

شماره

۲۷

ماهانامه

# صنعت | خودرو چین

هدف‌گذاری  
شرکت چینی  
برای صادرات  
تاکسی  
خودران به  
اروپا

مهر ۱۴۰۴

شماره ۲۷

سال سوم



www.techchina.ir



@fanavarichin

## صنعت خودروهای برقی، راهبرد «جهانی شدن» چین



سرمایه‌گذاری باتری‌ساز چینی بر روی  
باتری‌های ویژه BMW و فولکس‌واگن

افزایش قیمت سهام و فروش  
خودروساز چینی لیپ‌موتور

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

- ورود خودروساز برقی Zeekr به عرصه هیبریدی‌ها برای افزایش فروش ۴
- پیشی گرفتن سرمایه‌گذاری خودروی برقی چین در خارج از سرمایه‌گذاری داخلی ۸
- شرکت نوپای آجی‌بات چین ۱۰۰ ربات به کارخانه‌های قطعات خودرو می‌فروشد ۱۲
- کارخانه ۲ میلیارد دلاری CATL در آلمان و افزایش تمرکز چین بر سرمایه‌گذاری خارجی ۱۵
- افزایش قیمت سهام و فروش خودروساز چینی لیپ‌موتور ۲۰
- درآمد غول باتری سازی چین از پیش‌بینی‌ها فراتر رفت ۲۳
- عرضه ۱/۱ میلیارد دلار سهام شرکت خودروسازی نیو ۲۷
- هدف‌گذاری شرکت چینی برای صادرات تاکسی خودران به اروپا ۳۰
- صنعت خودروهای برقی، راهبرد «جهانی شدن» چین ۳۳
- سرمایه‌گذاری باتری‌ساز چینی بر روی باتری‌های ویژه BMW و فولکس‌واگن ۳۷
- افزایش صادرات بزرگترین خودروساز برقی چین ۴۰
- بی‌وادی به دنبال تولید در اروپا برای جبران کاهش سرعت رشد در چین ۴۴



## ورود خودروساز برقی Zeekr به عرصه هیبریدی‌ها برای افزایش فروش



زیکر (Zeekr) واحد خودروهای برقی لوکس شرکت جیلی، به موج فناوری‌های هیبریدی پیوسته تا در میانه رقابت فزاینده در بزرگ‌ترین بازار خودرویی جهان، دامنه مشتریان خود را گسترش دهد. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این شرکت مستقر در شهر هانگژو، تازه‌ترین خودروساز چینی در سرزمین اصلی چین است که به تولید خودروهای هیبریدی پلاگین هیبریدی (PHEV) روی آورده و در نتیجه، شرکت نیو، مستقر در شانگهای، تنها خودروساز چینی باقی مانده است که صرفاً خودروهای تمام‌برقی تولید می‌کند. از سوی دیگر، تسلا،

خودروساز آمریکایی که در چین خودرو تولید می‌کند، نیز تنها به تولید خودروهای تمام‌برقی مشغول است.

تقریباً تمامی خودروسازان چینی اکنون سبد محصولات متنوعی دارند تا بتوانند با تسلا رقابت کنند. خودروهای پلاگین‌هیبریدی، برخی مشتریان را هدف قرار می‌دهند که یا به بودجه خود حساس هستند یا نسبت به بُرد حرکتی خودروهای برقی نگران‌اند.

مدل ۹X، نخستین مدل هیبریدی Zeekr، به باتری Freevoy Super Hybrid ساخت شرکت CATL مجهز خواهد بود که به این شاسی‌بلند (SUV) بُرد حرکتی ۳۸۰ کیلومتری می‌بخشد. خودروهای هیبریدی معمولاً برای مسیرهای کوتاه بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ کیلومتر از باتری استفاده می‌کنند و برای مسیرهای طولانی به سوخت فسیلی متکی‌اند.

زیکر اعلام کرد که فناوری هیبریدی آن، استانداردهای جدیدی را برای خودروهای پلاگین‌هیبریدی با بُرد بالا تعیین می‌کند، از جمله بهترین سرعت شارژ، شتاب و کنترل لرزش در رانندگی بزرگراهی و شهری.

زیکر افزود که SUV مدل ۹X که قیمتی در حدود ۶۰۰ هزار یوان (معادل ۸۳،۶۳۵ دلار) خواهد داشت، نخستین مدل هیبریدی جهان خواهد بود که بر پایه یک سیستم الکتریکی ۹۰۰ ولتی ساخته شده و با تنها ۹ دقیقه شارژ، امکان رانندگی تا حدود ۲۲۰ کیلومتر را فراهم می‌کند. این خودروساز گفت تحویل مدل ۹X در سه‌ماهه سوم امسال آغاز خواهد شد.

خودروهای تمام‌برقی که با نام BEV یا Battery Electric Vehicles شناخته می‌شوند، نسبت به خودروهای پلاگین‌هیبریدی (PHEV) سبتر محسوب می‌شوند چراکه آلودگی کمتری تولید می‌کنند.

در چین، BEVها در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ حدود ۸۰ درصد فروش خودروهای برقی را تشکیل می‌دادند، اما از آن زمان، هیبریدی‌ها پیشی گرفته‌اند. هیبریدی‌ها در نیمه اول سال گذشته تقریباً نیمی از فروش خودروهای برقی را به خود اختصاص دادند، عمدتاً به دلیل تقاضا برای مدل‌های ارزان‌تر.

خودروهای پلاگین هیبریدی معمولاً حدود ۱۰ درصد ارزان‌تر از همتایان BEV خود هستند و همچنین برای رفع نگرانی از بابت بُرد حرکتی گزینه بهتری به شمار می‌روند.

خودروساز جیلی دومین خودروساز بزرگ چین است که هم خودروهای بنزینی و هم برقی تولید می‌کند.

با وجود محبوبیت فزاینده خودروهای برقی در چین، جیلی قصد دارد با سرمایه‌گذاری هم‌زمان در بخش خودروهای برقی و بنزینی، دامنه فعالیت خود را گسترش دهد.

تا امروز تنها سه خودروساز چینی در حوزه خودروهای برقی به سوددهی رسیده‌اند:

- بی‌وای‌دی، بزرگ‌ترین خودروساز برقی جهان،
- لی‌اتو، نزدیک‌ترین رقیب تسلا در چین،
- و Aito، که توسط غول مخابراتی هواوی پشتیبانی می‌شود.

از میان ۱۲۹ برند خودروی برقی که توسط حدود ۵۰ خودروساز تولید می‌شوند، تنها ۱۰ برند، یا در سناریوی خوش‌بینانه ۱۵ برند انتظار می‌رود که تا سال ۲۰۳۰ به سوددهی برسند. این گروه می‌تواند حدود ۷۵ درصد بازار خودروهای برقی چین را در اختیار داشته باشد.

پیش از این جیلی اعلام کرده بود که برنامه‌ای برای ساخت کارخانه‌های جدید ندارد چراکه ظرفیت مازاد در جهان وجود دارد و تمرکز شرکت بر بهبود توانمندی‌های فناوریانه خواهد بود تا بتواند به بازیگری کلیدی در آینده حمل‌ونقل بدل شود.

اگر ریسک‌های ناشی از ظرفیت مازاد و فروش ضعیف به‌درستی مدیریت نشود، خودروسازان چینی خودروهای برقی ممکن است مزیت خود در ظرفیت تولید و هزینه‌ها را از دست بدهند.



## پیشی گرفتن سرمایه‌گذاری خودروی برقی چین در خارج از سرمایه‌گذاری داخلی



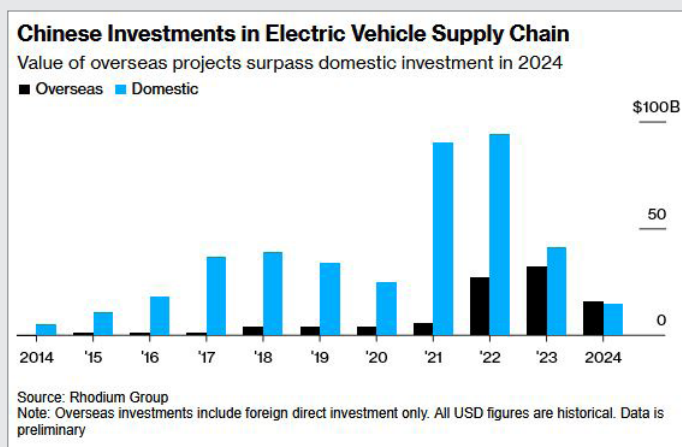
شرکت‌های چینی فعال در صنعت خودروهای برقی در سال ۲۰۲۴ برای نخستین بار بیش از داخل، در خارج از کشور سرمایه‌گذاری کردند، هرچند پروژه‌های خارجی با هزینه‌های بالاتر، تأخیر و ریسک بیشتری روبه‌رو هستند.

به گزارش بلومبرگ، شرکت‌های فعال در زنجیره تأمین حدود ۱۶ میلیارد دلار در خارج سرمایه‌گذاری کردند — عمدتاً در بخش تولید باتری — که کمی بیشتر از ۱۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری داخلی بود. این ارقام «یک تغییر تاریخی» را نشان می‌دهد، چراکه طی سال‌های گذشته نزدیک به ۸۰ درصد سرمایه‌گذاری‌ها در داخل چین انجام می‌شد.



شرکت‌های چینی به دلیل ظرفیت مازاد و یک جنگ قیمتی طولانی‌مدت در داخل که حاشیه سود کل زنجیره تأمین را تحت فشار قرار داده است، به گسترش جهانی روی آورده‌اند. همچنین آنها برای دور زدن تعرفه‌های سنگین در اروپا و آمریکا، به احداث کارخانه‌های تولیدی در این مناطق روی آورده‌اند و به فشار مشتریان خارجی برای تولید بومی پاسخ می‌دهند.

این واقعیت که سرمایه‌گذاری‌های خارجی اکنون از سرمایه‌گذاری‌های داخلی پیشی گرفته، نشان‌دهنده بازار اشباع‌شده چین و جذابیت راهبردی توسعه در خارج برای بازدهی بالاتر است.



حدود سه‌چهارم سرمایه‌گذاری‌های برون‌مرزی از سوی تولیدکنندگان باتری انجام شده که منعکس‌کننده سرمایه‌بر بودن این صنعت است. تولیدکنندگان بزرگی چون CATL، انویژن گروپ و گوشن‌های‌تک، با پیروی از مشتریان موجود خود مانند تسلا و بی‌ام‌و به خارج رفته‌اند؛

عاملی که ناشی از هزینه بالای حمل و نقل و تقاضا برای زنجیره تأمین بومی است.

شرکت CATL، به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده باتری خودروهای برقی جهان، در ماه ژوئن اعلام کرد که گسترش بین‌المللی اولویت شماره یک آن است، چراکه رقابت شدید در بازار داخلی سلامت صنعت را تهدید می‌کند. بی‌وای‌دی، بزرگ‌ترین خودروساز برقی چین، کارخانه‌هایی در برزیل و تایلند دارد و در حال برنامه‌ریزی برای احداث تأسیساتی در ترکیه و اندونزی است. چری نیز متعهد شده است که یک کارخانه یک میلیارد دلاری خودروهای برقی در ترکیه احداث کند.

با این حال، پروژه‌های خارجی معمولاً گران‌تر، زمان‌برتر و پرریسک‌تر هستند. تنها ۲۵ درصد پروژه‌های تولید خودروهای برقی اعلام‌شده در خارج تکمیل شده‌اند، در حالی که این رقم در داخل چین ۴۵ درصد است.

اخیراً بی‌وای‌دی برنامه ساخت یک کارخانه بزرگ در مکزیک را به طور نامحدود به دلیل تنش‌های ژئوپلیتیکی و عدم قطعیت ناشی از سیاست‌های تجاری رئیس‌جمهور آمریکا، دونالد ترامپ، کنار گذاشت. پروژه‌های داخلی نه تنها سریع‌تر ساخته می‌شوند بلکه زودتر نیز آغاز می‌شوند. کارخانه‌های باتری در چین معمولاً ظرف ۳ تا ۱۲ ماه کلنگ‌زنی می‌شوند، در حالی که در خارج این فرآیند ۱۰ تا ۲۴ ماه طول می‌کشد. شرکت Svolt Energy Technology، تولیدکننده باتری مستقر در شمال چین، ۹۹ درصد سرمایه‌گذاری‌های خارجی اعلام‌شده خود را لغو کرده است.

گسترش بین‌المللی شرکت‌ها و تأمین‌کنندگان خودروهای برقی چین باید

با عواملی همچون تقاضای نامتوازن جهانی برای خودروهای برقی و مقاومت در بازارهایی مانند اتحادیه اروپا دست‌وپنجه نرم کند. در عین حال، این شرکت‌ها باید با نگرانی‌های فزاینده پکن درباره انتقال فناوری، از دست رفتن مشاغل و توخالی شدن صنعت مقابله کنند؛ مسائلی که می‌تواند به اعمال محدودیت‌های سخت‌گیرانه‌تر بر سرمایه‌گذاری‌های برون‌مرزی منجر شود.





## شرکت نوپای آجی بات چین ۱۰۰ ربات به کارخانه های قطعات خودرو می فروشد



هم زمان با شتاب گرفتن روند استفاده تجاری از فناوری رباتیک در چین، شرکت نوپای آجی بات (AgiBot) سفارشی جهت تامین حدود ۱۰۰ ربات به منظور استفاده در کارخانه های شرکت تولیدکننده قطعات خودرو فولین پرسیژن (Fulin Precision) دریافت کرده است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، آجی بات (مستقر در شانگهای) که در سال ۲۰۲۳ تأسیس شد و در چین به نام دیگرش یعنی ژییوآن رباتیکس (Zhiyuan Robotics) معروف است، اخیراً اعلام کرد که برای فروش ربات های صنعتی دو بازویی و چرخ دار W-A۲ خود با فولین پرسیژن به توافق رسیده است.

این ربات که برای کارهایی مثل بارگیری، تخلیه و جابجایی اجسام مختلف طراحی شده است، در ماه ژوئیه در مراکز تولیدی فولین پرسیژن مورد آزمایش قرار گرفت و به اهداف مد نظر دست یافت.

طبق اعلام آجیبات، ربات‌ها پس از استقرار کامل مواد اولیه مورد نیاز برای تولید ۵۰۰ دستگاه خودرو در هر شیفت را حمل خواهند کرد که شامل جابجایی حدود ۱۰ هزار جعبه است.

یکی از مدیران فولین پرسیژن هم می‌گوید که این ربات‌ها می‌توانند کار تکراری و خسته کننده حمل جعبه‌ها را به عهده بگیرند تا کارگران بر وظایف با ارزش‌تر خود تمرکز کنند.



افزایش مشتریان آجیبات نشانگر تمایل فزاینده شرکت‌های چینی به استفاده از ماشین‌های هوشمند است.

طبق داده‌های اولیه فدراسیون بین‌المللی رباتیک، استقرار ربات‌های صنعتی در مراکز تولیدی چین سال گذشته با رشد ۵ درصدی به حدود ۲۹۰ هزار دستگاه رسید که ۵۴ درصد از کل آمار جهانی را تشکیل می‌دهد.

در همین حال دیگر بازارهای مهم رباتیک صنعتی مانند ژاپن، آمریکا و اتحادیه اروپا کاهش فروش را تجربه کردند.

شرکت تحقیقات بازار ترندفورس (TrendForce) در ماه آوریل گزارش داد که تولیدکنندگان ربات چینی به سرعت در حال پیشرفت هستند و شرکت‌هایی مانند آجی‌بات و یونی‌تری رباتیکس (Unitree Robotics) امسال قصد دارند هر کدام بیش از هزار ربات انسان‌ها تولید نمایند. در ماه جولای آجی‌بات و یونی‌تری سفارش‌هایی مجموعاً به ارزش ۱۲۴ میلیون یوان (۱۷/۳ میلیون دلار) از شرکت مخابرات دولتی چاینا موبایل دریافت کردند.

در همان ماه، شرکت یوبی‌تک رباتیکس (UBTech Robotics) نیز اعلام کرد که از زمان رونمایی از ربات انسان‌نمای ۴۱ هزار دلاری خود موسوم به تین کونگ شینگ‌زه (Tien Kung Xingzhe) در ماه مارس، بیش از ۱۰۰ دستگاه از آن را فروخته است و انتظار دارد فروش این ربات تا پایان سال به بیش از ۳۰۰ دستگاه برسد.

بنیان‌گذار یونی‌تری چندی پیش گفت که «لحظه چت‌جی‌پی‌تی» برای صنعت رباتیک می‌تواند ظرف دو سال آینده رخ دهد و ربات‌های مجهز به هوش مصنوعی قادر می‌شوند در مراکزی کار کنند که قبلاً هرگز آنجا را ندیده‌اند.



## کارخانه ۲ میلیارد دلاری CATL در آلمان و افزایش تمرکز چین بر سرمایه‌گذاری خارجی



دو سال پیش، در حاشیه یک شهر آلمان، بزرگ‌ترین شرکت باتری خودروهای برقی چین، تمرکز ۱.۸ میلیارد یورویی (۲ میلیارد دلاری) را بر آینده تجارت جهانی معطوف کرد.

به گزارش بلومبرگ، تصمیم شرکت Contemporary Amperex Technology Co. Ltd. (CATL) برای افتتاح یک کارخانه عظیم در مرکز آلمان — نخستین کارخانه‌اش در خارج از چین — نمادی بود از آنچه رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ به‌درستی تشخیص داده بود: اینکه امیال حمایت‌گرایانه در سراسر جهان به این زودی‌ها از میان نخواهند

رفت. ایده ساده بود: سرمایه‌گذاری در خارج از کشور، ایجاد شغل‌های محلی و حفظ جریان کالاهای چینی به بازارهای کلیدی. CATL نمونه‌ای شاخص از این ابتکار عمل است.

ماتیاس سنتگراف، رئیس CATL در اروپا، از دفتر کارخانه‌اش در حومه شهر آرنشوات گفت: «ما خود را الگویی برای شرکت‌های چینی می‌دانیم که قصد گسترش در اروپا را دارند». با توجه به اینکه اتحادیه اروپا سال گذشته تعرفه‌هایی تا سقف ۴۵ درصد بر صادرات خودروهای برقی چینی وضع کرد، این تاکتیک اکنون توسط شرکت‌هایی چون بی‌وای‌دی، چری و لیپ‌موتور نیز از اسپانیا تا مجارستان به کار گرفته می‌شود.

در شرایطی که تعرفه‌ها و حمایت‌گرایی در سراسر جهان در حال افزایش است، این راهبرد به‌عنوان یک راه نجات حیاتی برای اقتصاد چین به نظر می‌رسد. CATL در بازار ایالات متحده حضور کمی دارد، بنابراین تعرفه‌های جدید آمریکا تأثیر محدودی بر آن دارد. احداث کارخانه‌های خارجی به پکن کمک می‌کند تا شکایات مربوط به افزایش صادرات و کسری تجاری فزاینده را کاهش دهد. طبق داده‌های مقدماتی اداره دولتی ارزش خارجی، سرمایه‌گذاری خارجی چین در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۵ نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۴۸ میلیارد دلار یا ۲۸ درصد افزایش داشته است.

با این حال، شرکت‌های چینی در حال تجربه برخی چالش‌های راهبرد ساخت خارج از کشور نیز هستند، از جمله تنش‌های بیشتر میان کارگران و مدیریت نسبت به آنچه در چین معمول است، هزینه‌های عملیاتی بالاتر و خطر نشت فناوری و دانش کلیدی به رقبا. حتی در آرنشوات — جایی که حضور CATL به‌عنوان یک موفقیت

دیده می‌شود — راه‌اندازی نخستین کارخانه خارجی این شرکت و ۱۷۰۰ کارمند اروپایی و چینی‌اش کاملاً بی‌دردسر نبوده است. افزایش تدریجی تولید با موانع فرهنگی، اختلافات کاری و مسائل دیگری مواجه شد که معمولاً عملیات جدید در خارج از کشور را به چالش می‌کشند. برای شروع، این شرکت متوجه شد که هزینه‌های بالای انرژی در آلمان — تا حدی به دلیل قطع عرضه گاز روسیه پس از آغاز جنگ اوکراین — یک مشکل در مقایسه با کار در چین محسوب می‌شود. طبق نظرسنجی اتاق‌های صنعت و بازرگانی آلمان، قیمت انرژی موجب شده تقریباً نیمی از شرکت‌ها به محدود کردن تولید یا انتقال آن به خارج فکر کنند. سئنگراف در مصاحبه‌ای گفت: «هیچ‌کس اینجا در آلمان نمی‌تواند محصولاتی را با قیمت رقابتی بازار تولید کند چون هزینه انرژی خیلی بالاست.»

مسائل مربوط به بازار خودروهای برقی نیز وجود دارد. فروش خودرو در اروپا سال گذشته تقریباً رشدی نداشت زیرا تورم مداوم، افزایش هزینه‌های وام‌گیری و بی‌میلی مصرف‌کنندگان به مدل‌های برقی موجب تعویق خریده‌ها شد؛ اما این روند ممکن است در حال تغییر باشد: فروش خودروهای برقی در اروپا با رشد تقاضا در بازارهایی چون آلمان، بریتانیا و ایتالیا در سه‌ماهه نخست سال ۲۸ درصد افزایش یافت. چالش‌های نیروی کار نیز وجود دارد. نیروی کار عمدتاً اروپایی شرکت ترجیح می‌دهد برنامه زمانی ثابت داشته باشد، در حالی که کارگران چینی اعزامی بیشتر مایل به کار اضافه‌کاری و تحمل برنامه‌های کاری غیرقابل پیش‌بینی هستند. این‌ها از جمله تنش‌های پیش‌پاافتاده اما مهمی هستند که شرکت‌های

غربی نیز هنگام راه‌اندازی عملیات در چین با آن روبه‌رو شده‌اند. شکافی در بهره‌وری میان نیروهای چینی و اروپایی وجود دارد، اما این موضوع با نزدیکی بیشتر CATL به مشتریان بزرگ اروپایی و توانایی واکنش سریع به تغییرات محلی در تقاضا جبران می‌شود.

شرکت CATL چند صد کارگر چینی را برای راه‌اندازی اولیه کارخانه آورد که حدود ۳۰ درصد نیروی کار را تشکیل می‌دادند اما با آموزش نیروی محلی، به تدریج از آن کاست. امروزه باتری‌های CATL توسط تیمی عمدتاً اروپایی مونتاژ، بسته‌بندی و به خودروسازان بزرگ آلمان از جمله فولکس‌واگن و BMW تحویل داده می‌شود.

شهردار آرنشوات، اذعان کرد که هنگام ورود CATL برخی «نگرانی‌ها» در خصوص ورود تعداد زیادی کارگر خارجی برای گرفتن شغل‌ها وجود داشت، اما اکنون می‌گوید: «همه این حرف‌ها بی‌معنا بوده است.»

تهدید اصلی برای راهبرد سرمایه‌گذاری خارجی چین در حال حاضر ممکن است تلاش‌های دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، برای فشار به کشورهای دیگر — از جمله اتحادیه اروپا — برای محدود کردن تجارت با پکن باشد. این ممکن است شامل محدودیت در سرمایه‌گذاری‌های چینی و جلوگیری از جذب ظرفیت صنعتی مازاد چین توسط سایر کشورها شود.

شی با رویکرد دولت ترامپ مقابله می‌کند، حتی در شرایطی که تنش‌های تجاری میان چین و آمریکا فعلاً فروکش کرده‌اند.

وزارت بازرگانی چین بارها به کشورها هشدار داده از رسیدن به توافقاتی با ایالات متحده که به زیان منافع چین باشد خودداری کنند.

چین همچنین خود را به‌عنوان نگهبان قابل‌اعتمادتری برای رژیم تجاری

جهانی معرفی می‌کند. شی این پیام را در سفر خود به ویتنام، مالزی و کامبوج برای گسترش روابط و همچنین در دیدار با رهبران آمریکای لاتین بیان کرد. بدون شک، او همین پیام را در دیدار وزرای اروپایی نیز تکرار خواهد کرد.

ایالات متحده تنها تهدید نیست. صدراعظم جدید آلمان، فریدریش مرتز، مدت‌هاست که نسبت به روابط نزدیک‌تر با چین دیدگاه تردیدآمیزی دارد و اعلام کرد که در پی «کاهش ریسک راهبردی» در رابطه با دومین اقتصاد بزرگ جهان است. روابط نزدیک پکن با مسکو در جریان جنگ اوکراین همچنان موجب خشم مرتز و بسیاری از رهبران اروپایی است. شی نیز نشانه‌هایی از تردید درباره میزان توسعه کارخانه‌های خارجی نشان داده است. در حالی که چین برای تسلط بر بازار جهانی خودروهای برقی رقابت می‌کند، پکن به خودروسازان هشدار داده که فناوری پیشرفته خودرو باید در داخل کشور باقی بماند. همچنین، نظارت خود را بر سرمایه‌گذاری‌های خارجی افزایش داده است، به‌ویژه پس از خروج بی‌سابقه سرمایه‌ها که بر یوآن فشار وارد کرده است. شرکت‌های چینی از یک سو با فشار اتحادیه اروپا برای بومی‌سازی بیشتر و از سوی دیگر با انتظار شی برای حفظ فناوری اصلی در داخل کشور قرار گرفته‌اند.



## افزایش قیمت سهام و فروش خودروساز چینی لیپ موتور



شرکت لیپ موتور Zhejiang Leapmotor Technology که زمانی بازیگری حاشیه‌ای در صنعت خودروهای برقی چین بود، امسال با رشد فروش و افزایش ارزش سهام خود، از تمام رقبای تازه‌وارد پیشی گرفته و تحلیلگران پیش‌بینی می‌کنند که این روند ادامه داشته باشد. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، سهام این خودروساز که در بورس هنگ‌کنگ عرضه شده، از ابتدای سال دو برابر شده و نسبت به پایین‌ترین سطح خود در آگوست سال گذشته بیش از ۲۰۰ درصد افزایش یافته است. این شرکت هدف فروش سال ۲۰۲۵ خود را از حدود

۲۹۰ هزار دستگاه به ۵۰۰ هزار دستگاه ارتقا داده و انتظار می‌رود اولین سود سالانه خود را ثبت کند.

لیپ‌موتور که ۱۰ سال پیش تأسیس شد، با تمرکز بر تولید داخلی بخش عمده‌ای از قطعات خودرو و بهره‌گیری از تخصص الکترونیک و نرم‌افزاری بنیان‌گذاران آن توانسته قیمت‌های رقابتی ارائه دهد و سرمایه‌گذاران را جذب کند.

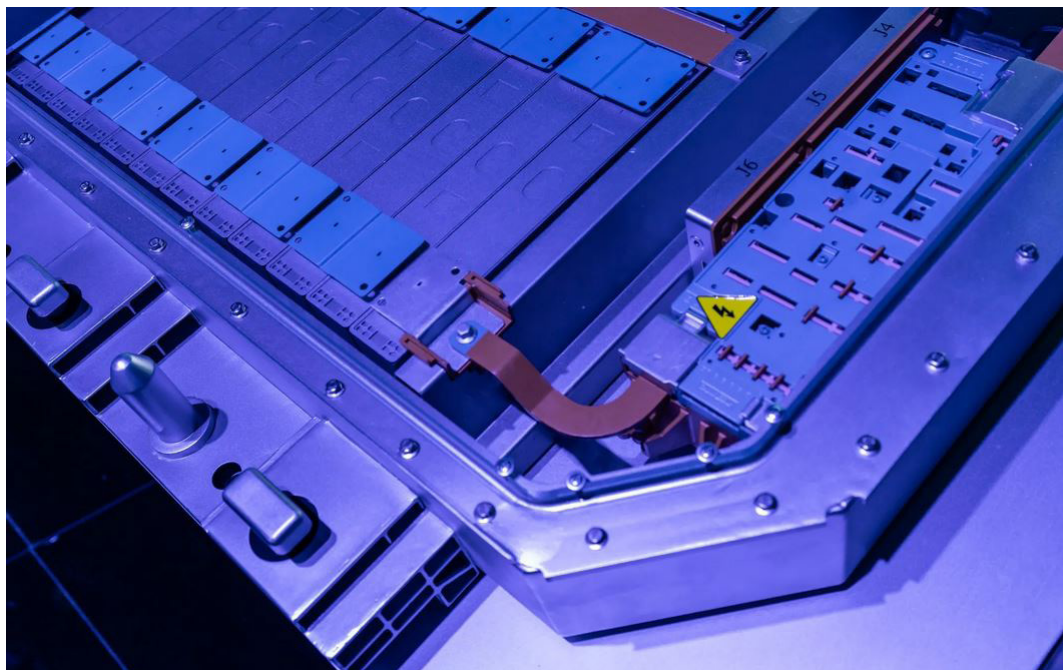
لیپ‌موتور در مقایسه با دیگر خودروسازان تازه‌وارد، موفق شده با تولید داخلی قطعات، هزینه‌ها را کاهش دهد و خودروهایی مانند SUV خانوادگی C۱۱ را با قیمت تنها ۱۴۸,۸۰۰ یوان عرضه کند، در حالی که ارزان‌ترین خودرو لی‌اتو با قیمت ۲۴۹,۸۰۰ یوان فروخته می‌شود. این موقعیت قیمتی و تمرکز بر بازار انبوه به لیپ‌موتور کمک کرده در ژوئیه فروش ماهانه خود را برای اولین بار به بیش از ۵۰ هزار دستگاه برساند، رقمی که اگرچه هنوز از فروش ۳۴۴,۲۹۶ دستگاهی بی‌وای‌دی پایین‌تر است، اما از تمام رقبای نوپای دیگر بیشتر است.

با وجود موفقیت فعلی، تضمینی برای ادامه رشد لیپ‌موتور وجود ندارد. تحلیلگران معتقدند این شرکت برای رسیدن به ارزش بازار هم‌رده‌های بزرگ‌تر چینی باید در بخش‌های بیشتری از بازار خودروهای برقی چین مقیاس‌پذیری خود را نشان دهد و به نقطه عطف تولید یک میلیون دستگاه برسد. یکی دیگر از چالش‌ها، تضمین سودآوری بلندمدت است؛ پیش‌بینی می‌شود لیپ‌موتور برای سال ۲۰۲۵ به سود ۵۵۸ میلیون یوان دست یابد.

یکی از محرک‌های رشد آینده می‌تواند سرمایه‌گذاری مشترک لیپ‌موتور با خودروساز اروپایی استلانتیس باشد که اواخر ۲۰۲۳ اعلام شد. بر

اساس این همکاری، استلانتیس تولید و فروش برخی مدل‌های لیپ‌موتور را خارج از چین بر عهده می‌گیرد. این استراتژی برخلاف رویکرد داخلی لیپ‌موتور است که به آن کمک کرد سهم بازار داخلی را کسب کند و می‌تواند توسعه جهانی سریع‌تر شرکت را تسهیل کند. در سال گذشته، لیپ‌موتور حدود ۱۳,۷۲۶ دستگاه خودرو به خارج از چین صادر کرد که تقریباً ۵ درصد فروش کل آن بود.

تقویت صادرات و کسب درآمد از مزیت‌های نرم‌افزاری می‌تواند محرک‌های کوتاه‌مدت رشد لیپ‌موتور باشد و این شرکت را از یک بازیگر داخلی به یک برند خودروهای برقی جهانی مقیاس‌پذیر تبدیل کند.



## درآمد غول باتری سازی چین از پیش‌بینی‌ها فراتر رفت



کانتمپ یا CATL (Contemporary Amperex Technology)، شرکت چینی تولیدکننده باتری، در سه ماهه دوم سال جاری سود بی‌سابقه‌ای را ثبت کرده است و علاوه بر این، سهامش در بورس هنگ کنگ فروش بسیار خوبی داشت که وجوه حاصل از آن برای گسترش فعالیت‌هایش در سطح جهانی مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

طبق محاسبات بلومبرگ نیوز، درآمد خالص این شرکت در سه ماهه منتهی به ۳۰ ژوئن با ۳۴ درصد افزایش به ۱۶,۶ میلیارد یوآن (۲,۳ میلیارد دلار) رسید که از پیش‌بینی‌های تحلیل‌گران بیشتر بود؛ و در نیمه اول امسال هم درآمد آن با ۳۳ درصد افزایش به ۳۰,۵ میلیارد یوآن رسید. درآمد سه ماهه دوم کمی کمتر از میانگین پیش‌بینی‌ها (۹۴,۲ میلیارد

یوآن) بود، و سود میان‌دوره‌ای ۱,۰۰۷ یوآنی به ازای هر سهم به سهامداران پرداخت خواهد شد.

این نتایج در حالی به دست آمده که تقاضای جهانی برای خودروهای برقی (EV) متزلزل بوده و قیمت باتری هم کاهش یافته است. نوسانات اقتصادی و ژئوپلیتیکی باعث شده‌اند که مصرف‌کنندگان هنگام خرید اقلام گران‌قیمت محتاط باشند، و حذف قریب‌الوقوع یارانه خودروهای برقی در آمریکا نیز احتمالاً ضربه دیگری به تقاضای باتری وارد خواهد کرد.

ارزش سهام کانتامپ در بورس هنگ کنگ پس از آن که یکی از مشتریان کلیدی‌اش یعنی تسلا، قراردادی ۴,۳ میلیارد دلاری برای خرید باتری از شرکت ال‌جی انرژی سولوشن (LG Energy Solution Ltd) کره جنوبی امضا کرد، روند نزولی در پیش گرفت و چند درصد کاهش یافت.

با این وجود تحلیل‌گران بانک‌هایی مانند جی‌پی مورگان چیس و سیتی‌گروپ با توجه به میزان سود کانتامپ، پیش‌بینی خود از قیمت سهام آن را بالا بردند. کارشناس مورگان استنلی گفت اگرچه حاشیه سود ناخالص باتری تحت تاثیر نوسانات قیمت ارز و فلزات گرانبها قرار گرفته، ولی کانتامپ توانسته است تا حد زیادی از طریق ابزارهای مالی و بازیافت باتری این ریسک را پوشش دهد. اما تحلیل‌گر گروه گلدمن ساکس توصیه خود برای خرید سهام این شرکت در بورس هنگ کنگ را به سطح «خنثی» کاهش داد.

در همین حال کانتامپ موفق شد بزرگ‌ترین عرضه سهام جهان در سال جاری را رقم بزند و مبلغ ۳۵,۷ میلیارد دلار هنگ کنگ را در بورس هنگ کنگ جذب نماید. این مبلغ، بخشی از منابع مالی مورد نیاز برای

گسترش فعالیت این شرکت در اروپا (به ارزش ۷,۶ میلیارد دلار) را تامین خواهد کرد. کانتامپ می‌خواهد با احداث کارخانه در آلمان و مجارستان، از پرداخت تعرفه‌های واردات پرهیز نموده و همچنین وارد بازارهایی سودآورتر از چین شود، چرا که حاشیه سود در چین به خاطر جنگ قیمت طولانی‌مدت در صنعت خودروهای برقی پایین است. از سوی دیگر تعرفه‌های آمریکا نیز به ناطمینانی‌هایی که تامین‌کنندگان چینی با آن مواجه هستند، می‌افزاید.

نام کانتامپ از سوی وزارت دفاع ایالات متحده در لیست سیاه شرکت‌هایی قرار گرفته که گفته می‌شود با ارتش چین ارتباط دارند، و همین امر چشم‌انداز پیش‌رویش را پیچیده‌تر کرده است. بنیان‌گذار و رئیس هیات مدیره شرکت این اقدام را محکوم کرده، و فوراً قصد دارد مجوز فناوری آن را برای کارخانه در حال ساخت باتری‌های EV خود در میشیگان اخذ نماید.

گذشته از مسائل ژئوپلیتیک، کانتامپ با کاهش قیمت باتری به دلیل کاهش هزینه مواد اولیه کلیدی هم مواجه است. شرکت بی‌وای‌دی، پرفروش‌ترین سازنده خودروهای برقی چین که خودش سلول باتری هم تولید می‌کند، برنامه‌اش برای احداث یک کارخانه فراوری لیتیوم در شیلی را به خاطر کاهش قیمت‌ها لغو کرد، و سایر تولیدکنندگان نیز درباره مشکلات مداوم بازار هشدار داده‌اند.

کانتامپ برای مقابله با این چالش، به گسترش سبد محصولاتش روی آورده و از جمله یک شاسی برای خودروهای برقی ارائه نموده است که می‌تواند در توسعه و عرضه سریع‌تر این نوع خودروها به خودروسازان کمک کند.

همچنین اعلام شده که معادن کانتامپ در یی چون به فعالیت عادی خود ادامه می دهند و درخواست تمدید مجوز معدن کاری آن به مقامات محلی ارائه گردیده است.



## عرضه ۱/۱ میلیارد دلار سهام شرکت خودروسازی نیو



نیو (Nio)، شرکت چینی تولیدکننده خودروهای برقی (EV) قصد دارد با فروش سهامش بیش از یک میلیارد دلار سرمایه جدید جذب کند تا ضمن تقویت بخش تحقیق و توسعه، حجم سرمایه در گردش خود را نیز در بحبوحه رقابت شدید و جنگ قیمت افزایش دهد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این خودروساز مستقر در شانگهای در بیانیه‌ای اعلام کرد ۱۸۱/۸ میلیون سهم جدید (شامل سهام سپرده آمریکایی یا ADS و سهام عادی) منتشر خواهد شد.

نیو عضو بورس‌های آمریکا، هنگ کنگ و سنگاپور است. سرمایه‌گذاران می‌توانند سهام ADS را بخرند که در بورس نیویورک معامله می‌شود، و یا سهام عادی را برای معامله در بورس هنگ کنگ و سنگاپور خریداری نمایند.

طبق اعلام نیو انتظار می‌رود مبلغ خالص حاصل از فروش سهام عرضه شده قدری بیش از یک میلیارد دلار باشد (بر اساس قیمت ۵/۵۷ دلار برای هر سهم).

هر سهم عادی در بورس هنگ کنگ و سنگاپور با قیمت ۴۳/۳۶ دلار هنگ کنگ (۵/۵۷ دلار) عرضه شده که به معنای ۱۱/۳ درصد تخفیف نسبت به آخرین قیمت سهام این شرکت در بورس نیویورک (۶/۲۸ دلار) است.

مورگان استنلی، یو‌بی‌اس و دویچه بانک از جمله متعهدان خرید (underwriter) این دور از عرضه سهام نیو هستند و از اختیار معامله ۳۰ روزه برای خرید حداکثر ۲۷/۳ میلیون ADS دیگر برخوردار خواهند بود.

نیو اخیراً اعلام کرد که زیان‌دهی‌اش در سه‌ماهه دوم امسال نسبت به سه‌ماهه اول ۲۶ درصد کاهش یافته و به ۴/۹۹ میلیارد یوآن (۷۰۰/۷ میلیون دلار) رسیده، و در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته هم یک درصد کمتر شده است.

مدیر عامل نیو در روز دوم سپتامبر گفت که انتظار می‌رود تا سه‌ماهه چهارم امسال این شرکت به نقطه سر‌به‌سر برسد و حداقل ۵۰ هزار دستگاه خودرو در ماه به بازار عرضه کند که دو برابر فروش آن در سه‌ماهه دوم سال جاری خواهد بود.

نیو اعلام کرده که درآمد حاصل از فروش سهام صرف توسعه فناوری‌های کلیدی EV‌های هوشمند، گسترش شبکه شارژ و تعویض باتری، و بهبود ترازنامه شرکت خواهد شد.

تحلیل‌گران می‌گویند که حاشیه سود کمتر ناشی از رقابت بسیار شدید در بازار چین، فشار بیشتری بر تولیدکنندگان خودروهای برقی که به سودآوری نرسیده‌اند وارد می‌کند، زیرا چشم‌انداز درآمدی آنها در حال وخیم‌تر شدن است.

شرکت نیو در سال ۲۰۱۴ تأسیس شد و فناوری تعویض باتری‌اش این امکان را به دارندگان خودروهای برقی می‌دهد که در کمتر از دو دقیقه، باتری خالی خود را با یک باتری کاملاً شارژ شده جایگزین کنند.

این شرکت در حال حاضر چند رقیب داخلی دارد، مثلاً لپ‌موتور (مورد حمایت استلانتیس) و شیائومی که مدل‌های هوشمند آن با استقبال گرم مشتریان جوان مواجه شده‌اند.

حدود ۵۰ مونتاژکننده خودروهای برقی در چین فعال هستند که بیشترشان به دلیل جنگ قیمت و مازاد ظرفیت مزمن در بازار داخلی این کشور، هم‌اکنون فقط برای بقای خود تلاش می‌کنند.

شرکت مشاوره بین‌المللی الیکس پارتنرز در ماه جولای پیش‌بینی کرد که تا پنج سال آینده تنها کمتر از ۱۰ درصد این برندهای چینی به سوددهی برسند.



## هدف‌گذاری شرکت چینی برای صادرات تاکسی خودران به اروپا



شرکت پونی ای‌آی (Pony AI) اطمینان دارد که به هدف‌گذاری خود در مورد میزان تولید تاکسی‌های خودران یا «روبوتاکسی» (robotaxi) در سال ۲۰۲۵ دست خواهد یافت و حالا در جستجوی بازارهای جدید در اروپاست، هرچند سرعت تجاری‌سازی این صنعت در مناطق مختلف یکسان نیست.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، از زمان آغاز تولید انبوه تاکسی خودران نسل ۷ این شرکت که خبرش اوایل ماه ژوئیه اعلام شد، تاکنون بیش از ۲۰۰ دستگاه از این خودروها به بازار عرضه شده‌اند و رسیدن به هدف تولید هزار دستگاه تا پایان سال کاملاً در دسترس به نظر می‌رسد.

به این ترتیب پونی ای آی به نقطه سربه سر (به ازای هر دستگاه خودرو) خواهد رسید.

حالا مدیران این شرکت به بازارهای جدید در اروپا چشم دوخته اند و هم اکنون آزمایش جاده ای خودروهایش در لوکزامبورگ در حال انجام است.

پونی ای آی مجوز ارائه خدمات تاکسی خودران در کره جنوبی را هم دریافت کرده و مشغول آزمایش فناوری خود در این کشور است، و همچنین با سازمان راه و ترابری (RTA) دبی و نیز با شرکت اوبر برای استقرار و به کارگیری خودروهایش در منطقه خاورمیانه همکاری دارد. مدیر عامل اجرایی این شرکت در مورد بازارهای خارجی می گوید: فکر می کنم تا یک یا دو سال دیگر، زمانی که مقررات لازم تدوین و مشتریان محلی آماده پذیرش تاکسی های ما شوند، آن بازارها نیز به شدت رونق خواهند گرفت.

در ماه اوت امسال، رقیب پونی ای آی یعنی بایدو آپولو گو (Baidu Apollo Go) قراردادی را با پلت فرم آمریکایی هم سفری (ride-hailing) و اشتراک دوچرخه «لیفت» برای استفاده از تاکسی های خودران در اروپا امضا کرد که از سال ۲۰۲۶ با آلمان و انگلیس آغاز خواهد شد و در حال حاضر در انتظار دریافت تاییدیه های قانونی است.

به نظر می رسد علی رغم نگرانی ها و اعتراضات سال گذشته اهالی شهر ووهان درباره ناوگان تاکسی خودران آپولو گو، نهادهای نظارتی چین دیدگاه مساعدتری در مورد فناوری رانندگی خودکار پیدا کرده اند. در ووهان رانندگان تاکسی که نگران از دست دادن شغل شان بودند اعتراض کردند و مردم نیز از ترافیک و راه بندان ها گلایه داشتند.

در ماه ژوئیه شانگهای مجوز فعالیت تجاری در منطقه پودونگ را به برخی شرکت‌ها از جمله پونی ای‌آی و آپولو گو اعطا نمود و به چهارمین شهر در چین (بعد از پکن، شنژن و گوانگ‌ژو) تبدیل شد که مجوز فعالیت تاکسی‌های خودران را صادر کرده است.

مدیر عامل پونی ای‌آی این اقدام را گامی بزرگ در مسیر تبدیل تاکسی‌های خودران به یک کسب و کار «واقعی» می‌داند.

این شرکت چندی پیش میزان درآمد خود در سه ماهه دوم سال را اعلام کرد که نشان می‌دهد درآمد خدمات تاکسی خودران با افزایش ۱۵۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به ۱/۵ میلیون دلار رسیده است.

اما شرکت‌های فعال در این بخش هنوز تا رسیدن به هدف صدها روباتاکسی تجاری راه درازی در پیش دارند. به گفته مدیر ارشد مالی پونی ای‌آی، کشورهای دیگر (غیر از آمریکا و چین) برای به‌کارگیری تاکسی‌های خودران در مقیاس گسترده آماده نیستند؛ و محدودیت‌های فعلی باعث می‌شود که طراحی یک مدل کسب و کار پایدار برای ارائه خدمات در ازای دریافت کرایه به زمان بیشتری نیاز داشته باشد.

وی می‌افزاید که راه‌اندازی یک ناوگان کامل تاکسی بدون راننده به سطح بسیار بالاتری از ایمنی و دقت عملیاتی نیاز دارد و بالا بردن مقیاس - از ده‌ها به صدها تاکسی خودران - با پیچیدگی‌های بسیار زیادی همراه است.



## صنعت خودروهای برقی، راهبرد «جهانی شدن» چین



صنعت خودروهای برقی (EV) چین در ابتدای امر یکی از صنایعی بود که بیشترین تمرکز را بر بازار داخلی داشت، اما حالا بازارهای خارجی را هدف گرفته و در حال تحقق بخشیدن به اهداف دولت در زمینه ایجاد یک امپراتوری اقتصادی برون مرزی و نجات یافتن از رقابت شدید و بی رحمانه در بازار داخلی است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، علی رغم بیشتر بودن هزینه ها، تاخیرها و ریسک بازار خارج از کشور، سال گذشته برای اولین بار میزان سرمایه گذاری شرکت های چینی سازنده خودروهای برقی در خارج از چین از سرمایه گذاری شان در داخل این کشور فراتر رفت.

پس از سال‌ها هدایت حدود ۸۰ درصد سرمایه‌گذاری‌ها به سمت بازار داخلی، این اتفاق نشانگر تغییری تاریخی است، آن هم در شرایطی که آمریکا و اتحادیه اروپا محدودیت‌های تجاری را تشدید کرده و راهبرد «جهانی شدن» (going global) پکن را بیش از گذشته زیر ذره بین قرار داده‌اند.

شرکت‌های چینی با افت تقاضا و مازاد ظرفیت در بازار داخل دست و پنجه نرم می‌کنند و جنگ قیمت هم حاشیه سودشان را کاهش داده است، و چاره‌ای جز ورود به بازارهای خارجی ندارند.

سیاست‌های حمایتی دولت باعث شده بود که حجم سرمایه‌گذاری خارجی این شرکت‌ها تا قبل از سال ۲۰۲۲ بسیار کمتر از داخل باشد و در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ به طور متوسط ۹۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری سالانه در زنجیره تامین خودروهای برقی صورت گیرد. ولی کم کم شرایط معکوس شد تا این که در سال ۲۰۲۴، میزان سرمایه‌گذاری خارجی از سرمایه‌گذاری داخلی (که به ۱۵ میلیارد دلار کاهش یافته بود) پیشی گرفت.

در سال ۲۰۲۳ کارخانه‌های مونتاژ خودرو برقی چین تنها با ۴۹ درصد ظرفیت و کارخانه‌های تولید باتری فقط با ۳۶/۵ درصد ظرفیت خود فعالیت می‌کردند.

بازار جهانی خودروهای برقی هم اوضاع چندان مناسبی ندارد و فروش این نوع خودروها در سال گذشته یک سوم کاهش یافت. روند رو به رشد محدودیت‌ها و فشارها در بازارهای خارجی نیز موانع بیشتری ایجاد کرده است که شرکت‌های چینی را به سمت تاسیس کارخانه در خارج از کشور سوق می‌دهد.

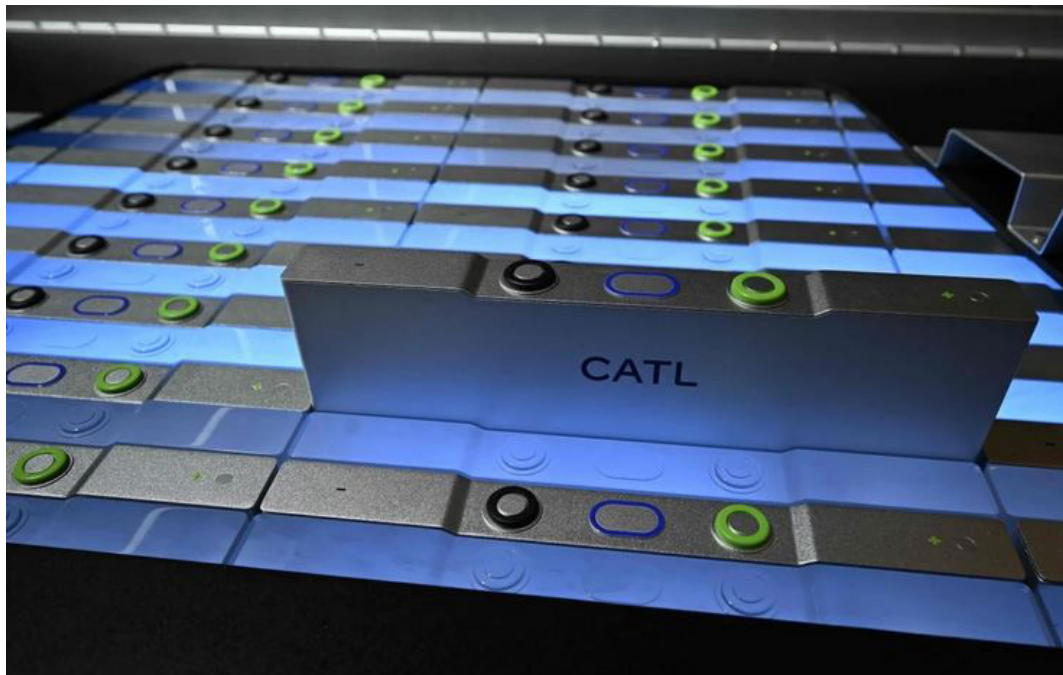
در عین حال شرکت‌های چینی مجبورند نگرانی فزاینده پکن در مورد خروج یا «نشت» فناوری از کشور، بیکاری و از دست رفتن مشاغل و تضعیف صنایع را نیز مدیریت کنند و ممکن است این نگرانی‌ها به سخت‌گیری‌های بیشتر درباره سرمایه‌گذاری خارجی این شرکت‌ها در بخش‌های راهبردی منجر شود.

بخش تولید باتری ۶۹ درصد از سرمایه‌گذاری‌های صنعت خودروهای برقی چین در داخل و ۷۴ درصد آن در خارج از این کشور را به خود اختصاص داده؛ و در حالی که مونتاژ خودروهای برقی در خارج از کشور به سرعت در حال رشد بوده، ظرفیت تولید این خودروها در داخل چین ثابت باقی مانده است.

شرکت‌های چینی فعال در بخش‌های مختلف با چالش‌های فزاینده‌ای برای توسعه فعالیت‌شان در کشورهای دیگر روبرو هستند؛ اما خطر تعرفه‌های فلج‌کننده در بحبوحه جنگ تجاری با آمریکا باعث می‌شود که انگیزه بیشتری برای انتقال مراکز تولیدشان به خارج از چین داشته باشند.

یک اقتصاددان و استاد دانشگاه اقتصاد و امور مالی شانگهای اواخر ماه مارس در حاشیه مجمع بوآئو برای آسیا (Boao Forum for Asia) در مصاحبه‌ای با پکن دیلی (روزنامه رسمی کمیته حزب کمونیست در پکن) گفت که این مسأله، فرصت خوبی برای شرکت‌های چینی فراهم نموده است تا تولید صنعتی در جهان را متحول کنند. او معتقد است که شرکت‌های چینی تا ۱۰ یا ۲۰ سال آینده «چین دیگری» در خارج از کشور خواهند ساخت، چون تاریخ سایر قدرت‌های بزرگ صنعتی جهان نیز نشان می‌دهد که همگی همین کار را انجام داده‌اند.

به گفته وی ارزش دارایی‌های خارجی انگلیس چند برابر تولید ناخالص داخلی آن است و ارزش دارایی‌های خارجی ژاپن و آمریکا هم بسیار بالاست، اما دارایی‌های خارجی چین تنها حدود نیمی از تولید ناخالص داخلی آن را تشکیل می‌دهند؛ پس چین هنوز راه درازی در پیش دارد.



## سرمایه‌گذاری باتری‌ساز چینی بر روی باتری‌های ویژه BMW و فولکس‌واگن



شرکت (CATL) روی دو پک باتری ویژه طراحی‌شده برای جلب مشتریان اروپایی حساب باز کرده است؛ و این بزرگ‌ترین سازنده باتری خودروهای برقی در جهان شمارش معکوس را برای روشن کردن چراغ کارخانه خود در مجارستان در دسامبر آغاز کرده است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، نخستین پک، یک نسخه با طول عمر بالا است که تا ۱۲ سال قابل استفاده بوده و بُرد رانندگی ۷۵۸ کیلومتر (۴۷۱ مایل) ارائه می‌دهد. دومین نسخه، یک پک فوسفات‌آهن-لیتیوم (LFP) با قابلیت شارژ سریع است که تنها با ۱۰ دقیقه شارژ می‌تواند تا ۴۷۸ کیلومتر حرکت کند.

این دو نوع باتری نشان می‌دهد که CATL تمرکز خود را بر فناوری

دوچندان کرده تا به تأمین‌کننده اصلی خودروسازان اروپایی همچون BMW و فولکس‌واگن تبدیل شود، زیرا این شرکت منابع انرژی متناسب با نیاز آنها را برای رقابت با باتری‌های اختصاصی «بلید» شرکت بی‌وای‌دی عرضه می‌کند. این عرضه محصولات پاسخی به تقاضای فوری برای برقی‌سازی در بازار اروپا است.

این دو نوع باتری قرار است از کارخانه ۸.۶ میلیارد دلاری (۷.۳ میلیارد یورویی) CATL در شهر دبرسن، دومین شهر بزرگ مجارستان، خارج شوند. این کارخانه ظرفیت تولید ۱۰۰ گیگاوات‌ساعت (GWh) دارد که برای تأمین انرژی ۲ میلیون خودروی برقی با بُرد ۵۰۰ کیلومتری کافی است. آغاز تولید برای پایان سال جاری برنامه‌ریزی شده است.

دبرسن دومین پایگاه تولیدی CATL در اروپا پس از کارخانه این شرکت در ایالت تورینگن آلمان است که در سال ۲۰۲۳ با ظرفیت ۱۴ گیگاوات‌ساعت فعالیت خود را آغاز کرد.

شرکت CATL اعلام کرد یک باتری با طول عمر بالا برای عملکرد در دماهای پایین بهینه‌سازی شده است، مزیتی که می‌تواند مشتریان بازارهایی با زمستان‌های سخت را متقاعد کند خودروهای بنزینی را کنار بگذارند و به سمت خودروهای برقی بروند.

حجم نصب باتری CATL بین ژانویه تا ژوئیه نسبت به سال گذشته ۳۴ درصد افزایش یافت و به ۲۲۱.۴ گیگاوات‌ساعت رسید. این شرکت در همین دوره ۳۷.۵ درصد سهم بازار جهانی را در اختیار داشت.

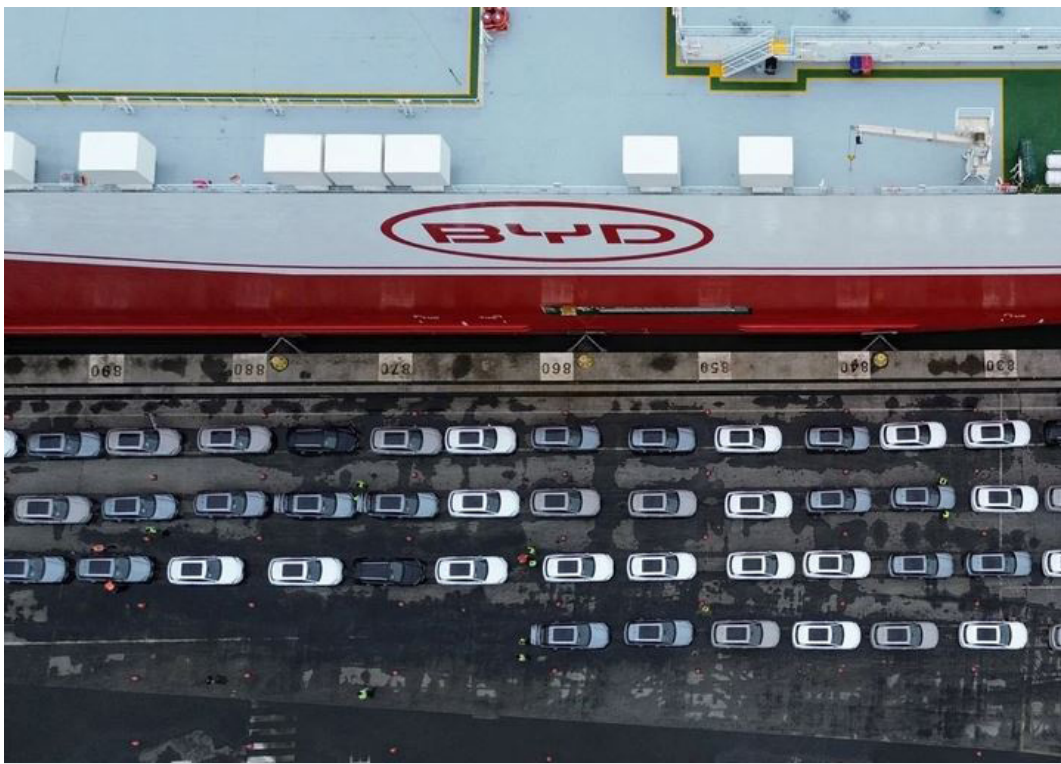
فروش‌های خارج از سرزمین اصلی چین حدود ۳۰ درصد از مجموع جهانی CATL را تشکیل می‌دهد. این شرکت که در ماه مه با عرضه اولیه سهام به ارزش ۵.۲۲ میلیارد دلار در هنگ‌کنگ وارد بورس شد،

اعلام کرد که عواید خود را به ساخت کارخانه‌های خارج از کشور اختصاص خواهد داد.

باتری‌های ساخت چین از برتری قاطع در تولید و فناوری نسبت به رقبای بین‌المللی برخوردارند و این برتری با شتاب گرفتن پذیرش خودروهای برقی در چین تقویت شده است.

سازندگان چینی باتری خودروهای برقی به رهبری CATL بیش از ۷۰ درصد بازار جهانی را در اختیار دارند.

شرکت CATL که مشتریانی همچون تسلا و استلانتیس (مالک فیات) را نیز در اختیار دارد، در ماه آوریل اعلام کرد که تولید انبوه باتری سدیم-یونی Naxtra را در سال جاری آغاز خواهد کرد؛ باتری‌ای که چگالی انرژی آن تقریباً هم‌سطح باتری‌های LFP است اما هزینه تولید پایین‌تری دارد.



## افزایش صادرات بزرگترین خودروساز برقی چین

شرکت بی‌وای‌دی، انتظار دارد صادراتش در سال جاری حدود ۲۰ درصد از فروش جهانی این شرکت را تشکیل دهد؛ رشدی که به گفته مدیران آن، نتیجه‌ی بهبود لجستیک و عرضه‌ی مدل‌های جدید است. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این خودروساز مستقر در شنژن پیش‌بینی می‌کند در سال ۲۰۲۵ حدود ۸۰۰ هزار تا یک میلیون دستگاه خودرو در خارج از سرزمین اصلی چین تحویل دهد، در حالی که کل فروش جهانی شرکت برای آن سال حدود ۴.۶ میلیون دستگاه برآورد می‌شود.

در سال ۲۰۲۴، فروش بی‌وای‌دی در خارج از سرزمین اصلی چین کمتر از ۱۰ درصد از مجموع ۴.۲۶ میلیون دستگاه خودروی فروخته‌شده‌ی این شرکت را تشکیل می‌داد.

ناوگان اختصاصی کشتی‌های حمل خودروی بی‌وای‌دی از جمله عوامل اصلی جهش صادراتی این شرکت بوده است. بی‌وای‌دی اکنون دارای هشت کشتی بزرگ مخصوص حمل خودرو است که بزرگ‌ترین آن‌ها قابلیت انتقال ۹,۲۰۰ دستگاه خودرو را دارد. این کشتی‌ها چین را به بازارهای مهمی چون اروپا و آسیای جنوب‌شرقی متصل می‌کنند. بی‌وای‌دی قصد دارد تمام مدل‌هایی را که در چین توسعه یافته‌اند، به بازارهای جهانی نیز عرضه کند تا سبد محصولاتش در خارج از کشور گسترش یابد.

بزرگ‌ترین خودروساز برقی جهان بیش از پیش بر بازارهای خارجی تمرکز کرده تا سودآوری خود را افزایش دهد؛ به‌ویژه در شرایطی که حدود ۵۰ خودروساز داخلی، عمدتاً زیان‌ده، در چین برای سهم بازار با یکدیگر رقابت می‌کنند.

این شرکت قصد دارد تعداد نمایشگاه‌های خود در اروپا را تا سال ۲۰۲۶ دو برابر کرده و به ۲,۰۰۰ واحد برساند و همچنین زنجیره تأمین کامل محلی برای تولید در اروپا ایجاد کند.

کارخانه مونتاژ بی‌وای‌دی در مجارستان با ظرفیت سالانه ۱۵۰ هزار دستگاه، از اوایل سال آینده فعالیت خود را آغاز خواهد کرد. بی‌وای‌دی همچنین کارخانه‌هایی در تایلند و برزیل دارد.

به گفته تحلیل‌گران، خودروسازان چینی، به‌ویژه بی‌وای‌دی، در خط مقدم فناوری و تولید خودروهای برقی قرار دارند؛ موفقیتی که با

حمایت دولت و تمایل مصرف‌کنندگان به پذیرش نوآوری‌های جدید ممکن شده است.

خودروهای برقی ساخت چین با ویژگی‌هایی مانند باتری‌های پر قدرت، سیستم‌های سرگرمی پیشرفته درون خودرو و نرم‌افزارهای اولیه رانندگی خودکار، به دلیل قیمت‌های رقابتی خود به‌طور فزاینده‌ای در سراسر جهان محبوب شده‌اند.

پیش‌بینی فروش بی‌وای‌دی ÷ در خارج از چین در سال جاری حتی از هدف جاه‌طلبانه‌ای که پکن در چارچوب راهبرد صنعتی «ساخت چین ۲۰۲۵» (Made in China ۲۰۲۵) تعیین کرده بود، فراتر می‌رود. دولت مرکزی در سال ۲۰۱۵ در این برنامه پیش‌بینی کرده بود که دو خودروساز برتر کشور (که نامی از آن‌ها نبرد) بتوانند بیش از ۱۰ درصد از تولیدات خود را در بازارهای خارجی به فروش برسانند.

بر اساس گزارش مالی میان‌دوره‌ای بی‌وای‌دی که در ۲۹ اوت منتشر شد، تحویل خودرو در خارج از سرزمین اصلی چین در سه‌ماهه دوم سال جاری با افزایش ۱۴۵ درصدی نسبت به سال قبل، به ۲۵۸,۱۸۲ دستگاه رسید که نسبت به سه‌ماهه نخست سال نیز ۲۵.۳ درصد افزایش داشته است. در این دوره‌ی سه‌ماهه، فروش خارجی ۲۲.۵ درصد از کل فروش بی‌وای‌دی را تشکیل داد.

شرکت بی‌وای‌دی یکی از چهار خودروساز چینی است که موفق شده‌اند به سوددهی برسند.

در اوایل امسال، دولت چین برای نظم‌بخشی به بازار خودروهای برقی وارد عمل شد، زیرا جنگ تخفیف‌های قیمتی میان شرکت‌ها چشم‌انداز سودآوری را برای همه تیره کرده بود. وزارت صنعت و فناوری اطلاعات

چین اعلام کرد که شرکت‌هایی که در کاهش بی‌رویه قیمت‌ها پیشگام باشند، تنبیه خواهند شد. این اقدام باعث شد بیشتر خودروسازان از ارائه تخفیف‌های سنگین و تسهیلات مالی گسترده خودداری کنند.

در اوت ۲۰۲۵، بی‌وای‌دی یک پیست چندمنظوره خودروهای تمام‌برقی را در شهر ژنگژو (مرکز استان هنان در چین مرکزی) افتتاح کرد تا کاربرد گسترده خودروهای برقی را ترویج کند. این پیست شامل بخش‌هایی مانند پارک آفرود، تپه‌های شنی سرپوشیده و استخر عبور از آب است تا توانایی خودروها در شرایط مختلف را به نمایش بگذارد.



## بی‌وای‌دی به دنبال تولید در اروپا برای جبران کاهش سرعت رشد در چین



شرکت بی‌وای‌دی، بزرگ‌ترین خودروساز برقی جهان، با کند شدن روند رشد در چین، تمرکز خود را بر گسترش فعالیت در اروپا دوچندان کرده و با افتتاح نمایشگاه‌های بیشتر و عرضه مدل‌های جدید به بازار این قاره وارد می‌شود.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این شرکت مستقر در شنجن، برنامه دارد تا سال ۲۰۲۶ تعداد نمایندگی‌های خود را در اروپا به ۲۰۰۰ واحد برساند؛ در حالی که طبق پیش‌بینی‌ها این تعداد تا پایان سال جاری میلادی به ۱۰۰۰ واحد خواهد رسید.

بی‌وای‌دی در حال مذاکره با ده‌ها شرکت قطعه‌ساز محلی برای ایجاد یک زنجیره تأمین کامل به منظور پشتیبانی از رشد خود در اروپا است. آنها

نه تنها در کارخانه‌ها بلکه در زنجیره تأمین نیز سرمایه‌گذاری می‌کنند. هدف ایجاد یک اکوسیستم محلی برای تولید اروپایی است. بی‌وای‌دی در سه‌ماهه دوم سال ۲۰۲۵ میلادی ۲۵۸ هزار و ۱۸۲ خودرو به خارج از سرزمین اصلی چین تحویل داده که این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل ۷/۱۴۴ درصد و نسبت به فصل قبل ۳/۲۵ درصد رشد داشته است.

فروش‌های خارجی بی‌وای‌دی در سه ماه منتهی به ژوئن ۲۰۲۵ معادل ۵/۲۲ درصد از کل فروش شرکت بوده، در حالی که این رقم یک سال پیش کمتر از ۱۰ درصد بود.

بی‌وای‌دی هم‌اکنون در اروپا ۱۳ مدل خودرو عرضه می‌کند، در حالی که دو سال پیش تنها شش مدل داشت. تمامی مدل‌هایی که در اروپا عرضه می‌شوند تا سال ۲۰۲۸ به‌طور کامل در همان قاره تولید خواهند شد.

برنامه بی‌وای‌دی برای بومی‌سازی تولید در اروپا نشان‌دهنده عزم این شرکت برای افزایش فروش خارجی به منظور جبران کاهش فروش در بازار داخلی است. اروپا یک بازار کلیدی خارجی است که بی‌وای‌دی در چارچوب راهبرد جهانی‌شدن خود آن را هدف قرار داده است.

سرزمین اصلی چین بزرگ‌ترین بازار خودروی جهان و همچنین خودروهای برقی است؛ جایی که در سال گذشته خودروهای تمام‌برقی و هیبریدی قابل شارژ بیش از ۶۰ درصد از فروش خودروهای جدید را تشکیل دادند.

اما طبق ارزیابی تحلیلگران، بیشتر حدود ۵۰ خودرو ساز برقی فعال در چین برای بقا در رقابت شدید داخلی تقلا می‌کنند؛ زیرا حاشیه سود آن‌ها تحت فشار جنگ‌های قیمتی و مازاد مزمن ظرفیت تولید قرار گرفته است.

کمتر از ۱۰ درصد برندهای خودروی برقی در چین طی پنج سال آینده سودآور خواهند شد.

بی‌وای‌دی هدف فروش خود را برای امسال به ۶/۴ میلیون دستگاه کاهش داد که ۱۶ درصد کمتر از هدف قبلی (۵/۵ میلیون دستگاه) است. این هدف اصلاح‌شده در عین حال معادل افزایش ۷ درصدی فروش سالانه این شرکت محسوب می‌شود.

همچنین شرکت خودروسازی برقی شپینگ به تازگی اعلام کرد که نخستین مرکز تحقیق و توسعه اروپایی خود را در شهر مونیخ افتتاح کرده است. این اقدام بخشی از تلاش این شرکت برای تقویت فروش خود در اروپا به شمار می‌رود.

این خودروساز مستقر در گوانگژو اعلام کرد که مرکز بر نوآوری‌هایی کار خواهد کرد تا نیازهای مصرف‌کنندگان محلی در زمینه خودروهای نسل بعدی را برآورده سازد. ■

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](http://www.techchina.ir)

 [info@techchina.ir](mailto:info@techchina.ir)

 [www.chinnegar.com](http://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

