

شماره

۲۴

ماهنامه

صنعت | چین خودرو

باتری‌های
سدیم-یونی،
موفقیت
تازه شرکت
باتری‌سازی
چینی

تیر ۱۴۰۴

شماره ۲۴

سال دوم



www.techchina.ir



@fanavarichin

بی‌وای دی برای نخستین بار در اروپا از تسلا پیشی گرفت



رشد جهانی پایدار خودروساز شپینگ با
وجود جنگ تعرفه‌ای



ثبت ۱۱ میلیون
سفر از طریق
سرویس
رباتکسی بیدو



فهرست مطالب

- چین به دنبال تبدیل ناوگان عظیم خودروهای برقی به منابع انرژی است ۳
- راه اندازی بزرگ‌ترین ناوگان کامیون‌های معدنی خودران جهان در چین با فناوری هوآوی ۷
- باتری‌های سدیم-یونی، موفقیت تازه شرکت باتری‌سازی چینی ۱۰
- رونمایی از مدل جدید شپینگ مجهز به تراشه هوش مصنوعی ۱۴
- بی‌ولیدی برای نخستین بار در اروپا از تسلا پیشی گرفت ۱۷
- رشد جهانی پایدار خودروساز شپینگ با وجود جنگ تعرفه‌ای ۲۰
- ثبت ۱۱ میلیون سفر از طریق سرویس رباتاکسی بیدو ۲۴
- خودروسازان چینی به دنبال صادرات به کره جنوبی و رقابت با هیوندای و کیا ۲۷
- رکوردشکنی مالی شیائومی همزمان با تمرکز بر خودروهای برقی و تراشه‌ها ۳۱
- همکاری سایک موتور و هوآوی برای جلوگیری از کاهش چند ساله فروش ۳۵
- کاهش دوباره ارسال تسلا از چین؛ بی‌ولیدی رشد فروش را ادامه می‌دهد ۳۸

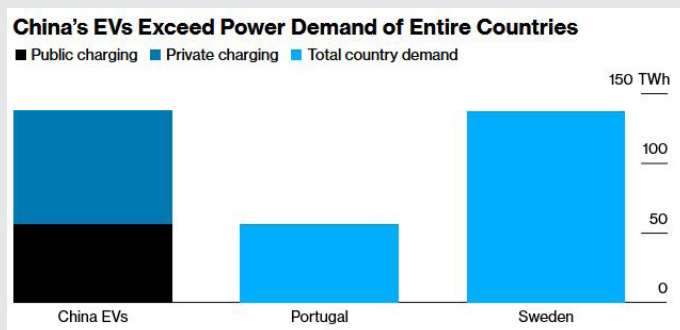


چین به دنبال تبدیل ناوگان عظیم خودروهای برقی به منابع انرژی است

چین در حال راه اندازی یک برنامه آزمایشی گسترده برای بررسی این است که آیا می‌تواند میلیون‌ها خودروی برقی را به شبکه ملی برق متصل کند تا این خودروها نه تنها مصرف‌کنندگان پرمصرف برق، بلکه به منابع انرژی تبدیل شوند.

به گزارش بلومبرگ، این آزمایش‌های بزرگ مقیاس که با حمایت نهاد عالی برنامه‌ریزی اقتصادی و نهاد ناظر انرژی چین انجام می‌شود، گام مهمی برای بزرگ‌ترین بازار خودروی جهان در جهت رفع نگرانی‌ها درباره امنیت انرژی، هم‌زمان با رشد شتابان استفاده از خودروهای برقی محسوب می‌شود.

ناوگان خودروهای برقی چین در سال ۲۰۲۴ به اندازه کل مصرف برق کشور سوئد برق مصرف کرده است. در سال گذشته، بیش از ۱۱ میلیون دستگاه خودروی برقی در چین فروخته شد که معادل حدود ۴۵ درصد از کل فروش خودروهای جدید در این کشور است.



اگر پکن بتواند خودروهای برقی را به منبع انرژی تبدیل کند و در زمان اوج مصرف، برق را به شبکه بازگرداند، تأثیرات جهانی بزرگی بر استانداردهای فناوری شارژ دوطرفه یا اتصال خودرو به شبکه (V2G) خواهد داشت.

ارائه مشوق‌های مالی به مالکان خودروهایی که برق را به شبکه بازمی‌گردانند، می‌تواند علاوه بر افزایش استقبال از خودروهای برقی، به تقویت جایگاه انرژی‌های تجدیدپذیر در کاهش وابستگی به نفت و گاز نیز کمک کند.

اخیراً، کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی چین نخستین دسته از ۳۰ پروژه شارژ دوطرفه خودروهای برقی را معرفی کرد. این آزمایش‌ها شامل استفاده از فناوری شارژ هوشمند نیز خواهد بود که علاوه بر

ذخیره انرژی و بازگرداندن برق به شبکه توسط خودروها، شامل شارژ در دوره‌های کم‌مصرف شبکه می‌شود.

این حرکت ملی با هدف تسریع توسعه فناوری V۲G انجام شده، پس از آنکه تلاش‌های اولیه عمدتاً توسط شرکت‌ها و با حمایت محدود محلی پیش برده می‌شد.

در واقع، خودروسازان چینی دست‌کم طی پنج سال گذشته در حال بررسی کاربردهای V۲G بوده‌اند. در سال ۲۰۲۰، دانگ‌فنگ موتور و شرکت استیت گرید — بزرگ‌ترین شرکت خدمات عمومی جهان — برای ادغام زیرساخت‌های خودروهای برقی در معاملات انرژی سبز و پیشبرد پذیرش فناوری V۲G همکاری کردند.

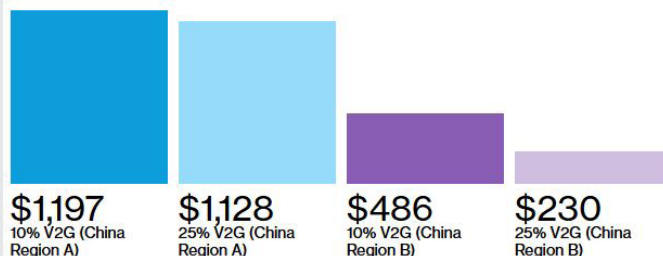
در سال ۲۰۲۱، در چارچوب همکاری بی‌وای‌دی و شرکت Levo Mobility، Levo متعهد شده حداکثر تا ۵ هزار دستگاه خودروی تجاری مجهز به V۲G بی‌وای‌دی را طی پنج سال خریداری کند.

بی‌ام‌و و شرکت PG&E، تولیدکننده برق ایالت کالیفرنیا، نزدیک به یک دهه است که در حال آزمایش پروژه‌هایی برای بازگرداندن برق از خودروها به شبکه هستند. این برنامه به رانندگان بی‌ام‌و مشوق‌های نقدی ارائه می‌دهد تا در ساعات غیر اوج — زمانی که انرژی تجدیدپذیر بیشتری در دسترس است — خودروهای خود را شارژ کنند.

با وجود ده‌ها میلیون خودروی برقی و هیپریدی در جاده‌های چین، این کشور بهترین بستر آزمایشی برای این فناوری محسوب می‌شود. تحلیل‌های اخیر بلومبرگ نیو انرژی فایننس نشان می‌دهد که سیستم برق چین به اندازه‌ای بزرگ است که می‌تواند تخلیه انرژی میلیون‌ها خودرو را پشتیبانی کند و این فرآیند می‌تواند از نظر اقتصادی به گونه‌ای باشد که رانندگان را به مشارکت ترغیب کند.

Vehicle-to-Grid More Lucrative In Regions With Large Power Systems

Annual power revenues per vehicle from V2G in modelled regions in 2050



آزمایش‌های چین باید به چالش‌های خاص شهری نیز توجه کند؛ از جمله برج‌های مسکونی بلندمرتبه و کمبود فضای پارکینگ که آزمایش فناوری شارژ دوطرفه (V2G) را با دشواری‌هایی مواجه می‌کند.

در سناریوی حداکثری تا ۲۵ درصد از خودروهای برقی می‌توانند به شبکه برق انرژی بازگردانند و مالکان آن‌ها سالانه بیش از ۱۱۰۰ دلار درآمد کسب کنند. با این حال، جلب مشارکت این تعداد زیاد از رانندگان در طرح V2G همچنان چالش‌برانگیز خواهد بود؛ چراکه مشکلاتی مانند تمرکز زیاد خودروها برای شارژ در طول روز و تخلیه برق در شب وجود دارد.

سناریوی واقع‌بینانه‌تر این است که حدود ۱۰ درصد از رانندگان در فرآیند بازگرداندن انرژی به شبکه مشارکت کنند.

اگر چین بتواند به سوی یک استاندارد ملی حرکت و مصرف‌کنندگان را به مشارکت تشویق کند، می‌تواند مشوقی برای سایر جهان نیز باشد.



راه اندازی بزرگ‌ترین ناوگان کامیون‌های معدنی خودران جهان در چین با فناوری هوآوی



شرکت دولتی انرژی هوآنن (Huaneng Group) در منطقه مغولستان داخلی، بزرگ‌ترین ناوگان کامیون‌های معدنی الکتریکی بدون راننده جهان را راه‌اندازی کرد. این ناوگان شامل ۱۰۰ دستگاه کامیون مجهز به سامانه‌های رانندگی خودکار شرکت فناوری‌های هوآوی است و نشان‌دهنده سرعت بالای چین در پذیرش فناوری‌های خودران به‌شمار می‌رود.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این کامیون‌ها که با نام «هوآنن روئی‌چی» (Huaneng Ruichi) معرفی شده‌اند، بزرگ‌ترین ناوگان کامیون‌های معدنی الکتریکی بدون راننده در سطح جهان محسوب



می‌شوند. این ابتکار پیشرفت‌های چین را در زمینه تغییر شکل و دیجیتال‌سازی صنایع سنتی به نمایش می‌گذارد.

این خودروها از فناوری‌های پیشرفته‌ای مانند ارتباطات نسل پنجم پیشرفته (5G-A)، هوش مصنوعی، رایانش ابری، سامانه‌های هوشمند تعویض باتری و نقشه‌برداری با دقت بالا بهره می‌برند. در کنار گروه هوآن و هواوی، شرکت Xuzhou Construction Machinery Group و دانشگاه علوم و فناوری پکن نیز از دیگر تأمین‌کنندگان فناوری این پروژه هستند.

این پروژه با رویکردی منطبق بر سیاست‌های کلان دولت چین و شرکت‌های بزرگ برای ادغام هوش مصنوعی و فناوری‌های ارتباطی پیشرفته در صنایع سنتی همچون مدیریت بنادر و بهره‌برداری از معادن زغال‌سنگ، طراحی شده است.

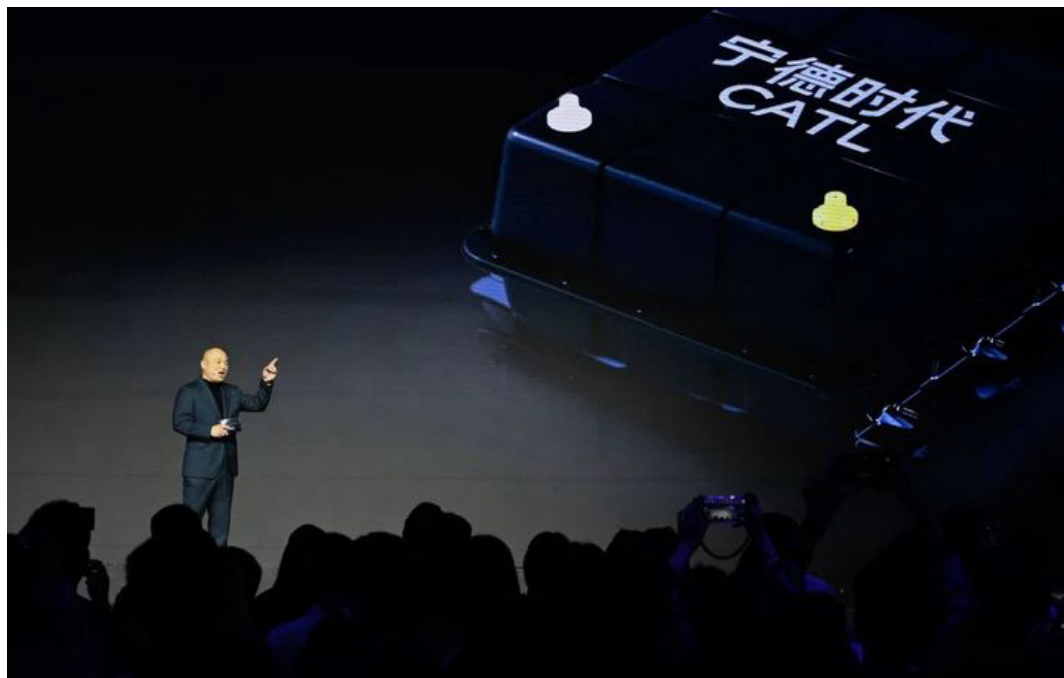
این کامیون‌های معدنی طوری طراحی شده‌اند که بتوانند به صورت کاملاً خودکار عملیات بارگیری و تخلیه مواد معدنی را انجام داده و در شرایط آب‌وهوایی سخت در معدن زغال‌سنگ ییمین واقع در شهر بزرگ هولون‌بوییر (Hulunbuir) در شمال شرق مغولستان داخلی فعالیت کنند. استفاده از این کامیون‌ها می‌تواند بهره‌وری حمل‌ونقل را تا ۲۰ درصد در مقایسه با کامیون‌های دارای راننده افزایش دهد.

این فناوری توان عملیاتی کامیون‌های خودران معدنی را به‌طور چشم‌گیری ارتقاء می‌دهد. نسل پیشرفته از ارتباطات که با نام‌های 5G-Advanced یا 5G، نیز شناخته می‌شود، نسبت به فناوری استاندارد 5G، سرعت و کیفیت ارتباطی بالاتری دارد و می‌تواند سرعت دریافت داده‌ها را تا ۱۰ گیگابیت بر ثانیه و سرعت ارسال را تا ۱ گیگابیت بر ثانیه افزایش دهد.

کامیون‌های روئی‌چی بازتابی از چشم‌انداز هوآوی برای توسعه عملیات‌های معدنی هوشمند هستند. این فناوری پتانسیل به‌کارگیری در بازارهای خارجی مانند آفریقا و آمریکای لاتین را نیز دارد. این ناوگان ۱۰۰ دستگاهی، نخستین مرحله از برنامه سه‌ساله‌ای است که هدف آن استقرار ۳۰۰ کامیون خودران در معدن ییمین تا سال ۲۰۲۷ است.

بر اساس برآوردهای اتحادیه ملی زغال‌سنگ چین تا پایان سال جاری میلادی بیش از ۵ هزار دستگاه کامیون معدنی خودران در سراسر چین در حال فعالیت خواهند بود و پیش‌بینی می‌شود این رقم تا سال ۲۰۲۶ به ۱۰ هزار دستگاه برسد.

چین همچنان بزرگ‌ترین تولیدکننده زغال‌سنگ در جهان است و در سال گذشته حدود ۴،۳۰۰ معدن فعال در این کشور ثبت شده است. طبق اعلام این اتحادیه، پذیرش سریع فناوری‌های نوین از جمله سامانه‌های خودران، باعث شده هزینه‌های عملیاتی در معادن زغال‌سنگ چین به‌طور متوسط ۸ درصد کاهش یابد.



باتری‌های سدیم-یونی، موفقیت تازه شرکت باتری‌سازی چینی



شرکت CATL، بزرگ‌ترین تولیدکننده چینی باتری خودروهای برقی در جهان که از مشتریان اصلی آن می‌توان به تسلا و بی‌ام‌و اشاره کرد، اعلام کرده است تا پایان سال جاری تولید انبوه باتری‌های سدیم-یونی جدید خود با نام Naxtra را آغاز خواهد کرد. این باتری‌ها قادر خواهند بود خودروهای برقی را تا ۵۰۰ کیلومتر با یک بار شارژ جابجا کنند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، فناوری باتری‌های سدیم-یونی دیگر فقط یک دستاورد آزمایشگاهی نیست و اکنون به مرحله تولید انبوه رسیده است. این شرکت نه تنها در زمینه چگالی انرژی و کاهش هزینه‌ها به موفقیت دست یافته، بلکه راهکاری نو برای حفاظت از محیط زیست ارائه داده است.

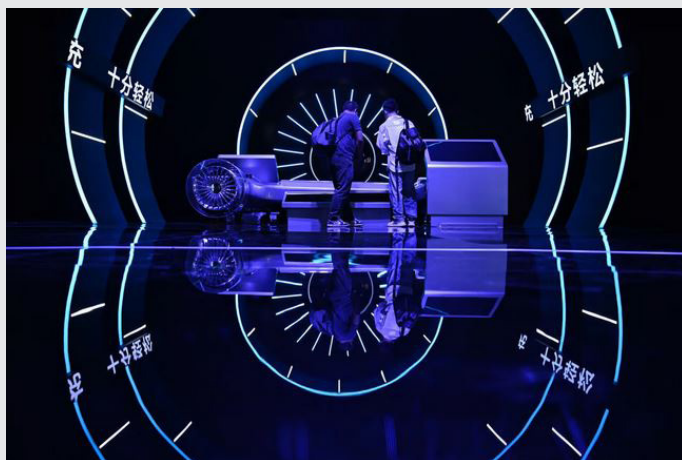


محصول جدید این شرکت از سدیم به عنوان ماده اولیه ارزان تر استفاده می کند و جایگزینی برای فناوری های فعلی مبتنی بر کبالت و لیتیوم به شمار می رود. باتری جدید دارای چگالی انرژی ۱۷۵ وات ساعت به ازای هر کیلوگرم است که به عملکرد باتری های لیتیوم آهن فسفات (LFP) که عمدتاً در خودروهای چینی استفاده می شوند، نزدیک است.

اگرچه CATL هنوز هزینه نهایی این باتری ها و ظرفیت تولید آن را اعلام نکرده، اما آغاز تولید انبوه این محصول نشان دهنده تلاش شرکت برای تسلط بر بازار جهانی باتری های سدیم-یونی و مقابله با افزایش قیمت لیتیوم است که در سال ۲۰۲۲ بیش از دو برابر شد و هزینه تولید باتری های LFP را بالا برد.

باتری های سدیم-یونی ظرفیت جایگزینی نیمی از بازار جهانی باتری های LFP را دارند. CATL برای نخستین بار چهار سال پیش فناوری سدیم-یونی را معرفی کرد تا وابستگی به فلزات گران قیمت مانند کبالت و نیکل کاهش یابد. هرچند اجرای این پروژه با تأخیر مواجه شد، اما CATL اکنون نخستین تولیدکننده بزرگ باتری در جهان است که تولید انبوه این نوع باتری را آغاز می کند.

باتری های سدیم-یونی نسبت به نمونه های فعلی در بازار عملکرد بهتری در دماهای پایین و سرعت شارژ بالاتری دارند. افزایش چگالی انرژی نقش مهمی در برد حرکتی خودروهای برقی ایفا می کند. تحلیل گران در سال ۲۰۲۱ پیش بینی کرده بودند که چگالی انرژی باتری های سدیم-یونی حدود ۱۴۰ وات ساعت به ازای هر کیلوگرم خواهد بود، اما اکنون این میزان به ۱۷۵ وات ساعت رسیده است.



در آوریل ۲۰۲۳، شرکت چری به عنوان نخستین مشتری این باتری‌ها معرفی شد و توافقاتی با CATL برای خرید آن امضا کرد. CATL سود خالص ۱۳.۹۶ میلیارد یوان (معادل ۱.۹ میلیارد دلار) را برای سه ماهه اول سال ۲۰۲۵ اعلام کرد که نسبت به سال قبل ۳۲.۹ درصد رشد داشته است. درآمد شرکت نیز به ۸۴.۷ میلیارد یوان رسید که نسبت به سال گذشته ۶.۲ درصد افزایش یافته است.

در دو ماه نخست سال ۲۰۲۵، CATL حدود ۴۹.۶ گیگاوات-ساعت باتری تحویل داده که ۳۸.۲ درصد از کل بازار جهانی را تشکیل می‌دهد. در ماه مارس نیز CATL مجوز عرضه سهام در بورس هنگ‌کنگ را دریافت کرد و انتظار می‌رود بیش از ۵ میلیارد دلار از این عرضه اولیه جذب شود که بزرگ‌ترین عرضه اولیه سهام در این شهر از ژانویه ۲۰۲۱ تاکنون خواهد بود. این شرکت اعلام کرده که قصد دارد از این سرمایه برای احداث کارخانه‌های جدید در بازارهای بین‌المللی استفاده کند.

شرکت CATL تاکنون حدود ۷۰۰ میلیون یورو برای ساخت کارخانه‌ای در مجارستان با ظرفیت ۱۰۰ گیگاوات‌ساعت سرمایه‌گذاری کرده است. یک گیگاوات‌ساعت ظرفیت تولید، توانایی تأمین باتری برای حدود ۱۳ هزار خودرو با برد ۵۰۰ کیلومتر را دارد. همچنین این شرکت در دسامبر گذشته اعلام کرد که در حال برنامه‌ریزی برای احداث کارخانه‌ای دیگر در شمال شرقی اسپانیا با مشارکت شرکت استالانتیس، مالک برند فیات، است که سومین پایگاه تولیدی آن در اروپا خواهد بود.



رونمایی از مدل جدید شیپنگ مجهز به تراشه هوش مصنوعی



شرکت چینی شیپنگ (XPeng)، فعال در حوزه خودروهای برقی، نسخه ارتقایافته‌ای از سدان پرچم‌دار PV خود را رونمایی کرده است. این مدل جدید به تراشه هوش مصنوعی توسعه‌یافته در داخل شرکت مجهز است و هدف آن جذب رانندگان علاقه‌مند به فناوری از خودروهای پرفروشی مانند تسلا Model ۳ و شیائومی SUV عنوان شده است. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، مدیرعامل این خودروساز مستقر در گوانگژو، اعلام کرد که نسخه جدید PV می‌تواند به معیار تازه‌ای برای خودروهای برقی نسل آینده تبدیل شود و نشان‌دهنده پیشرفت‌های فناورانه در خودروهای هوشمند ساخت چین است.

نسل بعدی PV چیزی فراتر از یک خودروست؛ این پاسخ شپینگ به عصر هوش مصنوعی، هم در فرم و هم در عملکرد است. بر اساس اعلام شپینگ، این سدان که حدود ۳۰۰ هزار یوان (معادل ۴۱،۶۳۰ دلار آمریکا) قیمت خواهد داشت، قرار است از ماه ژوئیه یا اوت وارد بازار چین شود.

به گفته شرکت، این خودرو یک کوپه ۵ نفره چابک است که سطح طراحی ظاهری و عملکرد را ارتقا می‌دهد.

مدل جدید PV نخستین خودروی تولیدی شپینگ خواهد بود که به تراشه داخلی این شرکت با نام «تورینگ» (Turing) مجهز می‌شود. این تراشه برای دستیابی به قابلیت رانندگی خودران سطح ۴ (L۴) طراحی شده و در مقایسه با تراشه Drive Orin X شرکت انویدیا که پیش‌تر در محصولات شپینگ استفاده می‌شد، سه برابر قدرت پردازشی بالاتری دارد.

بر اساس استانداردهای انجمن مهندسان خودرو (SAE) مستقر در آمریکا، سطح ۴ رانندگی خودران به خودرو اجازه می‌دهد در مناطق مشخص، راننده بدون نگاه کردن به جاده رانندگی را به سیستم بسپارد. با این حال، در چین فعلاً خودروهای دارای قابلیت خودران سطح ۳ یا بالاتر مجوز تردد در جاده‌ها را ندارند.

سطح ۳ که به عنوان سیستم «رانندگی بدون دخالت دست» شناخته می‌شود، به راننده اجازه می‌دهد کنترل را واگذار کند، اما همچنان مسئولیت ایمنی را بر عهده دارد و باید آماده مداخله در شرایط خاص باشد.

شپینگ نخستین نسل از مدل‌های PV را در میانه سال ۲۰۲۰ عرضه کرد،

خودرویی که به دلیل نرم افزار اولیه رانندگی خودران، توانست به عامل اصلی رشد شرکت و جذب هزاران راننده جوان چینی تبدیل شود. مدل های فعلی PV با قیمت پایه ۲۴۹,۹۰۰ یوان عرضه می شوند که اندکی بالاتر از قیمت تسلا Model ۳ (۲۳۵,۵۰۰ یوان) است. در مقابل، SUV ساخت شرکت شیائومی یکی از پرفروش ترین خودروهای چین محسوب می شود و قیمت نسخه پایه آن ۲۱۵,۹۰۰ یوان تعیین شده است.

شپینگ در ماه اکتبر فناوری جدیدی مبتنی بر دوربین برای بهبود رانندگی خودران معرفی کرد که اکنون در سری PV به کار گرفته شده است. این سیستم جدید که با سخت افزار و نرم افزار Eagle Eye ارائه می شود، دقت بیشتری در جمع آوری اطلاعات دارد. مدیرعامل شپینگ همچنین اعلام کرد که این شرکت قصد دارد سامانه رانندگی خودران Xpeng Navigation Guided Pilot را به زودی در هنگ کنگ آزمایش کند. این سامانه از سال ۲۰۲۶ به صورت جهانی معرفی خواهد شد.

شپینگ عمدتاً خودروهایی با فرمان در سمت چپ (LHD) برای بازار چین تولید می کند، اما از سال گذشته مونتاژ مدل هایی با فرمان در سمت راست (RHD) برای بازارهایی چون هنگ کنگ و جنوب شرق آسیا را نیز آغاز کرده است.



بی‌وای‌دی برای نخستین بار در اروپا از تسلا پیشی گرفت



شرکت خودروسازی چینی بی‌وای‌دی برای نخستین بار بیش از تسلا در اروپا خودرو برقی کاملاً باتری‌محور (BEV) فروخته است؛ این در حالی است که این خودروساز چینی علیرغم اعمال تعرفه‌های سنگین بر خودروهای وارداتی از چین، به گسترش حضور خود ادامه داده است. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، بی‌وای‌دی که همچنین خودروهای هیبریدی شارژی (PHEV) تولید می‌کند، در آوریل ۷،۲۳۱ دستگاه BEV به فروش رسانده که نشان‌دهنده افزایش ۱۶۹ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته است. در مقابل، فروش تسلا با افت ۴۹ درصدی به ۷،۱۶۵ دستگاه رسید.

اگرچه اختلاف فروش ماهانه این دو برند اندک است، اما پیامدهای آن

بسیار گسترده خواهد بود. این یک نقطه عطف در بازار خودروی اروپا است، به‌ویژه وقتی در نظر بگیریم که تسلا سال‌ها رهبر بازار BEV اروپا بوده، در حالی که بی‌وای تنها از اواخر سال ۲۰۲۲ فعالیت خود را فراتر از نروژ و هلند آغاز کرده است.

این افت فروش در حالی رخ داده که تقاضا برای خودروهای برقی در اروپا در ماه گذشته پایدار باقی مانده است. BEVها ۱۷ درصد از کل ۱.۱ میلیون خودروی ثبت‌شده در اروپا در ماه آوریل را تشکیل داده‌اند، در مقایسه با ۱۳.۴ درصد در سال گذشته. همچنین، خودروهای PHEV نیز ۹ درصد از فروش را به خود اختصاص داده‌اند، در حالی که این رقم سال گذشته ۶.۹ درصد بود.

بخش قابل‌توجهی از این رشد، توسط خودروسازان چینی رقم خورده است. با وجود اعمال تعرفه‌های سنگین توسط اتحادیه اروپا، فروش BEVهای چینی در آوریل نسبت به سال گذشته ۵۹ درصد رشد کرده و به حدود ۱۵،۳۰۰ دستگاه رسیده است. در همین حال، خودروسازان اروپایی، ژاپنی، کره‌ای و آمریکایی مجموعاً ۲۶ درصد رشد فروش را تجربه کرده‌اند.

در بخش PHEV نیز فروش خودروسازان چینی افزایش چشمگیر معادل ۵۴۶ درصد داشته و به ۹،۶۴۹ دستگاه رسیده است؛ این عدد نزدیک به ۱۰ درصد از کل PHEVهای ثبت‌شده در اتحادیه اروپا را شامل می‌شود.

افزایش فروش PHEVهای چینی در اروپا پس از آن صورت گرفت که اتحادیه اروپا در ماه نوامبر تعرفه‌هایی تا سقف ۴۵.۳ درصد را بر BEVهای ساخت چین اعمال کرد تا از ورود مدل‌های ارزان‌قیمت به

بازار جلوگیری کند. در واکنش، بسیاری از خودروسازان چینی با معرفی PHEVهایی که مشمول تعرفه نمی‌شوند، سبد محصولات خود را در اروپا گسترش دادند.

در مارس گذشته، بی‌وای‌دی و چری به ترتیب ۳،۲۶۹ و ۷۵۷ دستگاه PHEV در اتحادیه اروپا فروخته‌اند، در حالی‌که این ارقام در ژوئیه ۲۰۲۴، هنگام آغاز تعرفه‌های موقت، نزدیک به صفر بود. هنوز مشخص نیست اتحادیه اروپا در واکنش به رشد سریع فروش PHEVهای ساخت چین، تعرفه‌هایی برای این دسته نیز در نظر خواهد گرفت یا نه.

در واکنش به اختلالات ناشی از تعرفه‌های ایالات متحده، اتحادیه اروپا و چین در حال مذاکره درباره تعرفه‌های اروپایی هستند و همچنین احتمال تعیین قیمت کف برای خودروهای برقی ساخت چین را بررسی می‌کنند.

در همین حال، شرکت‌های چینی تولیدکننده خودروهای برقی با سرعت بیشتری در حال ساخت کارخانه در خاک اروپا هستند تا تأثیر تعرفه‌ها را کاهش دهند. نخستین کارخانه تولید خودروی بی‌وای‌دی در اروپا، واقع در مجارستان، قرار است در نیمه دوم سال جاری فعالیت خود را آغاز کند.



رشد جهانی پایدار خودروساز شپینگ با وجود جنگ تعرفه‌ای



شرکت خودروساز چینی شپینگ (Xpeng Inc.) با وجود تشدید جنگ تجاری میان واشنگتن و پکن و اعمال تعرفه‌های تنبیهی اتحادیه اروپا بر خودروهای چینی، در حال افزایش سرعت گسترش جهانی خود است. به گزارش بلومبرگ، اخیراً شپینگ نخستین رونمایی جهانی از خودروی پرچم‌دار خود یعنی ون X۹ را در هنگ‌کنگ برگزار کرد. این رویداد با حضور بیش از ۸۰۰ خبرنگار و مالکان خودروهای برقی از ۳۰ کشور و منطقه مختلف برگزار شد.

این مراسم پس از آن برگزار شد که شپینگ اعلام کرد قصد دارد تولید محلی برای بازار اندونزی راه‌اندازی کرده و یک مرکز تحقیق و توسعه (R&D) در آلمان تأسیس کند.



زمان‌بندی این اقدامات نشان می‌دهد که با وجود روابط پرنوسان میان ایالات متحده و چین و همچنین اقدامات اروپا برای محدود کردن واردات خودروهای برقی چینی، سرعت گسترش بین‌المللی شپینگ همچنان ثابت و پر قدرت باقی مانده است.

شپینگ معتقد است برای مسیر جهانی‌سازی تنها از طریق بومی‌سازی — مانند تحقیق و توسعه محلی، خدمات محلی، تولید محلی و فروش محلی — می‌توان به شرکتی با رویکرد بین‌المللی تبدیل شد.

این شرکت از نزدیک در حال پیگیری مذاکرات چین و اتحادیه اروپا درباره تعرفه‌هاست و همچنان به بهبود بومی‌سازی در اروپا و سایر مناطق می‌اندیشد. شپینگ در سال‌های اخیر زیرساخت خوبی در شمال اروپا ایجاد کرده و توانسته در بخش خودروهای شاسی‌بلند برقی متوسط تا بزرگ، به پرفروش‌ترین برند تبدیل شود.



در مورد جنگ تعرفه‌ای میان واشنگتن و پکن که تجارت جهانی را دچار اختلال کرده است، شپینگ تحلیلی جامع از زنجیره تأمین خود انجام داده تا اطمینان حاصل کند که تحت تأثیر قرار نخواهد گرفت.

این خودروساز همچنین در تلاش است با تمرکز بر توسعه محصولاتی مانند روبات‌آکسی‌ها، خودروهای پرنده و ربات‌های انسان‌نما، خود را به‌عنوان یک شرکت هوش مصنوعی بازتعریف کند. شپینگ تراشه اختصاصی هوش مصنوعی خود را طراحی کرده که قرار است از سه‌ماهه دوم امسال در خودروهای آن در چین نصب و استفاده شود.

در حالی که تراشه‌های خودرویی معمولاً مشمول محدودیت‌های صادراتی ایالات متحده در زمینه نیمه‌رساناهای پیشرفته نیستند، اما مقامات چینی از خودروسازان داخلی خواسته‌اند خرید تراشه‌ها و قطعات داخلی را افزایش دهند.



شپینگ در حال توسعه سامانه‌های رانندگی خودران است که در سراسر جهان قابل استفاده باشند و به تراشه‌هایی نیاز دارد که عملکرد بهتری در شرایط شب یا نور خیره‌کننده داشته باشد و همچنان همکاری با شرکت‌های نیمه‌رسانا مانند انویدیا ادامه خواهد داشت.

شرکت شپینگ شروع قدرتمندی در سال جاری داشته و در سه‌ماهه نخست بیش از ۹۴ هزار خودرو تحویل داده است، رقمی که باعث شده این شرکت از رقبایی چون نیو و لی‌اتو پیشی بگیرد و در رتبه نخست میان استارت‌آپ‌های خودروی برقی قرار گیرد.

سهام این شرکت در بورس آمریکا نیز تقریباً ۶۰ درصد رشد داشته است. برنامه شپینگ این است که تا سه‌ماهه چهارم سال ۲۰۲۵ به سوددهی برسد.



ثبت ۱۱ میلیون سفر از طریق سرویس روباتاکسی بیدو



شرکت بیدو، غول جست‌وجوی اینترنتی چین، اعلام کرد سرویس روباتاکسی این شرکت با نام Apollo Go از زمان راه‌اندازی در سال ۲۰۱۹ تاکنون، بیش از ۱۱ میلیون سفر را به انجام رسانده است. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این شرکت مستقر در پکن گزارش داد که Apollo Go در سه‌ماهه نخست سال جاری، در سطح جهانی ۱.۴ میلیون سفر انجام داده که ۷۵ درصد رشد سالانه را نشان می‌دهد. علاوه‌بر سرزمین اصلی چین، این سرویس در حال حاضر در هنگ‌کنگ، دبی و ابوظبی نیز تحت آزمایش است. بیدو اعلام کرد بیش از یک هزار خودروی کاملاً بدون راننده را در ۱۵

شهر مستقر کرده است و هدف آن این است که رویکرد اثبات شده خود را در عملیات رباتیکسی، بازتولید و بهینه سازی کند. همچنین حضور خود را در بازارهای فعلی تعمیق بخشد و به صورت راهبردی وارد بازارهای جدید شود.

این اعلام در کنار انتشار نتایج مالی سه ماهه نخست سال انجام شد؛ جایی که بیدو ۳۲ میلیارد یوان (۴.۵ میلیارد دلار) درآمد ثبت کرد که ۳ درصد بیشتر از مدت مشابه سال گذشته و فراتر از برآورد تحلیلگران (۳۱ میلیارد یوان) بود.

سود خالص فصلی این شرکت با جهشی ۴۲ درصدی به ۷.۷ میلیارد یوان رسید؛ در حالی که تحلیلگران کاهش ۲۷ درصدی و رسیدن سود به ۴ میلیارد یوان را پیش بینی کرده بودند.

درآمد حاصل از کسب و کار ابری مبتنی بر هوش مصنوعی (AI Cloud) بیدو نیز نسبت به سال گذشته ۴۲ درصد رشد داشته که از نرخ رشد کلی شرکت پیشی گرفته است.

بیدو که نخستین شرکت چینی بود که در مارس ۲۰۲۳ یک سرویس شبیه ChatGPT را معرفی کرد، در حال گسترش خدمات هوش مصنوعی خود در مواجهه با رقابت فزاینده است. در ماه آوریل، این شرکت مدل های استدلالی Ernie ۴.۵ Turbo و Turbo X1 را رونمایی کرد که هزینه ای کمتر از محصولات مشابه رقیب تازه کار چینی یعنی دیپ سیک دارند.

پلتفرم Apollo که به عنوان بزرگترین پلتفرم متن باز رانندگی خودران جهان معرفی شده، در سال ۲۰۱۷ راه اندازی شد و دو سال بعد، سرویس تاکسی خودران Apollo Go در چین آغاز به کار کرد.

این سرویس اکنون در بیش از ۱۰ شهر چین از جمله پکن و شانگهای

فعال است. کاربران می‌توانند با استفاده از نقشه بیدو (Baidu Maps) یک رباتاکسی درخواست دهند. کرایه این سرویس در برخی مسیرها به اندازه ۴ یوان (حدود ۰.۵ دلار آمریکا) برای ۱۰ کیلومتر است؛ معادل یک‌دهم قیمت تاکسی‌های معمولی.

بیدو از دسامبر گذشته تست خودروهای خودران خود را در هنگ‌کنگ آغاز کرد؛ در ابتدا ۱۰ خودرو در منطقه North Lantau مستقر شد که فقط یکی از آن‌ها همزمان می‌توانست فعال باشد. اوایل ماه جاری، این شرکت اعلام کرد که اکنون تمامی ۱۰ خودرو می‌توانند به‌طور همزمان در حدود ۲۰ خیابان فعالیت کنند.

سرویس Apollo Go در مارس وارد دبی و ابوظبی شد و آزمایش رانندگی در مسیرهای باز (Open-road validation) از این ماه در دبی آغاز شده است. بیدو همچنین در حال آماده‌سازی برای راه‌اندازی این سرویس در سوئیس و ترکیه است.

بیدو با رقیب سرسختی به نام Pony.ai روبه‌رو است؛ شرکتی چینی که با اوبر (Uber) همکاری کرده تا پایان امسال وارد بازار خاورمیانه شود. بیدو همچنین از همکاری در حوزه رباتاکسی با پلتفرم اجاره خودروی Car Inc چین خبر داد و در حال پیشبرد فعالانه مدل‌های تجاری جدید از طریق مشارکت‌هاست.



خودروسازان چینی به دنبال صادرات به کره جنوبی و رقابت با هیوندای و کیا

خودروسازان چینی فعال در حوزه خودروهای برقی به رهبری شرکت بی‌وای‌دی، چشم به بازار کره جنوبی دوخته‌اند تا در بحبوحه بازار داخلی فوق‌رقابتی، مسیر تازه‌ای برای رشد و سودآوری بیابند؛ این رویکرد آن‌ها را در تقابل مستقیم با برندهای بومی غالب، یعنی هیوندای و کیا قرار می‌دهد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، ورود موفق به این بازار — که در سال گذشته تسلا در آن رشد قابل‌توجهی را تجربه کرد — حتی با وجود پیش‌بینی کاهش سرعت صادرات در سال جاری می‌تواند تصویر جهانی خودروهای برقی ساخت چین را بهبود بخشد.

کره جنوبی بازار خودرویی توسعه‌یافته‌ای است که برندهای بین‌المللی و برندهای بومی قدرتمندی مانند هیوندای در آن حضور دارند. اگر

خودروهای برقی ساخت چین بخواهند قدرت طراحی و تولید خود را ثابت کنند، این کشور زمین آزمایش ایده‌آلی خواهد بود.

شرکت بی‌وای‌دی که بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای برقی در جهان است، برنامه دارد تا پایان سال ۲۰۲۵ تعداد نمایشگاه‌های خود را در کره جنوبی به ۳۰ عدد برساند.

رقبای داخلی بی‌وای‌دی همچون Zeekr (واحد خودروهای برقی لوکس وابسته به شرکت جیلی، دومین خودروساز بزرگ چین) و Deepal (زیرمجموعه خودروی برقی شرکت چانگان) نیز شروع به ایجاد شبکه فروش در کره جنوبی کرده‌اند؛ بازاری که هیوندای و کیا در آن سهم غالب دارند.

اخیرا بی‌وای‌دی خودروی Seal که یک سدان برقی سایز متوسط است را با قیمت پایه ۴۷.۵ میلیون وون (معادل ۳۳،۹۰۰ دلار) در کره جنوبی عرضه کرد. این خودرو با فناوری شارژ فوق‌سریع، توان پیمایش ۶۵۰ کیلومتر را دارد.

این خودرو در رقابت مستقیم با EV۴ شرکت کیا قرار می‌گیرد که بُردی معادل ۴۱۰ کیلومتر دارد و قیمت پایه‌اش ۴۱.۹ میلیون وون است. سدان محبوب هیوندای الانترا که با موتور احتراق داخلی عرضه می‌شود نیز قیمتی در حدود ۴۰ میلیون وون دارد.

بی‌وای‌دی که از سال ۲۰۲۳ صادرات خود را گسترش داده، هدف‌گذاری کرده تا در سال جاری ۱۰ هزار خودرو در کره جنوبی به فروش برساند. این غول خودروسازی چینی عمده محصولاتش را در داخل کشور به فروش می‌رساند و کمتر از ۱۰ درصد فروش آن مربوط به بازارهای خارجی است.

بر اساس داده‌های انجمن واردکنندگان و توزیع‌کنندگان خودروی کره (KAIDA)، هیوندای و شرکت تابعه‌اش کیا در سال ۲۰۲۴ مجموعاً ۱.۲ میلیون خودرو در بازار داخلی کره فروختند که معادل ۷۵ درصد از سهم بازار است.

در سال ۲۰۲۴، فروش خودروهای برقی در کره جنوبی با کاهش ۳.۹ درصدی به ۹۹,۰۹۳ دستگاه رسید که نشان‌دهنده نفوذ ۶.۱ درصدی این نوع خودروها در بازار است. با این حال، فروش تسلا با رشد خیره‌کننده ۵۵۰ درصدی، به ۲۹,۷۵۰ دستگاه رسید.

هدف اولیه برندهای چینی خودروهای برقی در کره جنوبی، شکست دادن تسلاست. دستیابی به سهم قابل‌توجهی از بازار خودروهای برقی در این کشور، اعتماد به نفس آن‌ها را برای رقابت در سایر بازارهای توسعه‌یافته افزایش می‌دهد.

شرکت Renault Korea که شرکت جیلی چین مالک ۳۴ درصد از سهام آن است، در چهار ماه پس از عرضه شاسی‌بلند هیبریدی Grand Koleos در سپتامبر، موفق به فروش ۲۲,۰۳۴ دستگاه شد. این خودرو از فناوری خودروهای برقی جیلی بهره می‌برد.

انتظار می‌رود صادرات خودروهای چینی در سال ۲۰۲۵ پس از دو سال رشد سریع، با کاهش سرعت مواجه شود؛ زیرا تعرفه‌های اعمال‌شده از سوی ایالات متحده و اتحادیه اروپا برنامه‌های توسعه جهانی شرکت‌های خودروسازی چینی را با چالش مواجه کرده است.

صادرات خودروی چین در سال ۲۰۲۵ احتمالاً با رشد حدود ۴ درصدی به ۶.۷ میلیون دستگاه خواهد رسید؛ در حالی که این رقم در سال گذشته رشد ۲۳ درصدی داشته است.

خودروسازان چینی و تأمین‌کنندگان زنجیره تأمین آن‌ها در خط مقدم صنعت جهانی خودروهای برقی قرار دارند و محصولات آن‌ها از نظر باتری، سیستم‌های سرگرمی درون خودرو و نرم‌افزارهای رانندگی خودران، برتری‌هایی نسبت به رقبای بین‌المللی دارند. انجمن خودروهای سواری چین اعلام کرده است که در سال ۲۰۲۴ بیش از ۶۰ درصد از کل خودروهای تحویلی در بازار داخلی، خودروهای برقی بوده‌اند.



رکوردشکنی مالی شیائومی همزمان با تمرکز بر خودروهای برقی و تراشه‌ها



درآمد شیائومی در سه ماهه اول سال نزدیک به ۵۰ درصد افزایش یافت؛ چراکه این غول چینی سازنده گوشی‌های هوشمند سرمایه‌گذاری‌های خود را در حوزه‌هایی چون خودروهای برقی و نیمه‌هادی‌ها (تراشه‌ها) دوجندان کرده است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، شیائومی به تازگی اعلام کرد درآمد این شرکت در سه ماهه منتهی به ۳۱ مارس به ۱۱۱.۲ میلیارد یوان (۱۶.۴۶ میلیارد دلار) رسید که رشد ۴۷.۴ درصدی سالانه را نشان می‌دهد. سود خالص تعدیل‌شده شرکت نیز با رشد ۶۴.۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته، به رکورد تاریخی ۱۰.۶۸ میلیارد یوان رسید. این نتایج کمی بالاتر از پیش‌بینی تحلیل‌گران بود که طبق داده‌های

بلومبرگ انتظار ۱۰۹ میلیارد یوان درآمد را داشتند.

درآمد بخش گوشی‌های هوشمند و دستگاه‌های هوشمند شیائومی به ۹۴.۷ میلیارد یوان رسید که ۲۲.۸ درصد رشد سالانه را نشان می‌دهد. درآمد سه‌ماهه اول از ابتکارات جدید شامل خودروهای برقی، هوش مصنوعی و سایر بخش‌ها، ۱۸.۶ میلیارد یوان بود که ۹۷ درصد آن (۱۸.۱ میلیارد یوان) مربوط به خودروهای برقی بود. با این حال، این ابتکارات جدید در مجموع ۵۰۰ میلیون یوان زیان در سه‌ماهه به همراه داشتند. این رشد در حالی به دست آمده که هزینه‌های تحقیق و توسعه (R&D) شرکت افزایش یافته، اگرچه این مسئله در سال‌های اخیر فشارهایی بر سوددهی وارد کرده است. شیائومی امسال حدود ۳۰ میلیارد یوان در R&D سرمایه‌گذاری خواهد کرد که نزدیک به یک‌چهارم آن به حوزه هوش مصنوعی اختصاص خواهد یافت.

شیائومی ماه گذشته مدل استدلالی هوش مصنوعی خود با نام MiMo را با ۷ میلیارد پارامتر و به‌صورت متن‌باز رونمایی کرد. این مدل به‌طور داخلی توسعه یافته است.

شیائومی انتظار دارد در بازه پنج‌ساله از ۲۰۲۶ تا ۲۰۳۰، ۲۰۰ میلیارد یوان در تحقیق و توسعه سرمایه‌گذاری کند.

این شرکت مستقر در پکن، روند رشد قدرتمند خود را که در سال گذشته آغاز شده بود، ادامه داد. در سال ۲۰۲۴، درآمد کل سالانه شیائومی با رشد ۳۵ درصدی نسبت به سال قبل به ۳۶۵.۹ میلیارد یوان رسید. بنیان‌گذار و مدیرعامل شرکت، لی جون در ماه مارس این عملکرد را بهترین نتیجه در تاریخ شیائومی توصیف کرد.

شیائومی همچنین تعهدات خود به حوزه‌های رقابتی و نوظهوری

چون خودروهای برقی و تراشه‌ها را افزایش داده و در این عرصه‌ها، موفقیت‌های اولیه‌ای نیز به دست آورده است.

به تازگی این شرکت اعلام کرد که تولید انبوه تراشه سیستم-روی-چیپ (SoC) جدید خود با فناوری سه‌نانومتری با نام XRing O۱ را آغاز کرده است. این تراشه قرار است در گوشی‌ها و تبلت‌های جدید شیائومی به کار رود.

این تراشه پیشرفته، شیائومی را به چهارمین شرکت جهان پس از کوالکوم، MediaTek و اپل تبدیل می‌کند که توانسته‌اند تراشه سه‌نانومتری موبایلی برای تولید انبوه طراحی کنند. این دستاورد، نشانه دیگری از پیشرفت چین در مسیر خودکفایی فناوریانه تلقی شده است. تراشه XRing O۱ فقط برای محصولات پرچمدار شیائومی در نظر گرفته شده است. نیمه‌های، زیربنای هرگونه جهش فناوریانه هستند و تعهد شیائومی به حوزه تراشه‌ها، یک استراتژی بلندمدت به شمار می‌رود.

تاکنون ۱۳.۵ میلیارد یوان برای تحقیق و توسعه تراشه XRing O۱ هزینه شده است. قرار است در یک برنامه ۱۰ ساله، ۵۰ میلیارد یوان دیگر برای توسعه نیمه‌های اختصاص یابد.

شیائومی همچنین تلاش‌های خود در زمینه خودروهای برقی را پس از رونمایی از سری SUV در مارس سال گذشته دوچندان کرده است. این شرکت در سال ۲۰۲۴، ۱۳۶,۸۵۴ دستگاه خودرو تحویل داد و اعلام کرده که در سال ۲۰۲۵ قصد دارد ۳۵۰,۰۰۰ دستگاه به بازار عرضه کند. شیائومی اعلام کرد در سه‌ماهه اول سال جاری ۷۵,۸۶۹ دستگاه خودرو برقی تحویل داده است.

در کنار این تحولات، بخش گوشی‌های هوشمند شیائومی نیز همچنان

در حال رشد است. در ماه آوریل، شیائومی همچنان سومین سازنده بزرگ گوشی‌های هوشمند جهان از نظر تعداد ارسال بود. سهم بازار جهانی آن ۱۴ درصد بود و ارسال‌ها نسبت به سال قبل ۳ درصد رشد داشتند. این شرکت پس از سامسونگ و اپل قرار دارد.



همکاری سایک موتور و هوآوی برای جلوگیری از کاهش چند ساله فروش



شرکت سایک (SAIC)، بزرگ‌ترین خودروساز تحت کنترل دولت چین، با شرکت فناوری هوآوی همکاری کرده تا خودروهای هوشمند برقی را تحت یک برند جدید تولید کند؛ اقدامی که هدف آن بازگشت به روند رشد پس از ۶ سال افت فروش در بزرگ‌ترین بازار خودروی جهان است. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، نخستین مدل تولیدی تحت برند جدید که Shangjie نام دارد و به معنای «مدرن و شیک» است، قرار است در پاییز امسال رونمایی شود. طبق بیانیه مشترک این دو شرکت، این مدل به فناوری‌های رانندگی خودکار و سیستم‌های سرگرمی درون خودروی هوآوی مجهز خواهد بود.

سایک و هوآوی در ابتدا یک مدل SUV معرفی خواهند کرد که قیمت پایه آن از ۱۷۰ هزار یوان (۲۳،۲۷۰ دلار) شروع می‌شود. با این حال، تاریخ عرضه آن اعلام نشده است.

سایک که در چین با جنرال موتورز (GM) و فولکس‌واگن (VW) سرمایه‌گذاری مشترک دارد، برای توسعه خودروهای Shangjie ۵ هزار نیروی انسانی اختصاص داده است.

هوآوی قرار است جدیدترین فناوری‌های خودروهای برقی خود را در اختیار این برند قرار دهد و همچنین نظارت دقیقی بر کنترل کیفیت محصولات داشته باشد.

سایک که در گذشته با اتکا به محبوبیت خودروهای بنزینی VW و GM به رکورد فروش ۷ میلیون دستگاه در سال ۲۰۱۸ رسیده بود، در سال ۲۰۲۴ تنها ۴ میلیون خودرو فروخت که کاهش ۲۰ درصدی نسبت به سال قبل را نشان می‌دهد. دلیل این افت، رشد سریع بازار خودروهای برقی و گرایش مشتریان به برندهایی مانند تسلا، لی‌اتو، نیو و اکس‌پنگ با بهره‌گیری از یارانه‌های دولتی بوده است.

فروش خودروهای تمام‌برقی و هیبریدی شارژی در چین طی سال گذشته ۴۱ درصد رشد داشته و به ۱۰.۹ میلیون دستگاه رسیده است که ۵۰ درصد از کل فروش خودروهای جدید را تشکیل می‌دهد.

طبق آمار انجمن خودروهای سواری چین، این کشور در سال ۲۰۲۴، حدود ۷۰ درصد از کل فروش جهانی خودروهای برقی را به خود اختصاص داده است.

هوآوی پیش از این فناوری‌هایی مانند تراشه‌های خودرویی، حسگرها و سامانه‌های دیجیتال را برای خودروسازانی مانند Arcfox و Avatr

فراهم کرده بود. این فناوری‌ها قابلیت‌هایی مانند رانندگی نیمه خودکار و اتصال خودرو به اینترنت را ممکن می‌سازند.

هوآوی در سال ۲۰۲۱ یک سرمایه‌گذاری مشترک با خودروساز مستقر در چونگ‌کینگ به نام Seres راه‌اندازی کرد که منجر به تولید خودروهای برند Aito شد؛ خودروهایی که به سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده و کابین‌های دیجیتال مجهز هستند. در جولای گذشته، Seres مبلغ ۲.۵ میلیارد یوان (۳۴۰ میلیون دلار) پرداخت کرد تا علامت تجاری Aito و پتنت‌های مربوط به آن را از هوآوی خریداری کرده و کنترل کامل برند را در دست بگیرد.

تحلیل‌گران معتقدند این همکاری با سایک نشان‌دهنده عزم هوآوی برای افزایش نقش خود به عنوان تأمین‌کننده فناوری‌ها و سیستم‌های خودرویی است، نه ورود مستقیم به صنعت خودروسازی. هوآوی و خودروساز برقی شپینگ اکنون به عنوان رهبران توسعه فناوری رانندگی خودکار در چین شناخته می‌شوند.

سال گذشته، هوآوی از خودروسازان دیگر دعوت کرد تا در واحد خودروهای هوشمند این شرکت سرمایه‌گذاری کنند تا هم تنوع ایجاد شود و هم دامنه حضور هوآوی در این حوزه گسترش یابد. این شرکت قصد دارد واحد Shenzhen Yinwang Intelligent Technology را به یک پلتفرم متن‌باز برای توسعه فناوری‌های جدید خودرویی تبدیل کند.

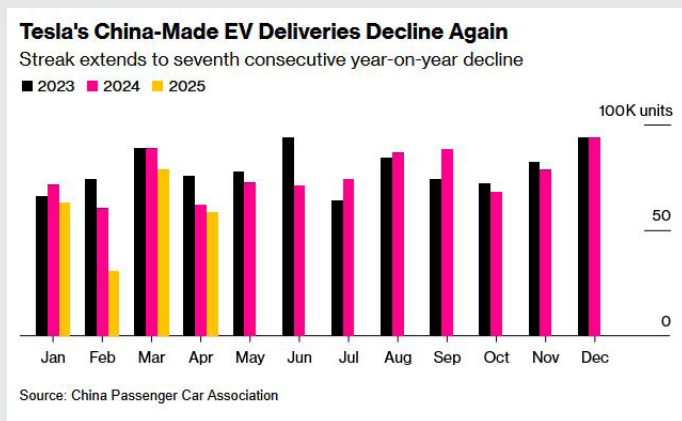


کاهش دوباره ارسال تسلا از چین؛ بی‌وای‌دی رشد فروش را ادامه می‌دهد

تعداد خودروهای ارسال شده از کارخانه شرکت تسلا در چین برای هفتمین ماه پیاپی کاهش یافت؛ موضوعی که افت عملکرد این خودروساز در اوایل سال را تشدید کرده است.

به گزارش بلومبرگ، شرکت ایلان ماسک در ماه می ۲۰۲۵، ۵۸,۴۵۹ دستگاه خودروی Model ۳ سدان و Model Y شاسی‌بلند از کارخانه خود در شانگهای ارسال کرده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۶ درصد کاهش دارد. انجمن خودروهای سواری چین (PCA) هنوز جزئیاتی از فروش داخلی و صادرات این آمار ارائه ن داده است. داده‌های PCA همچنین نشان می‌دهد که فروش عمده خودروهای

انرژی نو که شامل خودروهای تمام برقی و هیبریدی می‌شود، در سراسر چین در ماه آوریل ۴۲ درصد افزایش یافته و به ۱.۱۴ میلیون دستگاه رسیده است.



بحران جهانی فروش تسلا

فروش جهانی تسلا در سه ماهه نخست سال به کمترین سطح در سه سال اخیر رسید. یکی از دلایل این افت، واکنش منفی مشتریان به درگیری‌های سیاسی ایلان ماسک در سطح جهانی بوده است. اقدامات مدیرعامل تسلا، اعتراضاتی در ایالات متحده و اروپا به دنبال داشته است. به عنوان مثال، در ماه آوریل، تسلا تنها ۸۶۳ دستگاه خودروی جدید در فرانسه ثبت کرد؛ این در حالی است که این شرکت تولید مدل محبوب خود را افزایش داده بود. همچنین در استرالیا، تسلا تنها ۵۰۰ دستگاه خودرو فروخت که نسبت به سال گذشته ۷۶ درصد کاهش داشته است؛ طبق آمار شورای خودروهای برقی استرالیا، این افت در شرایطی رخ داده

که رقابت با برندهای چینی جاه طلب در بازار استرالیا شدت گرفته است.

چالش اصلی تسلا در چین: قدرت‌گیری بی‌وای‌دی

در بازار چین، چالش‌های تسلا بیشتر به رقابتی قدرتمند داخلی مانند بی‌وای‌دی مربوط می‌شود. شرکت بی‌وای‌دی در ماه آوریل بهترین ماه فروش خود در سال ۲۰۲۵ را ثبت کرده است، نشانه‌ای دیگر از اینکه این خودروساز چینی در مسیر دستیابی به هدف تحویل ۵.۵ میلیون دستگاه در سال جاری قرار 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.techchina.ir

 info@techchina.ir

 www.chinnegar.com

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

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

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

ماهنامه ها:



ماهنامه چین | انرژی های نو و تجدیدپذیر

ماهنامه چین | فناوری



ماهنامه چین | هوس مصنوعی و صنعت تراشه

ماهنامه چین | صنعت خودرو



فصلنامه ها:



فصلنامه چین | صنایع هوا فضا

فصلنامه چین | سلامت و کشاورزی





سفارت جمهوری اسلامی ایران - پکن

Embassy of the I.R. of Iran—Beijing

