

خودروی میلیون دلاری چین تهدید بعدی صنعت خودروسازی اروپا



xiaomi su7 *Ultra*

افزایش ارزش بازار شیائومی با تکیه بر تولید
خودروهای الکتریکی



بیدوبه دنبال

راه اندازی

روباتاکسی در دبی



«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 جایگاه‌های 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 به سرعت انجام گرفت که گاه به نظر می‌رسد دامنه آگاه‌سازی و اطلاع‌رسانی از آن به منظور بهره‌برداری‌های بایسته، هم سنگ با دگرگونی‌های داخلی این کشور انجام نگرفته است. ضمن آنکه باید توجه داشت که ویژگی‌های تمدنی، زبانی، فرهنگی و کنشگری ازدهای 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 فروگاستن تهدیدات به ویژه در شرایط تحریم‌های ناجوانمردانه دنیای غرب، با استفاده از امکانات موجود 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

- تحويل خودروی برقی جدید بی‌وای‌دی در هند از ماه مارس ۴
- خودروی میلیون دلاری چین تهدید بعدی صنعت خودروسازی اروپا ۶
- افزایش ارزش بازار شیائومی با تکیه بر تولید خودروهای الکتریکی ۱۰
- بیدو به دنبال راه‌اندازی روباتاکسی در دبی ۱۲
- افزوده شدن امکان رانندگی خودکار به ۲۱ مدل خودروی برقی بی‌وای‌دی به صورت رایگان ۱۵
- سازندگان خودروهای برقی چینی در وضعیت «مرگ و زندگی» قرار می‌گیرند ۱۸
- آغاز به کار کارخانه خودروسازی بی‌وای‌دی مجارستان در نیمه دوم سال ۲۰۲۵ ۲۳
- خودرو برقی جی‌۶ اکسپنک و مقایسه با تسلا مدل Y ۲۵
- عرضه اولیه ۵ میلیارد دلاری سهام شرکت CATL ۳۰
- نگاه سازندگان چینی خودروهای برقی به آفریقا به دنبال افزایش رقابت با آمریکا و اروپا ۳۳



تحويل خودروی برقی جدید بی‌وای‌دی در هند از ماه مارس



شرکت بی‌وای‌دی خودروی برقی Sealion ۷ خود را در هند به بازار عرضه کرد و این خودروساز چینی به دنبال افزایش سهم بازار خود در هند است.

به گزارش بلومبرگ، بی‌وای‌دی جزئیات قیمت را ارائه نکرد و ثبت سفارش این خودرو را در نمایشگاه جهانی Bharat Mobility ۲۰۲۵ در دهلی نو آغاز کرد. تحويل این خودرو در ماه مارس آغاز خواهد شد و این مدل دو نوع خواهد داشت. به گفته مدیران این خودروساز، این خودرو با شارژ کامل و باک پر برد ۱۰۹۲ کیلومتر را ارائه می‌کند. در حال حاضر، بی‌وای‌دی دارای چهار محصول در هند شامل E Max ۷، Seal و دو نوع Atto ۳ است.



جنبش | چین
خودرو

سال دوم - شماره ۲۱ - فروردین ۱۴۰۴

این خودروساز چینی با غول‌های محلی مانند Maruti Suzuki India Ltd و Tata Motors Ltd و همچنین رقبای آسیایی نظیر سرمایه‌گذاری مشترک سایک موتورز و هند رقابت خواهد کرد. خودروسازان در حال تقویت خط تولید خودروهای برقی خود در هند هستند، زیرا سومین تولیدکننده بزرگ گازهای گلخانه‌ای جهان به دنبال کربن‌زدایی است. بی‌وای‌دی از سال ۲۰۰۷ در هند فعالیت می‌کند و در حال حاضر بیش از ۳۰۰۰ کارمند دارد. برنامه‌های خودروهای الکتریکی این کشور در زمانی انجام می‌شود که چین شرایط را برای کارکنان ماهر و تجهیزات تخصصی مورد نیاز در هند و آسیای جنوب شرقی برای خروج از مرز خود دشوارتر می‌کند. بلمبرگ قبلاً گزارش داده بود که پکن قصد دارد انتقال فناوری پیشرفته برای تولید خودروهای الکتریکی را محدود کند و مقامات در نشستی در سال گذشته به خودروسازان گفته بودند که نباید هیچ‌گونه سرمایه‌گذاری مرتبط با خودرو در هند انجام دهند.



خودروی میلیون دلاری چین تهدید بعدی صنعت خودروسازی اروپا

خودروی مدل L5 هونگچی (Hongqi) شاید خطر آشکاری برای صنعت خودروسازی اروپا نباشد.

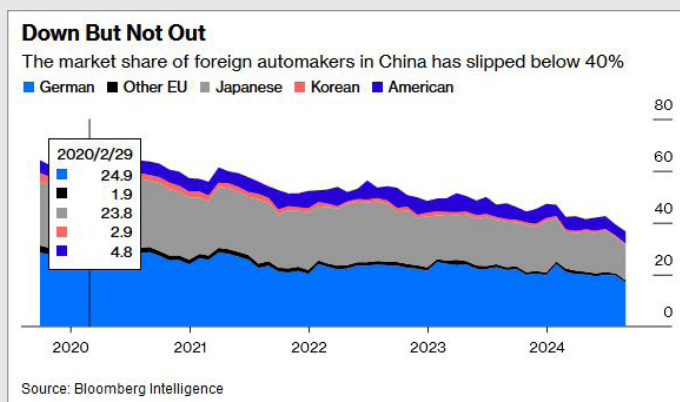
به گزارش بلومبرگ، تنها خودروی میلیون دلاری جهان با وزنی بیش از سه تن، طول سپر به سپر به اندازه یک کمپ ون ۴ نفره، ساخته شده و در دسترس مشتریانی دقیق و خاص قرار می‌گیرد، این تنها خودروی میلیون دلاری جهان با فضای داخلی سبز و بنفش عرضه می‌شود و نوعی تهدید اقتصادی برای اروپا محسوب می‌شود.

این محصول شرکت هونگچی نشان دهنده مفاهیم قدرت سیاسی و تجمل در چین است و شبیه لینکلن در ایالات متحده یا رولز رویس در بریتانیا است.

در حال حاضر، بازارهای خودرو در چین و اتحادیه اروپا در آستانه یک جنگ تجاری همه جانبه هستند. دولت‌های اتحادیه اروپا به تازگی به وضع تعرفه‌های ۴۵ درصدی بر خودروهای الکتریکی وارداتی از چین رأی دادند که در ایالات متحده به سطح ۱۰۰ درصد نزدیک می‌شود. پکن اعلام کرد در حال بررسی تعرفه‌های تلافی‌جویانه بر خودروهای اروپایی با موتورهای بزرگ بنزینی و همچنین اعمال مالیات ۳۹ درصدی بر برخی نوشیدنی‌ها است.

در چنین تصمیماتی قاعده منافع ملی وجود دارد. برندهای فرانسوی و ایتالیایی به ندرت در چین دیده می‌شوند، بنابراین پاریس و رم به شدت طرفدار تعرفه خودرو بودند. مالیات واردات توسط برلین - که برندهای آن تا همین اواخر تقریباً از هر چهار خودروی چینی یک عدد را به خود اختصاص می‌دادند - در کنار مجارستان و اسلواکی که مرکز چندین کارخانه خودروسازی آلمان هستند، مطرح شد. محدودیت‌های بروکسل بر خودروهای برقی چینی ممکن است فضای تنفسی را برای رقبای اروپایی فراهم کند، در حالی که مجازات پکن برای خودروهای موتور بزرگ می‌تواند به صادرات آلمان ضربه سختی بزند.

خودروهای اروپایی هنوز در بازار چین حضور دارند. سهم بازار خودروسازان آلمانی در سرزمین اصلی اخیراً کاهش یافته و از ۲۵ درصد ژانویه گذشته به ۱۷ درصد در ماه اوت رسیده است. در هشت ماه اول سال، تنها ۱,۷ میلیون دستگاه از برندهای کلیدی فولکس واگن AG به چین آمدند که بدترین عملکرد فروش آنها از زمان ریاست شی جین پینگ در سال ۲۰۱۲ است.

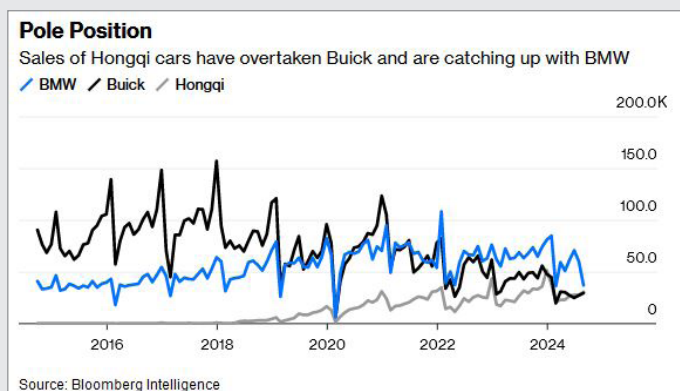


در حالی که فروش خودروهای دارای نشان فولکس واگن امسال بیش از یک سوم نسبت به هشت ماهه اول سال ۲۰۱۹ کاهش یافته است، خودروهای دارای نشان‌های آئودی و BMW AG به ترتیب ۳،۹ و ۱،۹ درصد رشد داشته‌اند و بنز تنها ۲،۲ درصد کاهش داشته است.

به همین دلیل است که بازگشت هونگچی باید مدیران آلمانی را نگران کند. همه چیز با سرعت در حال تغییر است. FAW، یکی از شرکای سرمایه‌گذاری مشترک فولکس واگن در چین، در سال ۲۰۲۰ اعلام کرد که قصد دارد میلیارد‌ها دلار برای احیای برند هونگچی هزینه کند.

با این حال، چشمگیرترین تغییر هونگچی در بازار داخلی است. حجم فروش آن افزایش یافته است، تا جایی که برندی که چند سال پیش کاملاً منقرض شده بود، اکنون از بیوک پیشی گرفته است، بیوک سال‌ها یکی از پرفروش‌ترین برندها و پیوسته با مفاهیم قدرت و ثروت در بازار سرزمین اصلی بود. جذابیت پرفروش‌ترین خودروهای آن مانند H5، HS5 و E-QM5 در این است که راهی ارزان به فضای لوکس در چین

ارائه می‌کنند. قیمت‌های پیشنهادی با قیمتی در حدود ۱۵۰ هزار یوان یا کمتر، تقریباً نصف قیمتی است که برای یک خودروی اروپایی درجه یک باید پرداخت.



هونگچی سال‌ها برای جلب وفاداری خریداران تلاش کرده است. با این حال، اگر تعرفه‌های تلافی جویانه به حفظ و بقای آن کمک کند، می‌تواند سنگر باقی مانده خودروسازان اروپایی در چین را تهدید کند. مقامات چینی به خود می‌بالند یک سازنده دولتی لیموزین‌ها، جایگاه مدل‌های فانتزی و لوکس اروپایی را کسب کرده اما در عین حال باید مراقب باشند. در حال حاضر، چین به فروش صادراتی خود برای وارد کردن پول نقد به اقتصاد نیازمند و تحرک اقتصادی نیاز دارد. یک صنعت خودروسازی ناراضی که موانع تجاری را بیشتر می‌کند، به این هدف کمک نمی‌کند.

xiaomi su7 *Ultra*



افزایش ارزش بازار شیائومی با تکیه بر تولید خودروهای الکتریکی



ارزش بازار شیائومی پس از اینکه سهام آن به بالاترین حد خود رسید، برای اولین بار از ۱ تریلیون دلار هنگ کنگ (۱۲۸,۴ میلیارد دلار) عبور کرد و این سومین سازنده بزرگ گوشی‌های هوشمند چین از مزایای تنوع خود در تولید خودروهای الکتریکی بهره می‌برد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، سهام این شرکت در هنگ کنگ تا ۵,۷ درصد افزایش یافت و به ۴۰,۱۰ دلار هنگ کنگ رسید و ارزش اصلی آن را به بالای آستانه تریلیون دلار هنگ کنگ رساند.

قیمت سهام منعکس کننده عوامل بنیادی محکم آن است. با توجه به روند صعودی و بهبود جو سرمایه‌گذاری، انتظار می‌رود سهام در کوتاه‌مدت عملکرد خوبی داشته باشد.



جنبش | چین
خودرو

سال دوم - شماره ۲۱ - فروردین ۱۴۰۴

درآمد شیائومی در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۴ با حدود ۳۱ درصد افزایش به ۹۲٫۵ میلیارد یوان (۱۲٫۸ میلیارد دلار) رسید که از انتظارات بازار پیشی گرفت. به گفته تحلیلگران، با افزایش ترافیک نمایشگاه و انباشته شدن تعداد سفارشات آن، کسب و کار خودروهای برقی آن با ۳۹۷۹۰ تحویل مدل SUV، ۹٫۷ میلیارد یوان به ارمغان آورد.

جدیدترین خودروهای این شرکت باعث افزایش تقاضا شده که می‌تواند منجر به کمبود عرضه در سال ۲۰۲۵ شود.

شیائومی قرار است امسال مدل‌های جدید خودروی برقی از جمله SUV Ultra و YUV را عرضه کند. به این ترتیب، حجم تحویل آن در سال ۲۰۲۵ با توجه به محدودیت‌های عرضه تعیین می‌شود، و این شرکت در حال ساخت دومین کارخانه تولیدی در پکن برای پاسخ به تقاضا است.

شیائومی یک کارخانه تولیدی با ظرفیت سالانه ۱۵۰ هزار خودرو در منطقه توسعه اقتصادی ییژوانگ پکن راه اندازی می‌کند. انتظار می‌رود کارخانه دوم آن تا ماه ژوئن تکمیل شود تا از عرضه YUV پشتیبانی کند. تعیین هدف تحویل ۳۰۰ هزار دستگاهی آن در سال ۲۰۲۵ شگفت‌انگیز است.

طبق گزارش‌ها، شیائومی قصد دارد ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۲۰۲۵ تحویل دهد، که به نظر قابل دستیابی است زیرا تقریباً این رقم را در ماه‌های نوامبر و دسامبر به دست آورده است. به گفته این شرکت، تعرفه‌ها آنچنان که بسیاری از مردم فکر می‌کردند تهدیدآمیز یا شدید نبوده‌اند.

شیائومی که در ژوئیه ۲۰۱۸ در طول اولین جنگ تجاری سهام خود را به قیمت ۱۷ دلار هنگ کنگ به سرمایه‌گذاران فروخت، در اولین معاملات خود با قیمت ۱۶٫۸۰ دلار هنگ کنگ بسته شد. با این حال، طی پنج سال گذشته، ارزش بازار این شرکت ۲۱۵ درصد افزایش یافته است.

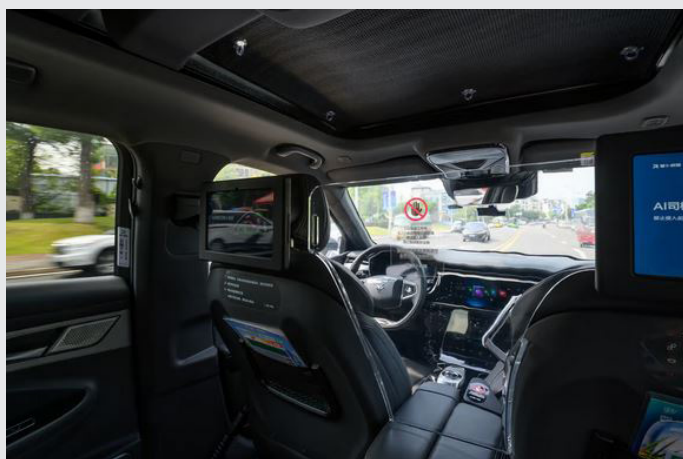


بیدو به دنبال راه‌اندازی روباتاکسی در دبی

غول جستجوی اینترنتی و هوش مصنوعی چینی بیدو در حال بررسی ارائه سرویس روباتاکسی خود به دبی است و جدیدترین شرکت چینی خواهد بود که ردپای خود را در خاورمیانه گسترش می‌دهد. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، بیدو که در پایان سال ۲۰۲۴ مجوز آزمایش خودروهای خودران را از طریق سرویس روباتاکسی آپولو گو در هنگ‌کنگ دریافت کرد، در حال مذاکره با امارات متحده عربی است تا این سرویس را به مرکز مالی خاورمیانه برساند. مدیرعامل بیدو اخیراً در اجلاس جهانی حکومت در دبی شرکت و در یک میزگرد با وزیر امارات در زمینه هوش مصنوعی، اقتصاد دیجیتال و

برنامه‌های کاربردی کار از راه دور، در مورد آینده رانندگی خودکار و رایانش ابری گفت‌وگو کرد.

در این رویداد، بیدو بر ایمنی وسایل نقلیه آپولو گو تأکید کرد و سیستم رانندگی خودران آن را «۱۰ برابر ایمن‌تر» از رانندگان انسانی خواند. آپولو گو در ۱۱ شهر در سرزمین اصلی چین، از جمله ووهان، که در حال حاضر دارای ناوگانی متشکل از بیش از ۴۰۰ روباتاکسی است، عملیاتی است. این سرویس تا نوامبر ۲۰۲۴ حدود ۸ میلیون سفر در سراسر چین ارائه کرده بود.



توسعه بیدو در دبی بخشی از موجی از شرکت‌های فناوری چینی است که به خاورمیانه وارد می‌شوند. WeRide چین، یک استارت‌آپ رانندگی خودمختار مستقر در گوانگژو، با اوپر همکاری کرده است تا روباتاکسی در ابوظبی را ارائه دهد. این دو شرکت قصد دارند تا اواخر سال جاری خدمات تجاری کاملاً بدون راننده را در شهر ارائه دهند.

تنسنت کلاود، واحد رایانش ابری غول بازی‌های ویدیویی و رسانه‌های اجتماعی چینی تنسنت، از راه‌اندازی اولین منطقه ابری خاورمیانه خود در عربستان سعودی در جریان اجلاس فناوری Leap ۲۰۲۵ در شهر ریاض، پایتخت این کشور خبر داد.

بنا بر اعلام تنسنت، بیش از ۱۵۰ میلیون دلار در زیرساخت‌ها و سایر سرمایه‌گذاری‌ها در چند سال آینده هزینه خواهد کرد. منطقه ابری جدید نقطه عطفی در استراتژی رشد این شرکت است.

دیگر ارائه‌دهندگان خدمات ابری چین، از جمله شرکت‌های هواوی و هلدینگ گروه علی‌بابا نیز در این منطقه حضور پیدا کرده‌اند.

غول چینی تحویل غذا، Meituan، که برند Keeta را در هنگ‌کنگ و عربستان سعودی اداره می‌کند، خدمات خود را به کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا گسترش می‌دهد. کیتا در ماه سپتامبر ۲۰۲۴ در شهر الخرج عربستان سعودی راه‌اندازی شد و از آن زمان وارد ریاض شده و قرار است به شهرهای بیشتری در منطقه گسترش یابد.



افزوده شدن امکان رانندگی خودکار به ۲۱ مدل خودروی برقی بی‌وای‌دی به صورت رایگان



بی‌وای‌دی قصد دارد سیستم رانندگی خودکار را تقریباً در تمام خودروهای خود به صورت رایگان ارائه دهد و رانندگی خودران را برای همه مشتریان چینی مقرون به صرفه کند چراکه این بزرگ‌ترین سازنده خودروهای الکتریکی جهان به دنبال مزیت رقابتی در یک جنگ رو به افزایش قیمت است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این شرکت به تازگی اعلام کرد که دست‌کم ۲۱ مدل از جمله هاچ بک Seagull با قیمت ۶۹۸۰۰ یوان

۹۵۵۴ دلار) به سیستم کمک راننده پیشرفته بومی یا ADAS مجهز خواهند شد که خودروها را قادر می‌سازد در بزرگراه‌ها حرکت کنند و پارک خود را انجام دهند.

این سیستم که به عنوان «چشم خدا» شناخته می‌شود، عصر جدیدی را رقم خواهد زد که همه مشتریان می‌توانند با آن به رانندگی هوشمند دسترسی داشته باشند.

سیستم ADAS انتظارات بازار را که بر اساس تحقیقات پرنزحمت ۵۰۰۰ مهندس در هفت سال گذشته ساخته شده است، برآورده خواهد کرد. این تصمیم بی‌وای‌دی بازتاب پیش‌بینی صعودی صنعت بود مبنی بر اینکه ۱۵ میلیون خودروی جدید، یا دو سوم فروش ملی در سال ۲۰۲۵، به سیستم رانندگی خودکار اولیه مجهز خواهند شد و سازندگان خودروهای برقی پیشنهادهای خود را برای جلب مشتریان افزایش می‌دهند و یکن برنامه یارانه‌ای را برای تشویق مصرف‌کنندگان تمهید می‌کند.

دبیر کل EV۱۰۰ چین، یک سازمان غیردولتی که اکثر مدیران ارشد خودروهای برقی این کشور از اعضای آن هستند، گفت: ۱۵ میلیون خودروی هوشمند دست‌کم دارای قابلیت‌های خودراننده سطح ۲ (L۲) از جمله فرمان، شتاب‌گیری و کاهش سرعت در هر زمان هستند، اما همچنان برای کنترل یا کاهش سرعت راننده نیاز به کنترل دارند.

تسریع فناوری راننده خودکار بی‌وای‌دی با توجه به موقعیت آن به عنوان رهبر این صنعت، تأثیر معناداری بر بازار خواهد داشت و بی‌وای‌دی از نظر توسعه فناوری‌های ناوبری راننده خودکار از رقبای خود پیشی خواهد گرفت.

بی‌وای‌دی که به خاطر باتری تیغه‌ای خود شناخته می‌شود، خودروهای

برقی ارزان قیمتی می‌سازد که مورد توجه میلیون‌ها راننده محلی و خارج از کشور قرار گرفته است. در حال حاضر، بیشتر خودروهای ساخت چین که دارای سیستم‌های رانندگی خودکار اولیه هستند، بالای ۱۵۰ هزار یوان قیمت دارند.

با این حال، بی‌وای‌دی به دلیل تجربه ناکافی خود در فناوری دیجیتال، از رقبای داخلی خود مانند شپینگ و نیو در توسعه خودروهای برقی هوشمند عقب مانده است.

اما بی‌وای‌دی در سال‌های گذشته در تحقیق و توسعه خود این استراتژی را اتخاذ کرده؛ حرف کمتر، عمل بیشتر. این شرکت اعتقاد راسخی به رانندگی هوشمند دارد و بی‌وقفه در این زمینه تحقیق کرده است.

رانندگی خودکار در پنج سطح پیچیدگی درجه‌بندی می‌شود. در چین، اکثر وسایل نقلیه هوشمند طبق استانداردهای تعیین‌شده توسط SAE International در ایالات متحده به عنوان L۲ یا L۲+ طبقه‌بندی می‌شوند. این سطوح تصریح می‌کنند که راننده باید هوشیار و آماده باشد تا در هر زمانی کنترل را به دست بگیرد.

هزینه ADAS طی دو سال گذشته به دلیل صرفه‌جویی در مقیاس و افزایش فروش خودروهای هوشمند در چین کاهش یافته و اکنون حدود ۱۰ هزار یوان قیمت دارد و سه سال پیش حدود دو برابر قیمت داشت. تسلا که انتظار می‌رود آزمایش سیستم رانندگی خودکار کامل خود را در اواخر سال جاری آغاز کند، ۸۰۰۰ دلار آمریکا برای نصب این سیستم در ایالات متحده، علاوه بر اشتراک ماهیانه ۹۹ دلار، دریافت می‌کند.



سازندگان خودروهای برقی چینی در وضعیت «مرگ و زندگی» قرار می‌گیرند



شرکت‌های غیرسودآور سازنده خودروهای برقی (EV) در چین که به خاطر جنگ قیمتی در داخل و افزایش تعرفه‌های گمرکی در خارج از کشور با مشکلات فراوانی دست به گریبان هستند، سعی دارند با کاهش هزینه‌ها و عرضه مدل‌های جدید در این رقابت بی‌امان دوام بیاورند. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، اما به گفته تحلیل‌گران فقط شرکت‌هایی در بازار باقی خواهند ماند که بتوانند بدون متوسل شدن به منابع مالی خارجی، به فعالیت خود ادامه دهند.

مدیر یک شرکت مشاور چینی می‌گوید با اشباع شدن بازار داخلی و سخت‌تر شدن صادرات به کشورهای توسعه‌یافته به دلیل تعرفه‌های

تنبیهی، این شرکت‌ها باید نهایت دقت را در کنترل هزینه‌ها داشته باشند و توان و امکانات خود را برای شرایط سخت پیش رو حفظ کنند. وی می‌افزاید که بازار وارد مرحله جدیدی شده است و انتظار می‌رود همه شرکت‌ها به زودی با وضعیت «مرگ و زندگی» روبرو شوند.

از بین چهار شرکت سهامی عام غیرسودآور چینی که EVهای لوکس می‌سازند یعنی نیو، اکسپنگ، زیکر (از واحدهای زیرمجموعه جیلی) و لیپ‌موتور (که تحت حمایت استلانتیس است)، تنها نیو در سه ماهه منتهی به سپتامبر ضرر خالص بیشتری نسبت به دوره مشابه سال قبل گزارش کرد. همه این شرکت‌ها برنامه‌هایی برای مهار و توقف زیان‌دهی خود تدارک دیده‌اند.

عدم تناسب بین ظرفیت تولید و تقاضای واقعی کاملاً آشکار است. به گزارش گلدمن ساکس، در انتهای سال ۲۰۲۳ مونتاژکنندگان سرزمین اصلی می‌توانستند سالانه ۱۷ میلیون EV بسازند و میزان بهره‌برداری از ظرفیت کارخانه‌ها ۵۴ درصد بود.

یواس بانک (US bank) هم پیش‌بینی کرده است که امسال ۳,۲ میلیون دستگاه به ظرفیت تولید اضافه خواهد شد. در سال ۲۰۲۳ میزان افزایش ظرفیت ۵,۲ میلیون دستگاه بود.

طبق پیش‌بینی انجمن خودروسازان چین، در طول سال ۲۰۲۴ بیش از ۱۱ میلیون دستگاه خودرو به مشتریان تحویل داده خواهد شد که معادل ۵۴,۵ درصد از کل ظرفیت تولید ۲۰,۲ میلیونی بوده و شرایط از این لحاظ تقریباً مشابه سال گذشته است.

تقریباً ۵۰ مونتاژکننده EV در سرزمین اصلی وجود دارد؛ ولی مدیر عامل اجرایی اکسپنگ سال پیش گفت که از بین آنها تنها هشت شرکت

تا سال ۲۰۲۷ باقی می‌ماند، چون شرکت‌های کوچک‌تر نمی‌توانند از رقابت شدید در این صنعت که با سرعت بسیار زیادی رشد می‌کند جان سالم به در ببرند.

تا امروز فقط بی‌وای دی (بزرگ‌ترین سازنده EV جهان)، لی آتو (نزدیک‌ترین رقیب تسلا در سرزمین اصلی) و آیتو (که از سوی هواوی پشتیبانی می‌شود) توانسته‌اند سودی به دست بیاورند و بیشتر رقبای داخلی آنها در گرداب جنگ قیمتی گرفتار شده‌اند.

شرکت‌هایی که به بازارهای بین‌المللی امیدوار بودند هم امسال با تصمیم آمریکا و اتحادیه اروپا مبنی بر افزایش تعرفه EVهای ساخت چین غافلگیر شدند.

آمریکا و اروپا از بزرگ‌ترین بازارهای خودرو جهان هستند و خودروسازانی که سهم قابل توجهی از این دو بازار به دست نیاورند را نمی‌توان جزء برندهای قدرتمند بین‌المللی در نظر گرفت.

برخی از شرکت‌ها برای ادامه حیات‌شان به ارائه مدل‌های جدید رو آورده‌اند.

یکی از مدیران ارشد اکسپنگ به رویترز گفته است که این شرکت سال آینده به لطف تقاضای فراوان برای مدل‌های جدیدش به نقطه سر به سر خواهد رسید.

اکسپنگ برای سه ماهه منتهی به سپتامبر ۱,۸۱ میلیارد یوآن (۲۴۹ میلیون دلار) زیان خالص را ثبت کرد که ۵۳,۵ درصد کمتر از همین بازه زمانی در سال ۲۰۲۳ بود.

لیپ‌موتور و زیکر هم اوایل امسال اعلام کردند که انتظار رسیدن به نقطه سر به سر در سال ۲۰۲۵ را دارند.



همچنین نیو که اخیرا بودجه‌ای ۴۷۱ میلیون دلاری به آن تزریق شد، انتظار دارد در سال ۲۰۲۶ با معرفی مدل‌های جدید و یک برند ارزان‌قیمت به نام فایرفلای (Firefly) به سوددهی برسد.

با همه اینها نباید از یاد برد که چین بزرگ‌ترین بازار خودرو و EV جهان است؛ و به قول مدیر شعبه چین شرکت بوش (بزرگ‌ترین تامین‌کننده قطعات خودرو دنیا) فعالان برتر این صنعت در چین پیش‌تاز زنجیره تامین بین‌المللی هستند چون بر روی فناوری‌های محوری مانند باتری، رانندگی خودکار و سامانه‌های سرگرمی-اطلاعاتی درون خودرو (in-car entertainment) سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

شرکت‌های چینی سازنده EV کماکان سعی خواهند کرد تا از برنامه جهانی کربن‌زدایی برای افزایش صادرات خود بهره ببرند، و باید صبور باشند تا راه‌حلی برای رفع چالش‌های تجاری بین پکن و دولت‌های دیگر پیدا شود.

اتحادیه اروپا ماه گذشته تصمیم گرفت که تا ۵ سال آینده تعرفه‌ای ۳۵,۳ درصدی از خودروهای تمام برقی ساخت سرزمین اصلی اخذ کند. تعرفه جدید جدای از عوارض استاندارد ۱۰ درصدی است که پیش از این هم اخذ می‌شد.

واشنگتن هم در ماه اوت تعرفه واردات EVهای ساخت چین را از ۲۵ درصد به ۱۰۰ درصد افزایش داد.



آغاز به کار کارخانه خودروسازی بی‌وای‌دی مجارستان در نیمه دوم سال ۲۰۲۵



انتظار می‌رود کارخانه‌های خودروسازی در حال ساخت بی‌وای‌دی چین و بی‌ام‌و آلمان، در نیمه دوم سال ۲۰۲۵ تولید خود را در مجارستان آغاز و به تقویت اقتصاد این کشور کمک کند.

به گزارش رویترز، مجارستان به شریک تجاری و سرمایه‌گذاری مهمی برای چین تبدیل شده است، برخلاف برخی دیگر از کشورهای اتحادیه اروپا که به فکر کاهش وابستگی به دومین اقتصاد بزرگ جهان هستند.

در اروپا، آلمان شریک تجاری اصلی مجارستان با چندین کارخانه خودروسازی است که در حال حاضر در این کشور فعال هستند.

با این حال، اقتصاد مجارستان در سه ماهه سوم دچار رکود فنی شد و ۰,۷ درصد نسبت به سه ماه گذشته کاهش یافت که ناشی از ضعف در کشاورزی، صنعت و ساخت و ساز بود. این یک مشکل برای رهبر مجارستان است زیرا او به دنبال احیای اقتصاد در آستانه انتخابات ملی در سال ۲۰۲۶ است که در آن با چالش بی‌سابقه‌ای از سوی یک حزب مخالف جدید مواجه است.

شرکت CATL یکی از بزرگترین سرمایه‌گذاران چینی در مجارستان، در حال ساخت یک کارخانه باتری ۷,۳ میلیارد یورویی است، در همین حال سازنده خودروهای برقی چینی بی‌وای دی سال گذشته اعلام کرد اولین کارخانه اروپایی خود در Szeged در جنوب مجارستان را خواهد ساخت. بی‌ام‌و هم در حال ساخت کارخانه خودروسازی در دبرسن است، و دولت مجارستان انتظار دارد اقتصاد این کشور در سال ۲۰۲۵ به میزان ۳,۴ درصد رشد کند.



خودرو برقی جی ۶ اکسپنک و مقایسه با تسلا مدل Y



از بین ۳ شرکت نوپای معروف سازنده خودروهای برقی (EV) چینی، اکسپنک در بازار داخلی از همه ناامیدکننده‌تر ظاهر شده و در مقایسه با لی آتو و نیو خودروهای کمتری می‌فروشد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، اما این شرکت در بازار بین‌المللی عملکرد بهتری داشته و خودروی شاسی‌بلند جی ۶ آن که در ژوئن ۲۰۲۳ رونمایی شد، در کنار برادر بزرگ‌ترش یعنی ایکس ۹ خط مقدم ورود اکسپنک به بازار راست فرمان (right-hand drive) هنگ کنگ را تشکیل داده‌اند.

چندی پیش جی ۶، تسلا مدل وای و بامو آی ایکس ۳ در پیست بین‌المللی گوانگ‌دونگ مورد آزمایش قرار گرفتند.

جی ۶ و مدل وای در پیست عملکرد بهتری داشتند که طبیعی هم هست، چون آی ایکس ۳ در واقع خودرویی بنزینی بوده که فقط یک موتور الکتریکی به آن اضافه کرده اند (جی ۶ آزمایش شده و مدل وای هر کدام دو موتور دارند).



راننده‌ای که این آزمایش را انجام داد می‌گوید حس کردم که جی ۶ کمی از خودرو تسلا بهتر است. اما با توجه به این که هیچ‌کدام به عنوان خودرو «پرفورمنس» طراحی نشده‌اند، مقایسه آنها در پیست اهمیت زیادی ندارد و باید دید که عملکردشان در خیابان‌های داخل شهر چگونه است.

اکسپنگ که ۱۰ سال پیش تاسیس شده، پیش‌تاز فناوری سامانه‌های کمک‌راننده در چین است و اولین خودروساز جهان بود که محصولی مجهز به لیدار (مدل پی ۵) را در مقیاس انبوه تولید و روانه بازار نمود. لیدار از لیزر برای تعیین فاصله و هدایت خودرو استفاده می‌کند.

ایلان ماسک استفاده از لیدار را با «رفتن به دنبال نخود سیاه» مقایسه کرده بود. حالا پس از چندین تصادف مرگبار، اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌های آمریکا مشغول تحقیق درباره سامانه هدایت مبتنی بر دوربین‌افاسدی تسلا است، در حالی که جی‌پی‌آی با سامانه ایکسان‌جی‌پی‌پی خود به بهترین نحو کار می‌کند.

اکسپنگ در سال ۲۰۲۰ درگیر یک دعوی قضایی با تسلا در مورد سرقت کدهای نرم‌افزاری رانندگی خودکار هم شد که در نهایت خواهان از ادامه آن انصراف داد.

ایکسان‌جی‌پی‌پی جی‌پی‌آی دو حالت «بزرگراه» برای رانندگی در مسافت‌های طولانی و «درون شهری» برای برخی شهرهای خاص چین دارد؛ و به گفته مدیران اکسپنگ، در حال حاضر از اتکا به نقشه‌های با وضوح بالا فاصله گرفته و در بیشتر شهرهای چین (به استثنای مناطق ممنوعه، مثلاً نزدیک پایگاه‌های نظامی) هم قابل استفاده است.



این سامانه اخیرا در بزرگراهی ۹۸ کیلومتری آزمایش شد و حتی هنگام مواجهه با راه‌بندان یا تعمیرات جاده، عملکردی بی‌عیب و نقص داشت. ولی ترافیک درون‌شهری در گوانگ‌ژو (با ۱۸ میلیون نفر جمعیت) چالشی بزرگ‌تر بود. خیابان‌های تمام شهرهای چین پر از وسایل نقلیه دو، سه و چهار چرخه هستند، اما گوانگ‌ژو با بقیه فرق دارد. ایکسان‌جی‌پی در آنجا قدری سردرگم شد و به دخالت بیشتر راننده نیاز داشت.

اکسپنگ به‌روزرسانی‌های نرم‌افزاری را مرتبا ارائه می‌دهد و به گفته مدیرانش، ایکسان‌جی‌پی حالا می‌تواند خودروی ساکنی که مسیر را مسدود کرده است را تشخیص دهد که پیشرفت بزرگی به شمار می‌رود. جی‌۶ دو موتور در ۳٫۹ ثانیه و نسخه تک‌موتوره آن در ۵٫۹ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد. تمام نسخه‌های مبتنی بر معماری ۸۰۰ و لتی این خودرو تنها قادر به شارژ نوع ۳ سی (۳C) هستند و با ۱۰ دقیقه شارژ، مسافتی ۳۰۰ کیلومتری را طی می‌کنند. نسخه‌های بهتری با باتری ۸۷٫۵ کیلووات ساعتی هم وجود دارند (یعنی تا ۷۵۵ کیلومتر برای تک‌موتوره و تا ۷۰۰ کیلومتر برای دو موتور). نسخه ارزان‌تری با یک باتری لیتیم آهن فسفات کوچک‌تر (معادل ۵۸۰ کیلومتر) هم هست. بسیاری از رقبای هم‌اکنون از قابلیت شارژ ۵ سی برخوردارند.

در جی‌۶ خبری از صفحه‌نمایش جلوسری نیست و فقط یک نمایشگر سرگرمی رسانه‌ای (infotainment screen) (۱۵ اینچی وجود دارد که داده‌ها را با یک پنل باریک ۱۰ اینچی نمایش می‌دهد.

دستیار هوش مصنوعی خودرو موسوم به شیائو پی (Xiao P)، یکی از پیشرفته‌ترین نمونه‌ها در نوع خود است و می‌تواند چندین فرمان صوتی متوالی به زبان چینی ماندارین یا انگلیسی را تشخیص داده و اجرا کند.

اکسپنگ در ماه مه عرضه جی ۶ برای بازار هنگ کنگ را شروع و طی دو ماه ۵۰۰ سفارش دریافت کرد که به زودی تحویل داده خواهند شد.



عرضه اولیه ۵ میلیارد دلاری سهام شرکت CATL



شرکت CATL، بزرگ‌ترین تولیدکننده باتری خودروهای برقی در جهان، در استفاده از فرصتی که با رشد بازار سهام برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی برای سرمایه‌های تازه ایجاد شده، زیرکانه عمل کرده است. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، بیشتر پول شرکت CATL به یوان چین است. جمع‌آوری کمک‌های مالی در هنگ‌کنگ جاه‌طلبی‌های آن را برای تبدیل‌شدن به قهرمان بلامنازع بازار باتری‌های برقی جهان تقویت می‌کند. بر اساس آخرین حساب‌های این شرکت تا تاریخ ۳۰ ژوئن سال ۲۰۲۴، ۶٫۷ میلیارد دلار و ۳٫۹ میلیارد یورو (۴٫۰۴ میلیارد دلار) پول نقد به ارزشهای خارجی داشته است.

شرکت CATL که طرح عرضه اولیه عمومی (IPO) خود را به بورس هنگ‌کنگ ارائه کرد، به دنبال حداقل ۵ میلیارد دلار است که بزرگ‌ترین فروش سهام از زمان جمع‌آوری ۶,۲ میلیارد دلاری کوآیشو فناوری در ژانویه ۲۰۲۱ محسوب می‌شود و درآمد حاصل از آن برای ساخت کارخانه‌هایی در خارج از چین صرف خواهد شد.

فهرست ثانویه CATL باعث می‌شود که این شرکت به گروه‌هایی مانند علی‌بابا، نیو، بیدو و بسیاری دیگر از سرزمین اصلی بپیوندد. علی‌بابا در سال ۲۰۱۹ حدود ۱۳ میلیارد دلار از فروش سهام ثانویه خود در شهر به دست آورد.

شرکت CATL که در نینگده در استان فوجیان شرقی مستقر است، طبق پرونده مبادلاتی خود، ۸۰ میلیارد یوان (۱۰,۹ میلیارد دلار) فروش از خارج از چین یا ۳۱ درصد از کل درآمد را در طول ۹ ماه اول سال ۲۰۲۴ به دست آورد. در سال ۲۰۲۳، کسب‌وکارهای خارج از کشور آن ۳۲,۷ درصد را به خود اختصاص دادند.

شرکت CATL در سال ۲۰۲۴ سهمی ۳۷,۹ درصدی از بازار جهانی را در اختیار داشت، در حالی که در سال ۲۰۲۳ این رقم ۳۶,۶ درصد بود. به استثنای سرزمین اصلی، این نسبت به ۲۶,۸ درصد کاهش یافت، زیرا محدودیت‌های ظرفیت باعث تضعیف عرضه به مشتریان عمده مانند بی‌او دلیو و فولکس‌واگن شد.

پول نقد حاصل از عرضه اولیه سهام (IPO) برای این شرکت مفید خواهد بود. این شرکت تاکنون حدود ۷۰۰ میلیون یورو در تأسیسات خود در مجارستان سرمایه‌گذاری کرده است در حالی که برای تکمیل ظرفیت ۱۰۰ گیگاوات ساعتی (GWh) خود به ۴,۹ میلیارد یورو نیاز است. یک

گیگاوات ساعت می‌تواند تا ۱۳ هزار خودروی برقی با برد رانندگی ۵۰۰ کیلومتر (۳۱۰ مایل) را تأمین کند.

شرکت CATL در ماه دسامبر ۲۰۲۴ برنامه‌ای برای ساخت کارخانه‌ای در شمال شرقی اسپانیا از طریق سرمایه‌گذاری با استالانتیس، مالک فیات برای سومین پایگاه تولید خود در اروپا اعلام کرد که مجموع سرمایه‌گذاری آن می‌تواند به ۴ میلیارد یورو برسد.

پول نقدی که از IPO هنگ‌کنگ جمع‌آوری می‌شود به جلوگیری از زیان ارزش خارجی کمک می‌کند زیرا پول می‌تواند مستقیماً در بازارهای بین‌المللی سرمایه‌گذاری شود و تبدیل دارایی‌های یوان آن خطر زیان ارزی را به همراه دارد.

سازندگان خودروهای برقی چینی و کمپین جهانی سازندگان قطعات خودرو در سال ۲۰۲۴ با افزایش سرعت تولید مواجه شدند. ایالات متحده و اتحادیه اروپا تعرفه‌های تنبیهی بیشتری را برای خودروهای برقی ساخت چین وضع کردند.

سازندگان خودروهای برقی چینی و فروشندگان زنجیره تأمین خودرو پیشروان زنجیره تأمین جهانی هستند.

باتری‌های با کارایی بالا و فناوری‌های دیجیتال، ساخت خودروهای الکتریکی بهتر را برای تولیدکنندگان چینی نسبت به رقبای خود آسان‌تر می‌کنند.



نگاه سازندگان چینی خودروهای برقی به آفریقا به دنبال افزایش رقابت با آمریکا و اروپا



سازندگان خودروهای برقی چینی در حال افتتاح فروشگاه‌ها و کارخانه‌های مونتاژ پرچم‌دار در آفریقا می‌باشند و به دنبال گسترش حضور در این قاره و دور زدن تعرفه‌ها و سایر محدودیت‌های وارداتی اعمال‌شده توسط آمریکا و اروپا هستند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، خودروساز دولتی بایک و Zeekr، سازنده خودروهای برقی ممتاز جیلی هر دو برنامه‌های خود را برای ورود به مصر - مکانی کلیدی برای شرکت‌هایی که به دنبال دستیابی به خاورمیانه و آفریقا هستند، اعلام کرده‌اند.

انتظار می‌رود تا پایان سال ۲۰۲۵، گروه بایک تولید سالانه ۲۰ هزار

خودروی الکتریکی را در کارخانه مونتاژی که در مصر ایجاد می‌کند، آغاز کند. در قرارداد با آلکان اتو، یکی از شرکت‌های تابعه مصری بین‌المللی موتورز (EIM Group) این رقم تا پنجمین سال به ۵۰ هزار دستگاه افزایش خواهد یافت.

این توافق توسط معاون نخست‌وزیر و وزیر صنعت و حمل‌ونقل مصر صورت گرفت. این سرمایه‌گذاری در راستای هدف عبدالفتاح السیسی رئیس‌جمهور مصر برای تبدیل این کشور شمال آفریقا به یک مرکز صنعتی منطقه‌ای و بومی‌سازی صنعت خودرو است. مصر ۱۲۰ هزار متر مربع زمین را برای این پروژه اختصاص داده است.

علاوه بر تأمین نیاز داخلی، این کارخانه با استفاده از موقعیت مصر در محل اتصال آسیا، آفریقا و اروپا به سایر کشورهای آفریقایی و خاورمیانه صادرات خواهد داشت. بیش از ۱۰ درصد تجارت جهانی یا هزاران کشتی سالانه از کانال سوئز مصر عبور می‌کند، کانالی که دریای مدیترانه را به دریای سرخ متصل می‌کند و کوتاه‌ترین راه ارتباطی دریایی بین آسیا و اروپا است.

زمانی که کارخانه خودروی برقی در پایان سال آینده تولید خود را آغاز کند، انتظار می‌رود حدود ۱۲۰۰ شغل برای نیروی کار مصر ایجاد کند. شرکت بایک چین متعهد به تقویت حضور خود در بازار مصر است. این شرکت اخیراً یک مدل خودروی جدید را از مصر عرضه کرد که اولین عرضه جهانی آن از طریق آن بازار بود.

مصر سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی را از چین به ویژه در منطقه اقتصادی کانال سوئز جذب کرده است زیرا شرکت‌ها به دنبال مسیر کوتاه‌تری به کشورهای اروپایی، خاورمیانه و آفریقا هستند.

شرکت خودروساز برقی Zeekr نیز اعلام کرد قصد دارد تا قبل از پایان سال ۲۰۲۴ وارد بازار مصر شود. این شرکت به دنبال امضای قرارداد توزیع با گروه EIM برای ایجاد یک شبکه فروش و خدمات در مصر است.

با اعمال تعرفه‌های گمرکی بر خودروهای الکتریکی چینی توسط مکزیک، ایالات متحده و اروپا، خودروسازان به دنبال بازارهای جایگزین هستند. این شرکت‌ها به دلیل موقعیت استراتژیک و هزینه‌های نیروی کار به مصر کشیده شده‌اند و دستمزدهای مصر تقریباً نصف مراکش و همچنین کمتر از آفریقای جنوبی است. این شرایط در کنار آفتاب فراوان، به این معنی است که مکان مناسبی برای افتتاح کارخانه‌های مونتاژ مرتبط با انرژی‌های تجدیدپذیر است. همچنین، در منطقه توافق تجارت آزاد آفریقا و نزدیک به بازارهای با درآمد بالا در خاورمیانه و اروپا قرار دارد.



جنگ روسیه در اوکراین و مسائل تعرفه‌ها در اروپا زنجیره تأمین دستمزد پایین را مختل کرده و تنش‌ها در منطقه شاهد کاهش تعداد کشتی‌های استفاده‌کننده از کانال سوئز به دلیل حملات به کشتی‌های تجاری در دریای سرخ بوده است.

با اعمال نرخ تعرفه ۱۰۰ درصدی که به تدریج اعمال می‌شود، خودروهای برقی چینی عملاً از بازار ایالات متحده حذف شدند. اما شرکت‌هایی مانند چری بر کشورهای در حال توسعه تمرکز کرده‌اند، بنابراین تعرفه‌های آمریکا یا اتحادیه اروپا برنامه‌های آن‌ها را برای آفریقا مختل نمی‌کند. به عنوان مثال، چری قصد دارد یک خط مونتاژ در کنیا افتتاح کند. این سرمایه‌گذاری قبل از اعمال تعرفه‌های اضافی جدید اتحادیه اروپا بر خودروهای برقی چینی برنامه‌ریزی شده بود و به تأخیر اعلام‌شده اخیر در افتتاح کارخانه مونتاژ چری در اسپانیا در واکنش به تعرفه‌های اتحادیه اروپا ارتباطی ندارد.

سایرین از جمله بی‌وای‌دی، نتا و شپینگ وارد بازارهایی مانند مراکش، کنیا، رواندا و آفریقای جنوبی شده‌اند.

بی‌وای‌دی در ماه سپتامبر سه مدل خودروی الکتریکی را در کنیا معرفی کرد و اکنون پس از عرضه اخیر در زامبیا و ماداگاسکار در ۱۲ بازار آفریقایی حضور دارد.

شرکت نتا - توسعه یافته توسط Zhejiang Hozon New Energy - مدل‌های خود را در کنیا رونمایی کرد و برنامه‌ای را برای مونتاژ برخی از آن‌ها اعلام کرد.

همچنین امروزه حضور اتوبوس‌های برقی ساخت چین در جاده‌های کشورهای آفریقایی مانند اتیوپی، کنیا، رواندا و آفریقای جنوبی رایج است.

اما مراکش - که به لحاظ استراتژیک در تقاطع آفریقا و اروپا قرار دارد - به دلیل قراردادهای تجارت آزاد که با ایالات متحده و اتحادیه اروپا منعقد کرده است، جایگاهی متمایز دارد که باعث جذب سرمایه‌گذاری چینی در خودروهای الکتریکی و انرژی‌های جدید شده است.

با توجه به توسعه سریع فناوری خودروهای انرژی جدید چینی در دهه گذشته، شرکت‌ها در حال گسترش ردپای جهانی خود در بازارهای مختلف هستند. تنها در سال ۲۰۲۳، صادرات خودروهای انرژی نو چین به آفریقا نسبت به سال پیش از آن، ۲۹۱ درصد رشد داشته است. کشورهای آفریقایی نه تنها از تجارت، بلکه از توسعه زنجیره صنعت نیز استقبال می‌کنند.

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](#)

ماهنامه ها:



ماهنامه چین | نو و تجدیدپذیر انرژی های

ماهنامه فناوری | چین



ماهنامه چین | هوس مصنوعی 9 صنعت تراشه

ماهنامه صنعت | چین خودرو



فصلنامه ها:



فصلنامه صنایع هوا فضا | چین

فصلنامه سلامت و کشاورزی | چین





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

