است. مثلاً در آمریکا هنوز فقط حدود ۱۰ درصد از کل آمار فروش خودرو مربوط به EVها است؛ و پس از پیروزی جمهوری خواهان در انتخابات هم بلومبرگ ان‌ای‌اف پیش‌بینی‌های خود در مورد رشد بازار این نوع خودروها را به‌شدت پایین آورد.

بر اساس داده‌های آژانس بین‌المللی انرژی، مصرف بنزین در آمریکا در سال ۲۰۲۳ تنها ۱۲ درصد کمتر از قله یا پیک سال ۲۰۰۴ بوده؛ و در اروپا که خودروهای بنزینی و دیزلی هنوز کاملاً رایج هستند، مصرف سوخت در بخش حمل‌ونقل تنها ۶ درصد نسبت به پیک سال ۲۰۰۷ کاهش یافته است.

به نظر می‌رسد که کاهش احتمالی تقاضای بنزین در چین به دلیل گسترش تولید و استفاده از EVها پدیده‌ای منحصر به فرد باشد و نمونه‌ای مشابه آن و در چین سطحی در هیچ کشور دیگری دیده نشود.

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.techchina.ir

 info@techchina.ir

 www.chinnegar.com

 [@fanavarichin](#)

 [@chinnegar](#)

 [@fanavarichin](#)

ماهنامه‌ها:



ماهنامه
چین | نو و تجدیدپذیر
انرژی‌های

ماهنامه
چین | فناوری



ماهنامه
چین | هوس مصنوعی
و صنعت تراشه

ماهنامه
چین | صنعت
خودرو



فصلنامه‌ها:



فصلنامه
چین | صنایع هوافضای

فصلنامه
چین | سلامت و
کساورزی





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

