

شماره

۲۴

ماهنامه

صنعت | خودرو چین

درس‌هایی
که اپل باید
از سازندگان
خودروهای برقی
چینی گرفته
باشد

شهریور ۱۴۰۴

شماره ۲۶

سال سوم



www.techchina.ir



@fanavarichin

نگاه چین به آفریقا در حوزه خودروهای برقی برای مواجهه با تعرفه‌های آمریکا و اروپا



شرکت‌های چینی در حال آزمایش
خودروهای خودران در هنگ‌کنگ



بی‌وای‌دی با شتاب بیشتری حضور
خود در عربستان را گسترش می‌دهد

صنعت خودروی چین در سال‌های اخیر دستخوش تحولات عمیق و شتابانی شده است، به گونه‌ای که این کشور از یک بازار مصرف‌کننده و مونتاژکار، به بزرگ‌ترین تولیدکننده و صادرکننده خودرو در جهان ارتقا یافته است. این تحول نه تنها در کمیت تولید، بلکه در کیفیت، نوآوری و تنوع محصولات نیز چشمگیر بوده است. این پیشرفت‌ها نتیجه سیاست‌های حمایتی بلندمدت دولت چین، سرمایه‌گذاری‌های کلان در تحقیق و توسعه، و ایجاد زیرساخت‌های گسترده تولید و شارژ خودروهای برقی است. برنامه‌های راهبردی همچون «ساخت چین ۲۰۲۵» و «برنامه توسعه خودروهای انرژی نو» با هدف کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی، کاهش آلودگی و ارتقای رقابت‌پذیری جهانی این صنعت تدوین شده‌اند. صادرات رو به رشد خودروهای چینی - به ویژه در بخش خودروهای برقی و هیبریدی - جایگاه این کشور را در بازارهای نوظهور و حتی توسعه‌یافته مستحکم‌تر کرده است. این روند نه تنها سهم چین در بازار جهانی خودرو را افزایش داده، بلکه رقابت میان خودروسازان بین‌المللی را نیز تحت تأثیر قرار داده است. بررسی تحولات صنعت خودروی چین از چند جهت برای ما اهمیت دارد: نخست، بهره‌گیری از فناوری‌های روز در حوزه تولید خودروهای پاک و هوشمند؛ دوم، گسترش همکاری‌های صنعتی و سرمایه‌گذاری مشترک با خودروسازان چینی؛ و سوم، توسعه شبکه تأمین قطعات و تجهیزات پیشرفته از چین برای ارتقای کیفیت و تنوع محصولات داخلی.

ماهنامه «صنعت خودروی چین»، با هدف ارائه تصویری جامع و تحلیلی از تازه‌ترین اخبار، سیاست‌ها، نوآوری‌ها و روندهای بازار خودرو در چین تدوین شده است. امید است که این مجموعه بتواند به تصمیم‌گیری‌های هوشمندانه‌تر و همکاری‌های گسترده‌تر میان دو کشور در حوزه صنعت خودرو منجر شود.

عبدالرضا رحمانی فضلی

سفیر جمهوری اسلامی ایران - پکن

فهرست مطالب

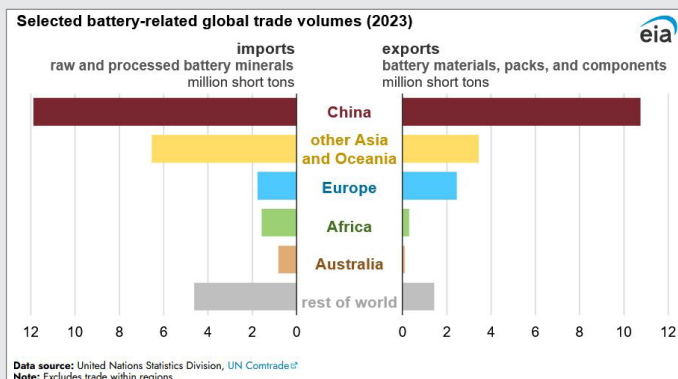
- تسلط چین بر تجارت جهانی مواد معدنی مورد استفاده در ساخت باتری ۴
- کارخانه‌های باتری خودروی برقی CATL تا پایان سال کربن خنثی می‌شوند ۹
- نگاه چین به آفریقا در حوزه خودروهای برقی برای مواجهه با تعرفه‌های آمریکا و اروپا ۱۲
- شرکت CATL چین به دنبال دریافت وام یک میلیارد دلاری برای توسعه کارخانه در اندونزی ۱۷
- خودروسازان چینی در اروپا به سطح سهم بازار پیش از تعرفه‌ها بازگشتند ۱۹
- بی‌وای‌دی با شتاب بیشتری حضور خود در عربستان را گسترش می‌دهد ۲۳
- درس‌هایی که اپل باید از سازندگان خودروهای برقی چینی گرفته باشد ۲۶
- شرکت‌های چینی در حال آزمایش خودروهای خودران در هنگ‌کنگ ۳۰
- بی‌وای‌دی محبوب‌ترین برند خودرویی در سنگاپور ۳۴
- افتتاح کارخانه گریت وال چین در برزیل با ظرفیت تولید ۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۳۶



تسلط چین بر تجارت جهانی مواد معدنی مورد استفاده در ساخت باتری

چین نقش مهمی در تمام مراحل زنجیره تامین جهانی باتری ایفا می‌کند و بر تجارت بین منطقه‌ای مواد معدنی تسلط دارد. به گزارش eia، طبق داده‌های سازمان ملل متحد، این کشور در سال ۲۰۲۳ تقریباً ۱۱ میلیون تن مواد معدنی خام و فراوری شده مرتبط با ساخت باتری را وارد کرده است که ۴۴ درصد از کل تجارت بین منطقه‌ای این مواد را تشکیل می‌دهد، و حدود ۱۰ میلیون تن مواد اولیه، باتری‌های کامل و قطعات باتری را نیز صادر نموده که معادل ۵۸ درصد از کل حجم تجارت بین منطقه‌ای این اقلام بوده است.

حجم تجارت جهانی
برخی از مواد مرتبط
با ساخت باتری
(بدون احتساب
تجارت درون
منطقه‌ای)



در این مقاله، تجارت سه مورد از مواد اصلی مورد نیاز برای تولید باتری (شامل گرافیت، لیتیوم و کبالت) بین چین و مناطق کلیدی جهان را بررسی می‌کنیم. با افزایش تقاضای جهانی برای ذخیره‌سازی انرژی، خودروهای برقی و سایر فناوری‌های حوزه انرژی، اهمیت این مواد نیز افزایش می‌یابد.

تولید و تجارت مواد اولیه معدنی باتری‌ها

لیتیوم از شوراب (brine) و یا معادن استخراج می‌شود؛ کبالت عمدتاً به عنوان محصولی جانبی در فرایند استخراج نیکل و مس به دست می‌آید؛ و گرافیت هم به صورت منابع معدنی وجود دارد و هم می‌توان آن را به شکل مصنوعی از زفت (pitch) و کک تولید کرد.

در سال ۲۰۲۳ تقریباً ۱۸ درصد (۳۰ هزار تن) از لیتیوم معدنی جهان در چین استخراج شد و شرکت‌های چینی ۲۵ درصد از مجموع ظرفیت استخراج لیتیوم معدنی جهان را تحت اداره و کنترل خود دارند. این شرکت‌ها سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در چندین پروژه استخراج

معادن لیتیوم آرژانتین به عمل آورده‌اند که امکان دسترسی به مثلث لیتیوم (منطقه‌ای بین سه کشور آرژانتین، بولیوی و شیلی که نیمی از منابع لیتیوم جهان را در خود جای داده) را در اختیار پکن قرار می‌دهد. در سال ۲۰۲۴ چین ۷۹ درصد (۱/۱۵ میلیون تن) از گرافیت طبیعی جهان را تولید کرد، در حالی که آمریکا در این سال هیچ‌گونه تولید گرافیت طبیعی نداشت.

۸۰ درصد تولید کبالت در جمهوری دموکراتیک کنگو (که بیش از نصف کبالت جهان در آن تولید می‌شود) متعلق به شرکت‌های چینی است. مواد معدنی خام پس از استخراج، برای فراوری به نقاط مختلف جهان ارسال می‌شوند. بر اساس داده‌های سازمان ملل، در سال ۲۰۲۳ چین ۴۶ درصد از واردات جهانی مواد معدنی خام مورد استفاده در باتری‌ها را به خود اختصاص داد. تقریباً کل صادرات بزرگ‌ترین تولیدکننده لیتیوم دنیا یعنی استرالیا به چین ارسال گردید. ۷۱ درصد از واردات جهانی مواد معدنی خام مورد استفاده در تولید باتری نیز مربوط به چین، استرالیا و سایر کشورهای آسیا و اقیانوسیه (به ویژه هند و ژاپن) بود.

فراوری مواد معدنی و تجارت مواد معدنی فراوری شده

چین بیش از ۹۰ درصد گرافیت جهان را فراوری می‌کند، و در سال ۲۰۲۲ بیش از دو سوم ظرفیت فراوری کبالت و لیتیوم جهان نیز در اختیار شرکت‌های چینی بوده است.

این کشور در سال ۲۰۲۳ مقصد ۲۰ درصد از کل واردات جهانی مواد معدنی فراوری‌شده مورد استفاده در ساخت باتری بود که عمدتاً واردات کبالت از آفریقا را شامل می‌شد. در همین سال چین ۵۸ درصد از صادرات جهانی مواد معدنی فراوری‌شده به کار رفته در تولید باتری‌ها را به خود

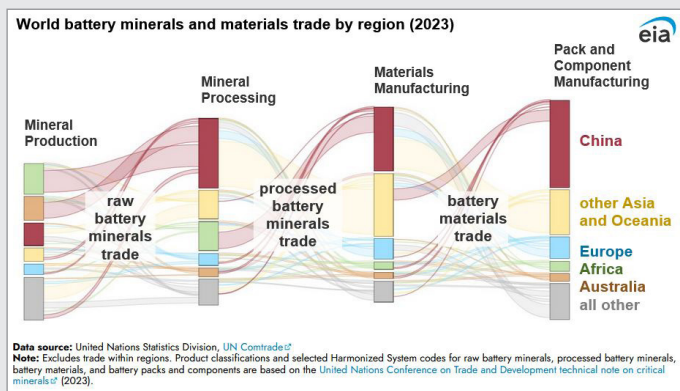
اختصاص داد که عمدتاً شامل صادرات گرافیت مصنوعی (سنتتیک) به سایر کشورهای آسیا و اقیانوسیه بود.

پکن از سال ۲۰۲۳ اعمال محدودیت‌های صادراتی بر محصولات گرافیتی مربوط به تولید الکتروود را آغاز کرد و انتظار می‌رود که چنین محدودیت‌هایی منجر به کاهش صادرات گرافیت از چین در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ شده باشد.

تولید مواد معدنی و تجارت مواد معدنی و قطعات باتری

مواد معدنی فراوری شده برای تولید مواد اولیه ساخت باتری مورد استفاده قرار می‌گیرند که این مواد بسته به ترکیب شیمیایی باتری مورد نظر متفاوت هستند. در سال ۲۰۲۳ چین ۵۳ درصد از کل صادرات جهانی مواد اولیه ساخت باتری را در دست داشت.

تجارت جهانی مواد
معدنی و مواد
اولیه ساخت باتری
بر حسب منطقه
جغرافیایی (بدون
احتساب تجارت
درون منطقه‌ای)



از این مواد اولیه برای ساخت اجزای باتری مانند الکتروودها، الکترولیت‌ها و سپراتورها استفاده می‌شود. مثلاً یک سلول باتری یون‌لیتیوم معمولاً شامل یک آند گرافیتی، کاتد لیتیومی و الکترولیت نمک لیتیوم محلول

است. در سال ۲۰۲۲ چین ۸۵ درصد آندها، ۸۲ درصد الکترولیت‌ها، ۷۴ درصد سپراتورها و ۷۰ درصد کاتدهای جهان را تولید کرد. در سال ۲۰۲۳ هم ۷۴ درصد کل صادرات باتری‌های آماده و قطعات باتری در جهان مربوط به این کشور بود. در این سال چین حدود ۸۵ درصد از مجموع ظرفیت تولید سلول‌های باتری دنیا (بر حسب ارزش پولی) را تحت کنترل خود داشت.

CATL 宁德时代



کارخانه‌های باتری خودروی برقی CATL تا پایان سال کربن خنثی می‌شوند

شرکت (CATL) بزرگ‌ترین تولیدکننده باتری‌های خودروهای برقی در جهان، انتظار دارد در سال جاری به کربن خنثی کامل دست یابد؛ اقدامی که جایگاه این شرکت را به‌عنوان توسعه‌دهنده پیشروی راهکارهای بدون کربن تقویت می‌کند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، در سال جاری، همه کارخانه‌های باتری CATL به کربن خنثی تبدیل خواهند شد. این اقدام نمادی از ادغام عمیق‌تر آن در بازارهای سرمایه جهانی و نقطه عطفی تازه در مأموریت شرکت برای پیشبرد اقتصاد جهانی بدون کربن محسوب می‌شود.

این شرکت متعهد است فناوری‌ها و راهکارهای خود را در سطح جهانی به شرکای خود ارائه دهد تا به گذار صنایع سنتی مانند فولاد، سیمن و مواد شیمیایی به انرژی پاک کمک کند.

شرکت CATL در آوریل ۲۰۲۳ اعلام کرده بود که قصد دارد تا سال ۲۰۲۵ در فعالیتهای اصلی خود به کربن‌خنثی‌سازی دست یابد و تا سال ۲۰۳۵ این هدف را در سراسر زنجیره ارزش باتری محقق کند. کارخانه CATL در شهر جیاوچینگ، نخستین تأسیسات این شرکت بود که در سال ۲۰۲۲ گواهینامه «کارخانه بدون کربن» را دریافت کرد. از آن زمان تاکنون، این وضعیت در مجموع در چهار کارخانه این شرکت محقق شده است. میزان انتشار کربن این شرکت در سال ۲۰۲۳ به ۲.۱ میلیون تن رسید که کاهش ۳۴ درصدی نسبت به سال پیش از آن را نشان می‌دهد. شرکت CATL در حال تنوع‌بخشی به کسب‌وکارهای خود فراتر از تولید باتری خودروهای برقی است.

ظرفیت تولید باتری این شرکت تا پایان سال گذشته به ۶۷۶ گیگاوات‌ساعت (GWh) رسید و ۲۱۹ گیگاوات‌ساعت دیگر نیز در دست ساخت است. اگر همه این ظرفیت‌ها به‌طور کامل بهره‌برداری شوند، شرکت می‌تواند سالانه باتری کافی برای تأمین انرژی ۹ میلیون خودروی برقی با برد ۵۰۰ کیلومتر تولید کند.

در راستای رشد سریع‌تر، CATL به‌طور فعال در حال ترویج فناوری تعویض باتری است؛ فرایندی که در آن کاربران می‌توانند باتری خودرو را در مدت فقط دو دقیقه با یک باتری کاملاً شارژشده تعویض کنند. این شرکت همچنین طراحی و تولید شاسی خودروهای برقی و توسعه محصولات ذخیره‌سازی انرژی را نیز دنبال می‌کند.

بازار جهانی انرژی تجدیدپذیر طی ۲۵ سال آینده می‌تواند ارزشی معادل ۱۰ تریلیون دلار آمریکا داشته باشد.

شرکت CATL به تازگی بزرگ‌ترین عرضه اولیه سهام جهان در سال جاری را به پایان رساند و ۳۵.۷ میلیارد دلار هنگ‌کنگ (معادل ۴.۶ میلیارد دلار) سرمایه جذب کرد. این شرکت قصد دارد از این منابع مالی برای ساخت کارخانه در بازارهای خارج از کشور استفاده کند؛ بازاری که در حال حاضر ۳۰ درصد از کل درآمد شرکت را به خود اختصاص داده است. تلاش CATL برای جهانی شدن، تنها به ساخت باتری‌های خودرو محدود نمی‌شود. این شرکت بزرگ چینی مصمم است تا ردپای خود را در سطح بین‌المللی گسترش دهد.

شرکت CATL که از جمله مشتریان آن می‌توان به تسلا، بی‌ام‌و و فولکس‌واگن اشاره کرد، در سه‌ماهه نخست سال جاری افزایشی ۴۰.۲ درصدی در تحویل محصولات خود نسبت به سال قبل گزارش داد. در این مدت، این شرکت در مجموع ۸۴.۹ گیگاوات‌ساعت باتری فروخت و ۳۸.۲ درصد از سهم بازار جهانی را به خود اختصاص داد.

در میان ۱۰ تولیدکننده برتر باتری خودروهای برقی در جهان، ۶ شرکت چینی حضور دارند که در مجموع ۶۷.۴ درصد سهم بازار را طی ماه‌های ژانویه تا مارس در اختیار داشتند.



نگاه چین به آفریقا در حوزه خودروهای برقی برای مواجهه با تعرفه‌های آمریکا و اروپا



چین در واکنش به افزایش تعرفه‌های ایالات متحده و اتحادیه اروپا، به تدریج از بازارهای صادراتی تثبیت شده خود فاصله گرفته و در حال بازنگری راهبرد خود در صنعت خودروهای برقی با تمرکز بر بازارهای نوظهوری همچون آفریقا است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، سفیر چین در نیجریه، از برنامه‌هایی برای احداث کارخانه‌های تولید خودرو برقی و باتری در این کشور غرب آفریقا خبر داد. انتظار می‌رود این اقدام هم به صنعتی‌سازی داخلی کمک کند و هم به نیجریه امکان دهد از ذخایر غنی لیتیوم خود - ماده‌ای حیاتی برای باتری خودروهای برقی و سایر تجهیزات الکترونیکی - بهره‌برداری کند.

شرکت‌های چینی فعال در حوزه استخراج لیتیوم در نیجریه به‌دنبال اجرای زنجیره کامل تولید در داخل این کشور هستند. رئیس‌جمهور چین، شی جین‌پینگ، صنعتی‌سازی آفریقا را در اولویت قرار داده است. نیجریه نیز به‌دنبال تقویت فرآوری و تولید خودروهای برقی در داخل است. این سیاست در ایالت ناساراوا - یکی از قطب‌های معدنی نیجریه - مشهود است؛ جایی که سرمایه‌گذاری عظیم چینی‌ها در استخراج و فرآوری لیتیوم انجام شده است. شرکت چینی «آواتار نیو انرژی متریالز» بزرگ‌ترین کارخانه فرآوری لیتیوم نیجریه را در این ایالت راه‌اندازی کرد؛ کارخانه‌ای با درآمد سالانه تخمینی ۵۰۰ میلیون دلار.

افزایش تعرفه‌های آمریکا و اتحادیه اروپا بر خودروهای برقی و فناوری‌های انرژی نو چینی، پکن را به بازنگری راهبردی و چرخش به‌سوی آفریقا واداشته است. این تغییر راهبرد در حال حاضر با معرفی مدل‌های پرچمدار و تأسیس کارخانه‌های تولید در بازارهای کلیدی آفریقا همچون مراکش، الجزایر و مصر نمایان شده است.

از آنجا که ایالات متحده و اتحادیه اروپا تا حد زیادی درهای خود را به روی بسیاری از خودروهای برقی چینی بسته‌اند، قاره‌هایی همچون آفریقا و آمریکای جنوبی به‌طور طبیعی در حال باز شدن هستند.

برخی دولت‌های آفریقایی امیدوارند که شرکت‌های تولیدکننده تجهیزات اصلی چینی (OEM) در آینده کارخانه‌های تولید خودرویی بزرگ‌مقیاس تأسیس کنند یا تأسیسات موجود را در اختیار بگیرند.

مصر، الجزایر و مراکش به خط مقدم گسترش حضور و آرزوهای تولیدی چین در شمال آفریقا تبدیل شده‌اند؛ جایی که شرکت‌های چینی به‌طور راهبردی از نزدیکی جغرافیایی این کشورها به اروپا و صنایع خودرویی موجودشان بهره‌برداری می‌کنند.

در مصر - که دروازه‌ای به سوی اروپا و آفریقا به‌شمار می‌رود - خودروسازان چینی همچون بایک، جیلی و سایک در حال احداث یا بهره‌برداری از کارخانه‌های مونتاژ CKD (قطعات کاملاً منفصل) هستند. شرکت بایک هدف‌گذاری کرده که تا پایان سال جاری به تولید کامل خودروهای برقی دست یابد و شرکت دولتی GAC نیز توافق کرده که تا اواسط سال ۲۰۲۶ یک کارخانه مونتاژ محلی ایجاد کند. این شرکت‌ها در پی استفاده از موقعیت استراتژیک مصر و دسترسی به کانال سوئز - مسیر کلیدی تجارت جهانی بین دریای مدیترانه و دریای سرخ - هستند.

در مراکش که از سوی مقامات چینی «مرکز جدید برای خودروهای برقی چینی» توصیف شده، شرکت‌های چینی میلیارد‌ها دلار در حوزه تولید خودروهای برقی و مواد اولیه باتری سرمایه‌گذاری کرده‌اند. هدف آن‌ها بهره‌مندی از توافقات تجارت آزاد مراکش با ایالات متحده و اروپا و همچنین ذخایر غنی فسفات این کشور است؛ فسفاتی که برای تولید کاتدهای باتری LFP (فسفات آهن لیتیوم) - پرکاربرد در خودروهای برقی و سیستم‌های ذخیره‌سازی انرژی - ضروری است.

شرکت پیشرو بی‌وادی چین حضور خود را به‌سرعت در قاره آفریقا گسترش می‌دهد؛ این شرکت مدل‌های محبوب خود همچون Atto ۳، Dolphin و Seal را در بازارهای کلیدی مانند کنیا، آفریقای جنوبی و نیجریه عرضه می‌کند. شرکت چری با برندهای Jaecoo و Omoda و همچنین برند Aion متعلق به GAC نیز به‌سرعت جای پای خود را در این قاره محکم می‌کنند.

قیمت مناسب و کیفیت خوب خودروهای برقی چینی باعث شده که این خودروها به گزینه‌ای مناسب برای بازار آفریقا، به‌ویژه در بخش‌های تجاری مانند موتورسیکلت، اتوبوس و کامیون تبدیل شوند.

در اتیوپی، ممنوعیت واردات خودروهای بنزینی یا دیزلی از سال گذشته و همچنین مشوق‌های مالیاتی قابل‌توجه برای خودروهای برقی، به سرعت شرکت‌های چینی را به این کشور جذب کرده است.

اوایل ماه جاری، شرکت GAC مدل‌های برقی Aion خود را در آدیس‌آبابا عرضه کرد و برنامه دارد طی سه سال آینده مونتاژ محلی این خودروها را آغاز کند. بی‌وای‌دی نیز اواخر سال گذشته وارد بازار اتیوپی شد و با توزیع‌کننده محلی Moenco برای عرضه چند مدل همکاری می‌کند.

تقاضا برای خودروهای برقی چینی در سراسر آفریقا رو به افزایش است؛ بازاری که جذاب و دوست‌دار تجارت است و چین در تلاش خواهد بود تا حداکثر تعداد ممکن خودرو به آن صادر کند.

سرمایه‌گذاری‌های چین در صنعت خودرویی آفریقا نشان‌دهنده درک چین از این واقعیت است که آفریقا در دهه آینده به یکی از بزرگ‌ترین بازارهای خودروهای برقی در جهان تبدیل خواهد شد.

با این حال بازار خودرویی آفریقا نمی‌تواند تمام حجم صادراتی که چین برای اروپا و آمریکا در نظر گرفته بود را جذب کند. اگرچه این بازار در حال رشد سریع است، اما همچنان کوچک است.

بخش بزرگی از واردات خودرویی آفریقا را خودروهای دست‌دوم از اروپا، آمریکا و ژاپن تشکیل می‌دهد که خودروهای برقی چینی باید با آن‌ها رقابت کنند؛ رقابتی که در اروپا و آمریکا وجود ندارد.

همچنین مشکلات جدی در تأمین برق در برخی کشورهای آفریقایی وجود

دارد. اگرچه خودروهای برقی در کشورهایی با شبکه برق قابل اعتماد و سبز، همچون کنیا گزینه‌ای مناسب هستند، اما احتمالاً برای مدتی طولانی همچنان بازاری محدود و خاص باقی خواهند ماند.

CATL 宁德时代

شرکت CATL چین به دنبال دریافت وام یک میلیارد دلاری برای توسعه کارخانه در اندونزی

شرکت (CATL)، بزرگ‌ترین تولیدکننده باتری خودروهای برقی در جهان، به دنبال دریافت وامی حدود ۱ میلیارد دلار برای تأمین مالی سرمایه‌گذاری خود در اندونزی است.

به گزارش بلومبرگ، این تسهیلات می‌تواند دارای دوره بازپرداختی پنج تا هفت ساله باشد. منابع حاصل از این وام صرف سرمایه‌گذاری در یک سرمایه‌گذاری مشترک خواهد شد که هدف آن ساخت کارخانه تولید سلول باتری در منطقه کاراوانگ، جاوای غربی است.

گفته می‌شود مذاکرات با تأمین‌کنندگان مالی همچنان ادامه دارد و جزئیات این وام ممکن است تغییر کند.

تلاش CATL برای گسترش ظرفیت تولید باتری در اندونزی در شرایطی انجام می‌شود که این غول چینی صنعت باتری، در حال ارزیابی میزان علاقه سرمایه‌گذاران به عرضه احتمالی پنج میلیارد دلاری سهام خود است.

شرکت CATL انتظار دارد اعمال تعرفه‌های دولت ترامپ بر واردات از چین تأثیر اندکی بر آن داشته باشد، چرا که میزان فعالیت این شرکت در بازار آمریکا «بسیار کم» است.

در ماه اکتبر، CATL از طریق شرکت تابعه خود، CBL International Development، سرمایه‌گذاری مشترکی با شرکت دولتی Indonesia Battery Corp تشکیل داد. این مشارکت برنامه دارد بیش از ۱.۲ میلیارد دلار در این کشور جنوب شرق آسیایی سرمایه‌گذاری کند و ظرفیت تولید باتری شرکت CATL مستقر در فوجیان را به ۱۵ گیگاوات در سال افزایش دهد.

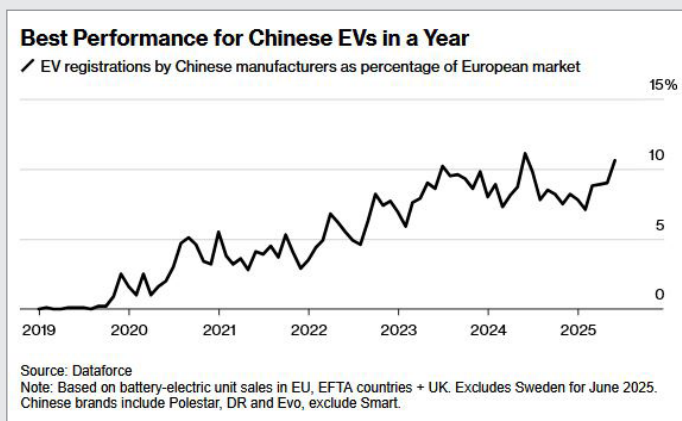


خودروسازان چینی در اروپا به سطح سهم بازار پیش از تعرفه‌ها بازگشتند



در ماه ژوئن، خودروسازان چینی بیش از ۱۰ درصد از سهم بازار خودروهای برقی اروپا را به دست آوردند و به‌طور کامل از تأثیر تعرفه‌هایی که سال گذشته اتحادیه اروپا وضع کرده بود، بازیابی شدند. به گزارش بلومبرگ، خودروسازانی به رهبری شرکت بی‌وای‌دی، ۱۰.۶ درصد از کل ثبت‌نام‌های خودروهای برقی در این منطقه را به خود اختصاص دادند؛ بالاترین میزان از رکورد ۱۱.۱ درصدی ژوئن سال گذشته است، زمانی که خودروسازان برای پیشی گرفتن از تعرفه‌های اتحادیه اروپا - که برای مقابله با یارانه‌های دولتی وضع شد - سیل خودروهای برقی ساخت چین را روانه بازار کردند.

از نظر حجم مطلق فروش، خودروسازان چینی در ماه ژوئن بیشترین میزان فروش خودروهای برقی خود را در اتحادیه اروپا، بریتانیا و کشورهای عضو انجمن تجارت آزاد اروپا (شامل نروژ و سوئیس) به ثبت رساندند. با این حال، جایگاه کلی آنها در بازار اروپا همچنان نسبتاً محدود است.



خودروسازان چینی برای ادامه گسترش حضور خود در اروپا و دور زدن تعرفه‌های اتحادیه اروپا – که نهایتاً اواخر ۲۰۲۴ اجرایی شد – اقدام به ایجاد ظرفیت تولید محلی کرده‌اند. این تعرفه‌ها که میزان آنها بسته به تولیدکننده متفاوت است، شامل تمام خودروهای برقی ساخت چین می‌شود، حتی آنهایی که توسط شرکت‌هایی مانند تسلا، بی‌ام‌و و فولکس‌واگن تولید می‌شوند.

برند بریتانیایی MG، که تحت مالکیت شرکت دولتی سایک موتورز چین است، بالاترین نرخ تعرفه را با ۴۵ درصد (شامل ۱۰ درصد تعرفه واردات

موجود اتحادیه اروپا) دریافت کرده است. این برند از تمرکز صرف بر خودروهای تمام‌برقی فاصله گرفته و فروش مدل‌های هیبریدی و احتراقی خود را افزایش داده است.

در مقابل، بی‌وای‌دی همچنان بر خودروهای برقی پافشاری کرده و در عین حال محصولات هیبریدی قابل شارژ (Plug-in Hybrid) را نیز به سبد خود افزوده است. شاسی‌بلند Seal U این شرکت توانسته از نقطه شروعی صفر، در نیمه نخست سال به جمع ده خودروی پرفروش اروپا در رده خودروهای قابل شارژ از برق (Plug-in) وارد شود.

در ماه ژوئن، بی‌وای‌دی بار دیگر پیش‌تاز فروش خودروهای برقی چینی در اتحادیه اروپا و بریتانیا بود. فروش خودروهای برقی این شرکت در نیمه نخست سال ۱۴۳ درصد افزایش یافت، در حالی که شرکت‌های شپینگ و لیپ‌موتور رشدهای حتی بیشتری را تجربه کردند.

BYD Leads Robust Performance for Chinese EV Makers

Chinese brands' EV registrations across Europe

Brand	June registrations	YoY change
BYD	9,153	+132%
MG	6,615	-51
Xpeng	1,719	+328
Leapmotor	1,593	NA*
Great Wall	818	+49
Omoda	773	NA*
All Chinese brands	21,916	+14%

Source: Jato Dynamics

Note: *Leapmotor, Omoda had minimal sales in year-ago period. Excludes Chinese-owned Volvo (9,649), Polestar (6,927), Smart (1,210), Lotus (118). Figures include EU countries and UK.

بی‌وای‌دی با توجه به مزیت‌های هزینه‌ای خود نسبت به رقبای اروپایی، استراتژی قیمت‌گذاری دقیقی را توسعه داده است. این شرکت در زمینه خودروهای هیبریدی قابل شارژ تهاجمی عمل کرده، اما در خودروهای تمام‌برقی اختلاف قیمت با خودروسازان سنتی چندان زیاد نیست. تعرفه‌هایی که به قیمت نهایی اضافه می‌شوند یکی از دلایل این موضوع هستند، اما بی‌وای‌دی تغییر تاکتیکی دیگری هم داده است: آنها نمی‌خواهند خودروسازان اروپایی را ناراحت کنند و باعث شکایت دوباره آنها به کمیسیون اروپا شوند. به همین دلیل، حالا در ارائه قیمت‌های بسیار پایین محتاط‌تر شده‌اند.

در مجموع، خودروسازان چینی در ماه ژوئن رکورد ۵.۴ درصد از کل ثبت‌نام‌های خودرویی اروپا را از آن خود کردند و در خودروهای هیبریدی قابل شارژ (۱۳.۲٪) و کل هیبریدها (شامل PHEV و Mild Hybrid) نیز به ترتیب رکوردهای ۱۳.۲ و ۹.۴ درصدی ثبت کردند. با این حال بخشی از این ارقام به دلیل ثبت‌نام‌های داخلی نمایندگی‌ها و تحویل به کانال‌های فروش پرحجم مانند اجاره خودروهاست که همیشه بازتاب‌دهنده تقاضای واقعی بازار نیست.



بی‌وای‌دی با شتاب بیشتری حضور خود در عربستان را گسترش می‌دهد

پس از ورود تسلا به بازار عربستان و با توجه به تلاش این کشور برای تبدیل شدن به قطب خودروهای برقی (EV)، شرکت چینی بی‌وای‌دی هم قصد دارد تلاش‌های خود برای گسترش فعالیت‌هایش در عربستان را افزایش دهد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، بی‌وای‌دی سال گذشته فعالیت خود در عربستان را آغاز کرد و در حال حاضر سه نمایشگاه در این کشور دارد، و می‌خواهد تا نیمه دوم سال ۲۰۲۶ هفت نمایشگاه دیگر را هم افتتاح کند.

این شرکت انتظار دارد که امسال بتواند بیش از ۵ هزار دستگاه خودرو در عربستان بفروشد که نسبت به کل فروش قطره‌ای در دریاست، اما در بازاری که خودروهای بنزینی پرمصرف جاده‌هایش را پر کرده‌اند و استقبال از خودروهای برقی چندان زیاد نبوده، عددی نسبتاً قابل توجه به شمار می‌رود.

مدیر بازار عربستان در شرکت بی‌وای‌دی می‌گوید عربستان بازاری پیچیده است. باید سریع عمل کنیم و فکرهای بزرگی در سر داشته باشیم. هدف ما اکتفا کردن به فروش ۵ یا ۱۰ هزار خودرو در سال نیست.

دولت عربستان از طریق صندوق سرمایه‌گذاری عمومی خود (PIF) سرمایه‌گذاری‌های سنگینی در صنعت خودروهای برقی داشته که بخشی از راهبرد جامع‌تر آن برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، کاهش واردات خودرو و تنوع‌بخشی به اقتصاد محلی است. این صندوق از شرکت خودروساز آمریکایی لوسید موتورز که مشغول احداث اولین کارخانه تولید خودرو در عربستان است، حمایت می‌کند. همچنین یک برند اختصاصی خودروهای برقی با نام سیر (Ceer) عرضه شده و سرمایه‌گذاری مشترکی برای ساخت ایستگاه‌های شارژ EV شکل گرفته است.

اما EVها هنوز کمی بیش از یک درصد کل فروش خودرو در عربستان را تشکیل می‌دهند و عواملی مانند هزینه‌های بالا، پراکندگی زیرساخت‌های شارژ و دمای بسیار بالای هوا مانع از استقبال گسترده مشتریان از این نوع خودروها بوده‌اند.

تسلا در ماه آوریل اولین نمایشگاه خود را در ریاض افتتاح کرد و به

خودروسازانی مثل بی‌وای‌دی و جیلی پیوست که سعی دارند در بازار عربستان جای پای‌ی برای خود بیابند. مدیر بازار عربستان بی‌وای‌دی این اقدام تسلا را مفید می‌داند و معتقد است که حضور این شرکت باعث جلب توجه مردم به سمت خودروهای برقی می‌شود. وی می‌افزاید که هرچه تسلا بیشتر برای بازاریابی تلاش کند، برای ما هم بهتر خواهد بود. آمار فروش بی‌وای‌دی در ماه‌های اخیر به تسلا نزدیک‌تر شده است. این خودروساز چینی در ماه آوریل برای نخستین بار خودروهای تمام برقی بیشتری نسبت به تسلا در اروپا فروخت، و برخی از تحلیل‌گران پیش‌بینی می‌کنند که تا پایان امسال از لحاظ مجموع آمار فروش در بازارهای بین‌المللی از تسلا پیشی بگیرد.



درس‌هایی که اپل باید از سازندگان خودروهای برقی چینی گرفته باشد

طی یک سال گذشته مقایسه تولیدات با فناوری پیشرفته در چین و آمریکا، برای آمریکایی‌ها اغلب شبیه تماشای یک نمایش طنزآمیز از گذشته بود که جای برنده و بازنده در آن عوض شده باشد. به گزارش بلومبرگ، در آمریکا خودروهای برقی (EVها) در تمام طول سال در حال پسرفت بودند. در بحبوحه تقاضای فزاینده برای خودروهای تمام برقی، طرح‌های توسعه شرکت‌های جنرال موتورز و فورد موتور محدودتر و بخشی از کارکنان آنها اخراج شدند. پیش‌بینی تحلیل‌گران از درآمد خالص تسلا در سال مالی ۲۰۲۴ یک سوم ارقام دو سال پیش است. اپل هم پروژه مخفیانه ۱۰ ساله و چند میلیارد دلاری خود برای ساخت یک

EV بی‌نظیر که قرار بود انقلابی در این عرصه به وجود آورد را لغو کرد. ولی در آن سوی اقیانوس آرام اوضاع کاملاً برعکس بود. خودروهای تمام برقی و اتصال برقی دوگانه‌سوز که در سال ۲۰۲۰ فقط حدود ۵ درصد از بازار را تشکیل می‌دادند، در ماه اکتبر ۴۹/۸ درصد از کل فروش خودرو را به خود اختصاص دادند. حتی خطر افزایش تعرفه‌ها از سوی شرکای تجاری هم نقشه‌های جهانی بلندپروازانه تولیدکنندگان EV چین را بر هم نزده است. علاوه بر اینها، شرکت‌های سازنده تلفن هوشمند نیز تقریباً یک شبه به بازیگرانی کلیدی در این بخش تبدیل شده‌اند.

خودرو برقی SUV شیائومی سریع‌تر از پورشه تایکان شتاب می‌گیرد اما قیمت پایه آن برای مشتریان چینی ۲۱۵,۹۰۰ یوآن (۳۰ هزار دلار) است، یعنی تقریباً معادل هزینه‌ای که خریداران در آمریکا برای یک تویوتا کمری می‌پردازند. فروش چشمگیر این خودرو به شیائومی کمک کرد تا از درآمد پیش‌بینی شده برای سه ماهه منتهی به سپتامبر عبور کند و قیمت سهام آن هم از زمان رونمایی SUV تقریباً دو برابر شده است.

شیائومی تنها تولیدکننده تلفن هوشمند چینی نیست که دست به تولید خودرو می‌زند. تا چند سال پیش کمتر کسی نام گروه چونگ‌چینگ سوکون اتومبیل را شنیده بود. این شرکت فنر و کمک‌فنر می‌ساخت و هواوی قصد مشارکت با آن را داشت. حالا همین شرکت که به گروه سرس (Seres Group Co) تغییر نام داده با همکاری هواوی خودروهای برقی با برند آیتو (AITO) را تولید می‌کند، یکی از پنج خودروساز بزرگ چین از لحاظ ارزش بازار محسوب می‌شود و ارزش آن از مجموع سه شرکت نیسان موتور، سوبارو و مزدا موتور بیشتر است.

یکی از جالب‌توجه‌ترین نکات درباره این همکاری‌ها آن است که رویکرد

صنعت EV چین در مورد تولید خودرو تا چه حد با رویکرد به شدت کنترل شده اپل تفاوت دارد. بلومبرگ بیزنسویک اوایل امسال گزارش داد که اپل در مقطعی به خرید تسلا و مک لارن اتوموتیو فکر می کرد و در مقطعی هم ایده شراکت با گروه مرسدس بنز را در سر داشت، اما به یک دلیل از هر دو این ایده ها منصرف شد: اعتقاد به این که اگر خودش خودرو بسازد بیشتر سود خواهد کرد.

ولی در چین خودروسازی درگیر چنین قید و بندهایی نیست. هواوی علاوه بر سرس، با سه خودروساز بزرگ بومی دیگر هم شراکت دارد و خود را یک تامین کننده سخت افزار و نرم افزارهای هوشمند و تخصص خرده فروشی معرفی می کند که خودروسازان سنتی می توانند از این توانمندی ها بهره ببرند. گروه جی ای سی (JAC) - که برای شرکت نیو (تولید کننده EV و عضو بورس در آمریکا) خودرو می سازد - هم برای تولید یک برند لوکس که به زودی عرضه خواهد شد، با هواوی همکاری دارد. شیائومی نیز مراحل اولیه طراحی و تولید SUV را با کمک شرکت بایک موتور انجام داد.

تیم کوک، مدیر عامل اجرایی فعلی اپل، این شرکت را از وابستگی به کارخانه هایی در کلرادو و کالیفرنیا که اولین رایانه های رومیزی آی مک را ساختند رهانید و به سمت شبکه گسترده ای از تامین کنندگان در قاره های مختلف سوق داد.

ایده کلیدی وی این بود که مونتاژ محصولات کاری پر زحمت و کم سود است، اما طراحی آنها می تواند فوق العاده سودآور باشد؛ پس بهتر است تولید را به شرکت های دیگر بسپاریم و خودمان کاری را انجام دهیم که در آن سرآمد هستیم. سیاست مذکور به موفقیتی عالم گیر تبدیل شد؛

ولی به نظر می‌رسد که صنعت خودروسازی چین این درس را بهتر از خود اپل آموخته است و به اجرا درمی‌آورد.

شکست پروژه ساخت خودرو اپل می‌تواند جلوه یا نمونه‌ای از شکست راهبرد صنعتی آمریکا در یک و نیم دهه اخیر باشد.

بنای عظیم حمایت‌گرایی که از دوره اول ریاست‌جمهوری دونالد ترامپ برپا شد را در نظر بگیرید: ۷۹ میلیارد دلار تعرفه که هزینه مالیاتی هر خانواده آمریکایی را ۶۲۵ دلار افزایش داد، کاهش دارایی‌های اپل در خارج از کشور، دست و پا زدن‌های دولت آمریکا برای خنثی کردن تلاش‌های چین جهت تبدیل شدن به یک قطب فناوری‌های پیشرفته و همچنین بازگرداندن فرصت‌های شغلی مربوط به تولیدات صنعتی به خانه. تعرفه‌های بیشتر و بیشتری که ترامپ وعده داده است را هم در نظر بگیرید: نیم تریلیون دلار مالیات بیشتر که ممکن است حدود ۷۰۰ هزار شغل را در آمریکا از بین ببرد - بسیار بیشتر از ۵۰۷ هزار شغلی که از ژانویه ۲۰۱۷ تا کنون در بخش تولیدات صنعتی ایجاد شده است. نتیجه همه این کارها چه بود؟ چین هم‌اکنون در صنعت خودروهای برقی به جایی رسیده که حسادت (و به همان اندازه نگرانی و وحشت) جهان را برانگیخته است. اما در سمت مقابل، تلاش اپل برای ساخت خودرو خودش به سرانجامی نرسید. واقعا ارزشش را داشت؟



شرکت‌های چینی در حال آزمایش خودروهای خودران در هنگ‌کنگ

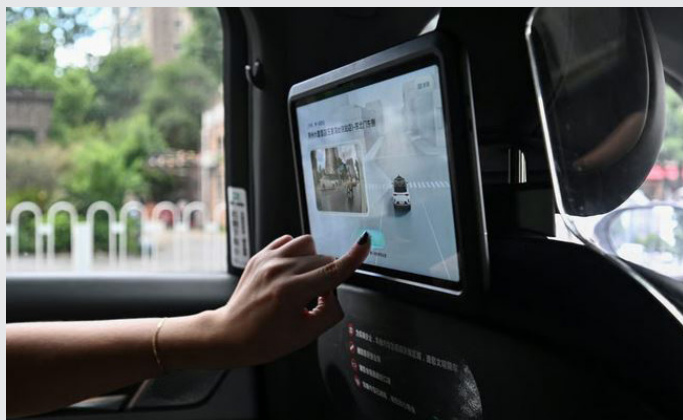


هنگ‌کنگ شاید با شتاب برخی دیگر از شهرها برای پر کردن خیابان‌هایش با خودروهای خودران مجهز به هوش مصنوعی همراه نباشد، اما رویکرد محتاطانه‌اش نشان‌دهنده تعهد جدی به مدیریت این فناوری دگرگون‌ساز است. در حال حاضر، نخستین آزمایش‌های عمومی آغاز شده و ممکن است به‌زودی این خودروها به صحنه‌ای آشنا در جاده‌های ما تبدیل شوند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، در قلب این خودروهای آینده‌نگر - که اغلب با عنوان خودروهای بدون راننده، خودروهای خودران (AVs) یا «روباتاکسی» شناخته می‌شوند - هوش مصنوعی قرار دارد.

این فناوری برای پردازش حجم عظیمی از داده‌ها، تفسیر معنای آن‌ها و گرفتن تصمیم‌های آنی در زمان واقعی ضروری است. از مسیریابی و تجسم محیط گرفته تا کنترل حرکت خودرو و بهینه‌سازی مصرف انرژی، هوش مصنوعی نقش «مغز» را برعهده دارد.

فهرست شرکت‌هایی که ناوگان خودروهای خودران را در سراسر جهان به‌کار گرفته‌اند سرسام‌آور است. این فهرست شامل بیشتر خودروسازان بزرگ و غول‌های فناوری می‌شود Waymo متعلق به گوگل، بازیگر اصلی در ایالات متحده است، در حالی که Zoox وابسته به آمازون در حال گسترش ناوگان خود است و برای جبران فاصله‌اش تلاش می‌کند. بسیاری از استارت‌آپ‌های جدید چینی هستند: از جمله دی‌دی (بزرگ‌ترین شرکت تاکسی اینترنتی چین)، AutoX مستقر در هنگ‌کنگ و DeepRoute.ai در شنژن که هر دو در شنژن آزمایش‌هایی انجام داده‌اند؛ و همچنین WeRide مستقر در گوانگژو که اکنون در حال اجرای سومین آزمایش اروپایی خود در سوئیس است.



با این حال، فعال‌ترین بازیگر تاکنون Apollo Go متعلق به بیدو بوده است؛ این شرکت در بیش از ۱۰ شهر چین فعالیت می‌کند، از جمله ناوگانی ۵۰۰ دستگاهی که در سال ۲۰۲۴ در ووهان راه‌اندازی شد. این شرکت اکنون ۱۰ خودرو را در ۲۰ خیابان منطقه Tung Chung آزمایش می‌کند.

از زمان آغاز آزمایش‌ها در هنگ‌کنگ در سال گذشته، آپولو گو عملکردی پایدار و باثبات در سناریوهای مختلف جاده‌ای از خود نشان داده و مسافت رانندگی ایمن آن از ۱۵ هزار کیلومتر فراتر رفته است.

هوش مصنوعی در قلب این موفقیت قرار دارد: خودروی خودران نسل ششم آپولو گو، موسوم به RT۶، از مدل بنیادین رانندگی خودکار آپولو استفاده می‌کند که پایه‌ای برای حرکت مستقل در محیط‌های پیچیده شهری است. از طریق مدل ادراکی، سیستم قادر به شناسایی و ردیابی دقیق در شرایط چالش‌برانگیز است و می‌تواند موقعیت‌های غیرقابل پیش‌بینی و شرایط پویای جاده شهری را مدیریت کند. همچنین مدل برنامه‌ریزی، سیستم را به قابلیت‌های کلیدی مانند اجتناب از موانع و پیش‌بینی مجهز می‌سازد.

پس از راه‌اندازی نظام مقرراتی جدید در سال ۲۰۲۴، آزمایش‌های خودروهای خودران در مکان‌های دیگری نیز آغاز شده است، از جمله پارک علم و فناوری هنگ‌کنگ، منطقه فرهنگی وست کولون و فرودگاه بین‌المللی هنگ‌کنگ. آزمایش اخیر در فرودگاه - که در ابتدا شامل کارکنان فرودگاه می‌شود - توسط شرکت Pony.ai (مستقر در گوانگژو و دره سیلیکون) اجرا می‌گردد. این شرکت در حال حاضر حدود ۳۰۰ روبات‌اکسی در پکن، شانگهای، گوانگژو و شنژن دارد و قصد دارد با

همکاری تویوتا و خودروسازان چینی GAC و بایک این تعداد را در نیمه دوم سال ۲۰۲۵ به هزار دستگاه افزایش دهد.



هنگ‌کنگ فرصت‌های رانندگی منحصربه‌فردی برای درخشش فناوری خودران پیشرفته پونی.ای‌آی فراهم می‌کند، از جمله رانندگی در سمت چپ جاده، ترافیک متراکم و محیط رانندگی بسیار پیچیده مانند انواع خاصی از تقاطع‌های ترافیکی. در آینده، خودروهای خودران پونی.ای‌آی به‌طور یکپارچه بین مکان‌های مختلف در منطقه خلیج بزرگ (Greater Bay Area) تردد خواهند کرد.

با توجه به پیشرفت فعلی، انتظار می‌رود استفاده از خودروهای خودران در برخی جوامع منتخب طی یک تا دو سال آینده محقق شود. دولت چین به ادغام تجربیات به‌دست‌آمده از پروژه‌های مختلف ادامه خواهد داد، استانداردهای فنی را اصلاح خواهد کرد و نتایج پژوهشی را با صنعت به اشتراک خواهد گذاشت تا توسعه خودروهای خودران را ارتقا دهد.



بی‌وای‌دی محبوب‌ترین برند خودرویی در سنگاپور



شرکت بی‌وای‌دی چین در سال جاری تاکنون به محبوب‌ترین برند خودرویی در سنگاپور تبدیل شده و برای نخستین بار از تویوتا پیشی گرفته است؛ اتفاقی که در پی تلاش‌های گسترده این خودروساز پرشتاب در جهت افزایش فروش در بازارهای خارجی رخ داده است. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، در چهار ماه نخست سال ۲۰۲۵، بی‌وای‌دی ۳،۰۰۲ دستگاه خودرو در سنگاپور به فروش رساند که معادل ۲۰ درصد از کل فروش خودرو در این کشور است. در همین مدت، تویوتا ۲،۰۵۰ دستگاه و رقیب اصلی بی‌وای‌دی در حوزه خودروهای برقی، تسلا، تنها ۵۳۵ دستگاه فروخته‌اند.

تویوتا پیش‌تر برند پیشتاز بازار خودروی سنگاپور بود؛ بازاری که به دلیل سیستم گواهی مالکیت گران‌قیمت برای کنترل تعداد خودروها، یکی از گران‌ترین بازارهای خودرویی در جهان به‌شمار می‌رود. تویوتا در سال

۲۰۲۴ حدود ۷,۸۷۶ خودرو فروخت، در حالی که فروش بی‌وای‌دی در همان سال ۶,۱۹۱ دستگاه بود.

رشد چشمگیر فروش بی‌وای‌دی در سنگاپور، نشان‌دهنده تمرکز این شرکت بر بازارهای خارجی است؛ راهبردی که در پاسخ به رقابت شدید قیمتی در بازار داخلی چین اتخاذ شده است. بزرگ‌ترین خودروساز چین قصد دارد تا سال ۲۰۳۰، نیمی از تولیدات خود را به خارج از چین صادر کند؛ هدفی بلندپروازانه که آن را در ردیف رقبای بزرگ جهانی قرار می‌دهد.

بی‌وای‌دی در سال ۲۰۲۲ وارد بازار خودروهای مصرفی سنگاپور شد؛ یک سال پس از تسلا، اما از آن زمان تاکنون رشد فروش بسیار قوی‌تری داشته است.

برای نمونه، فروش بی‌وای‌دی در سال ۲۰۲۳ تقریباً دو برابر شد و به ۱,۴۱۶ دستگاه رسید، در حالی که فروش تسلا در همان سال تنها ۷ درصد افزایش یافت و به ۹۴۱ دستگاه رسید.

سنگاپور یکی از گران‌ترین شهرهای جهان برای مالکیت خودرو است. در این بازار، قیمت یک شاسی‌بلند کوچک بی‌وای‌دی Atto ۳ دست‌کم ۱۶۵,۸۸۸ دلار سنگاپور (معادل حدود ۱۲۷,۵۰۰ دلار) است، در حالی که تویوتا کرولا آلتیس با قیمت حدود ۱۷۰,۸۸۸ دلار سنگاپور عرضه می‌شود.

بی‌وای‌دی پیش‌تر نیز در جنوب‌شرق آسیا موفقیت‌های اولیه‌ای کسب کرده بود و تایلند را به بزرگ‌ترین بازار خارجی خود تبدیل کرده است. این شرکت اکنون برنامه‌هایی برای گسترش حضور خود در اروپا و آمریکای لاتین نیز در دست دارد.



افتتاح کارخانه گریت وال چین در برزیل با ظرفیت تولید ۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال



شرکت خودروسازی گریت وال موتور (GWM) چین به تازگی اولین کارخانه خود در برزیل را افتتاح کرده، ولی هم‌زمان در حال بررسی نقاط مناسب برای ساخت کارخانه دوم است و همین مساله نشان می‌دهد که این شرکت نقشه‌های بزرگی برای بزرگ‌ترین اقتصاد آمریکای جنوبی در سر دارد.

به گزارش ساووت چاینا مورنینگ پست، گریت وال کارخانه مذکور واقع در ایراسماپولیس (در ایالت سائو پائولو) را چهار سال پیش از دایملر

خریده بود و بالاخره روز ۱۵ اوت آن را افتتاح کرد. سه مدل خودرو در این کارخانه تولید خواهند شد: شاسی‌بلندهای هاوال اچ۶ و اچ۹، و پیکاپ پاور پی ۳۰ (Power P۳۰).

این واحد ظرفیت تولید ۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال را دارد، اما هدف نهایی گریت وال فروش ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار دستگاه در برزیل (شامل خودروهای تولید شده در همان کشور و نیز خودروهای صادراتی به آن) است.

نمایندگان گریت وال در حال مذاکره با مسئولان برزیلی هستند و تاکنون پیشنهادهایی از چند ایالت از جمله سانتا کاتارینا، پارانا، سائو پائولو و اسپیریتو سانتو دریافت کرده‌اند.

به گفته یکی از مدیران این شرکت در برزیل، ممکن است در نهایت گزینه بزرگ‌تر کردن همین کارخانه انتخاب شود یا علاوه بر آن یک کارخانه مجزا هم احداث گردد. تصمیم نهایی در مورد ساخت کارخانه دوم احتمالاً در اواسط سال ۲۰۲۶ اتخاذ خواهد شد.

کارخانه جدید می‌تواند خانواده جدیدی از خودروها را تولید کند تا خلأ موجود در سبد محصولات شعبه برزیل گریت وال هم پر شود. قیمت بیشتر خودروها در برزیل حول و حوش ۱۵۰ هزار رئال (۲۸ هزار دلار) است، ولی محصولات گریت وال بیش از ۲۰۰ هزار رئال قیمت دارند. پس باید محصولاتی رقابتی با قیمت کمتر از ۲۰۰ هزار رئال، مثلاً یک شاسی‌بلند کوچک‌تر از اچ۶ و یک پیکاپ کوچک هم تولید شوند.

پروژه برزیل بخشی از برنامه گریت وال برای آینده است و خط تولید آن به یکی دو مدل محدود نخواهد بود؛ و همین‌الگو ممکن است در کشورهای دیگر هم پیاده شود. در واقع این شرکت برزیل را به عنوان

آزمایشگاهی برای کسب تجربه (چه از نظر برند و چه از لحاظ روابطش با نمایندگی‌های فروش) در نظر گرفته است.

کارخانه ایراسماپولیس بخشی از طرح ۱۰ میلیارد رئالی گریت وال برای سرمایه‌گذاری در برزیل است که شامل ۴ میلیارد رئال تا سال ۲۰۲۶ و ۶ میلیارد رئال دیگر تا سال ۲۰۳۲ می‌باشد.

مرحله دوم سرمایه‌گذاری می‌تواند به سمت بخش‌هایی مانند زنجیره تامین و مونتاژ بسته‌های باتری هدایت شود که گامی ضروری برای افزایش درصد تولید محلی قطعات خواهد بود و در این صورت، امکان صادرات خودروهای تولید شده در برزیل به سایر اعضای بازار مشترک کشورهای آمریکای جنوبی (مرکوسور) از جمله آرژانتین و اروگوئه نیز فراهم خواهد گردید. همچنین ممکن است برای تولید محصولات دیگری مانند وسایل نقلیه سنگین هم سرمایه‌گذاری شود.

گریت وال در مراسم افتتاحیه کارخانه که با حضور مدیر عامل اجرایی‌اش و نیز رئیس جمهور برزیل، لولا دا سیلوا برگزار شد، از تاسیس اولین مرکز تحقیق و توسعه خود در آمریکای جنوبی با بیش از ۶۰ تکنسین و مهندس خبر داد که بر فناوری خودروهای دوگانه‌سوز و انطباق و هماهنگ کردن خودروها با شرایط خاص رانندگی در برزیل تمرکز خواهد داشت.

مدیران گریت وال انتظار دارند تا پایان سال ۲۰۲۵ در برزیل ۳۶ هزار دستگاه خودرو بفروشند که ۲۳ درصد بیشتر از سال ۲۰۲۴ و همچنین بالاتر از رقم پیش‌بینی شده در اوایل سال جاری (۳۱ هزار دستگاه) است.

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

