

صنعت | چین خودرو



جهش سهام خودروهای برقی چین در پی افزایش صادرات



خودروسازان پرنده چین به دنبال تجاری سازی محصولات خود

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 آلاینده‌گی و ارتقای رقابت‌پذیری جهانی این صنعت تدوین شده‌اند. صادرات رو به رشد خودروهای چینی - به‌ویژه 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

- ۴ خودروسازان پرنده چین به دنبال تجاری سازی محصولات خود
- ۸ برنامه خودروساز برقی نیو برای افزودن هزار ایستگاه جدید تعویض باتری
- ۱۲ تمرکز وزارت صنعت چین بر بهبود استانداردهای خودرو
- ۱۵ صادرات خودرو چین به اروپا به بیش از ۱ میلیون دستگاه رسید
- ۱۸ جهش سهام خودروهای برقی چین در پی افزایش صادرات
- ۲۱ تراشه‌های اختصاصی؛ برگ برنده جدید خودروسازان چینی
- ۲۵ خودروهای برقی چینی در حال فتح بازار کره جنوبی



خودروسازان پرنده چین به دنبال تجاری سازی محصولات خود



چین ممکن است در سال ۲۰۲۶ شاهد آغاز جابه‌جایی مسافران پولی توسط نخستین خودروی پرنده خود باشد؛ زیرا حمایت دولت و افزایش شمار شرکت‌های سازنده وسایل نقلیه الکتریکی عمودپرواز و فرود (eVTOL) اقتصاد «ارتفاع پایین» این کشور را به واقعیت تجاری نزدیک‌تر کرده است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، انتظار می‌رود هفت تولیدکننده eVTOL پیش از پایان امسال تحویل محصولات خود را آغاز کنند. دولت‌های محلی از جمله شانگهای، شنژن و چونگ‌کینگ نیز در حال

آماده‌سازی برای کاهش محدودیت‌ها بر کسب‌وکارهای حمل‌ونقل هوایی در ارتفاع پایین هستند؛ اقدامی که مسیر را برای ارائه گسترده‌تر خدمات مسافری هموار می‌کند.

GOVY، واحد خودروی پرنده خودروساز دولتی GAC نیز اعلام کرد ۲ هزار سفارش به ارزش بیش از ۳.۳ میلیارد یوان (۴۷۴ میلیون دلار) دریافت کرده است. این اعلامیه اعتماد به امکان آغاز عملیات تجاری زودتر از حد انتظار را تقویت کرده است.

طبق مقررات فعلی، این وسایل نقلیه مجاز به حمل مسافر و فعالیت در حریم هوایی کم‌ارتفاع یعنی فضای هوایی تجاری زیر ۱۰۰۰ متر هستند.



eVTOL به حوزه دیگری تبدیل خواهد شد که در آن گروهی از شرکت‌های چینی با اتکا به فناوری‌ها و محصولات خود، رقابت‌پذیری بالایی نشان داده‌اند. همچنین با جذب سرمایه برای رشد آینده، سرمایه‌گذاران بین‌المللی را نیز به خود جلب خواهند کرد.»

خودروهای پرنده شبیه پهپاد به‌عنوان راهی برای دور زدن ترافیک زمینی معرفی می‌شوند، هرچند در حال حاضر بیشتر خدمات حمل‌ونقل هوایی در ارتفاع پایین متوجه مشتریان شرکتی است. کاربردهای اولیه احتمالاً شامل گردشگری هوایی، لجستیک و نظارت خواهد بود، پیش از آنکه به حمل‌ونقل مسافری عادی گسترش یابد.

شرکت Aridge، زیرمجموعه خودروساز برقی چینی شپینگ که پیش‌تر با نام AeroHT شناخته می‌شد، به‌طور گسترده یکی از بازیگران پیشرو در سرزمین اصلی چین محسوب می‌شود.

این شرکت قصد دارد نخستین خودروهای خود را در نیمه دوم امسال تحویل دهد و در حال آماده‌سازی کارخانه‌ای به مساحت ۱۲۰ هزار متر مربع در گوانگژو، مرکز استان گوانگدونگ جنوبی، است.

Aridge که سال گذشته برای عرضه اولیه در هنگ‌کنگ درخواست داده بود، اعلام کرده هدف دارد قیمت نخستین وسایل نقلیه هوایی شخصی خود را زیر ۲ میلیون یوان تعیین کند.

شرکت‌های دیگر نیز در حال ایجاد زیرساخت‌های لازم برای پشتیبانی از عملیات eVTOL هستند.

Autoflight، زیرمجموعه خودروی پرنده شرکت CATL، بزرگ‌ترین تولیدکننده باتری خودروهای برقی جهان یک روتی‌پورت (ایستگاه مخصوص نشست و برخاست وسایل پرنده عمودپرواز) شناور را راه‌اندازی کرد که برای فراهم کردن محل‌های جایگزین نشست و برخاست بر فراز پهنه‌های وسیع آبی طراحی شده است.

فراتر از شپینگ، شمار فزاینده‌ای از خودروسازان چینی در حال توسعه خودروهای پرنده به‌عنوان موتور رشد جدید هستند. آنها با تکیه بر

زنجیره تأمین خودروسازی و تخصص در حوزه‌هایی مانند رانندگی خودران، در پی رقابت با شرکت‌های تثبیت‌شده پهپادی مانند Ehang و DJI هستند.

جیلی، دومین خودروساز بزرگ سرزمین اصلی، در سال ۲۰۲۰ شرکت Aerofugia را برای توسعه eVTOLهای مسافری تأسیس کرد و بر حمل‌ونقل گردشگری و مأموریت‌های امداد پزشکی تمرکز دارد.

خودروساز دولتی چانگان در اواخر سال ۲۰۲۴ اعلام کرد با Ehang در زمینه تحقیق و توسعه، تولید، فروش و بهره‌برداری از eVTOLها همکاری خواهد کرد. شرکت Ehang که در نزدک فهرست شده، در حال حاضر تنها سازنده پهپاد چینی پذیرفته‌شده در بورس است.

Hongqi برند «پرچم سرخ» زیرمجموعه گروه FAW، قدیمی‌ترین خودروساز چین نیز در حال توسعه خودروی پرنده است، در حالی که شرکت تحت کنترل دولت چری وارد تولید پهپاد شده است.

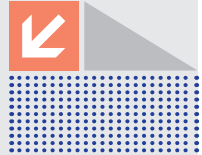
در همین حال، پکن شهر گوانگژو را در چارچوب یک برنامه آزمایشی به‌عنوان پایگاه توسعه eVTOL تعیین کرده است.

در شانگهای نیز یک منطقه آزمایشی در ناحیه جنوب‌غربی جینشان ایجاد شده که حدود ۱۴۰۰ کیلومتر مربع فضای هوایی را در بر می‌گیرد و برای پشتیبانی از پروازهای آزمایشی طراحی شده است؛ یکی از ۲۰ منطقه آزمایشی مورد تأیید در سراسر کشور.

اقتصاد ارتفاع پایین چین می‌تواند پس از تجاری‌سازی کامل این بخش، بیش از ۱ تریلیون یوان درآمد ایجاد کند.



برنامه خودروساز برقی نیو برای افزودن هزار ایستگاه جدید تعویض باتری



خودروساز برقی چینی نیو (Nio) قصد دارد امسال یک هزار ایستگاه جدید تعویض باتری به شبکه خود اضافه کند و بدین ترتیب سرمایه‌گذاری ۲.۶ میلیارد دلاری خود بر این فناوری را گسترش دهد؛ آن هم در شرایطی که باتری‌های فوق‌سریع قابل‌شارژ، چالشی جدی برای این مدل ایجاد کرده‌اند. این شرکت همزمان از ثبت صدمین میلیون عملیات تعویض باتری خبر داد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، شبکه ۳,۷۲۹ ایستگاه تعویض باتری نیو به مالکان خودروهای سازگار این برند امکان می‌دهد تنها در

سه دقیقه، باتری خالی را با یک باتری شارژ شده جایگزین کنند؛ فرآیندی که در اغلب موارد، خودرو به صورت خودکار در موقعیت مناسب قرار می‌گیرد. این ایده با هدف کاهش اضطراب ناشی از برد حرکتی محدود و زمان طولانی شارژ شکل گرفت، اما با پیشرفت باتری‌های جدید که زمان شارژ را در خودروهای برقی متعارف کاهش داده‌اند، تحت فشار فزاینده قرار گرفته است.

افزودن هزار ایستگاه جدید نشان‌دهنده آن است که فناوری تعویض باتری «به‌طور کامل پذیرفته شده» و به «یکی از گزینه‌های اصلی شارژ و تأمین انرژی خودروهای برقی در چین» تبدیل شده است.

نیو مستقر در شانگهای تنها خودروساز سرزمین اصلی چین است که خودروهای سازگار با تعویض باتری تولید می‌کند، اما برای توسعه و ترویج این فناوری با چندین شرکت از جمله جیلی، دومین گروه بزرگ خودروسازی چین و فاو، قدیمی‌ترین خودروساز این کشور، همکاری مشترک دارد.

تعویض باتری به یک گزینه در صنعت خودروهای برقی تبدیل شده، اما هنوز مشخص نیست آیا میلیون‌ها خودروی جدید در آینده این فناوری را به کار خواهند گرفت یا نه. فناوری شارژ فوق‌سریع در حال محبوب‌تر شدن است.

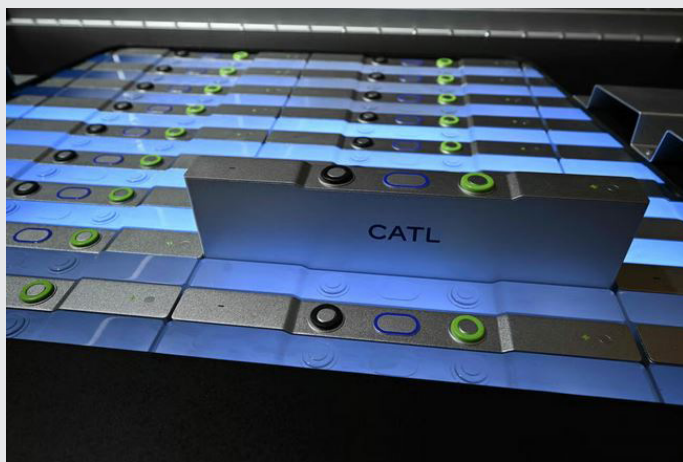
باتری‌های پیشرفته اکنون به برخی خودروهای برقی لوکس اجازه می‌دهند تنها در ۱۰ دقیقه به اندازه ۵۰۰ کیلومتر پیمایش شارژ دریافت کنند.

نیو نخستین ایستگاه تعویض باتری خود را در ماه مه ۲۰۱۸ در شنجن راه‌اندازی کرد و طبق بیانیه شرکت، تاکنون در مجموع ۱۸ میلیارد یوان

۲.۶ میلیارد دلار) برای توسعه این فناوری سرمایه‌گذاری کرده است. برنامه ساخت هزار ایستگاه دیگر در سال جاری، بازتاب اعتماد نیو به این فناوری و افزایش محبوبیت آن در میان خودروسازان و کاربران خودروهای برقی است.

نیو که در سال ۲۰۱۴ تأسیس شد و به‌عنوان رقیب تسلا در بازار چین شناخته می‌شود، اخیراً یک میلیوفین خودروی خود را تولید کرد. این شرکت اعلام کرد در سه‌ماهه چهارم سال ۲۰۲۵ نخستین سود فصلی خود را ثبت خواهد کرد. نیو هدف‌گذاری کرده طی دهه آینده رشد سالانه فروش ۴۰ تا ۵۰ درصدی (بر مبنای سالانه‌شده) را محقق کند.

نیو همچنین با شرکت CATL، بزرگ‌ترین تولیدکننده باتری خودروهای برقی در جهان، در توسعه فناوری تعویض باتری همکاری می‌کند تا دامنه استفاده از این فناوری را در میان خودروسازان و مصرف‌کنندگان داخلی و خارجی گسترش دهد.



CATL مستقر در شهر Ningde در استان فوجیان چین، سال گذشته ۳۹ درصد از بازار جهانی باتری خودروهای برقی را در اختیار داشت. دو شرکت همچنین در حال توسعه باتری‌هایی با طول عمر بیشتر هستند و متعهد شده‌اند برای حل مشکل باتری‌های منقضی‌شده راهکار بیابند؛ مسأله‌ای که در غیر این صورت می‌تواند در مجموع هزاران میلیارد یوان هزینه بر کاربران خودروهای برقی تحمیل کند.

بر اساس داده‌های انجمن خودروهای سواری چین، فروش خودروهای برقی جدید در سرزمین اصلی چین در سال ۲۰۲۵ حدود ۷۰ درصد از کل فروش جهانی را به خود اختصاص داده است.

به گفته تحلیلگران، خودروسازان و تأمین‌کنندگان زنجیره تأمین چین در خط مقدم فناوری و تولید خودروهای برقی قرار دارند؛ موقعیتی که با حمایت دولت و تمایل مصرف‌کنندگان به پذیرش نوآوری تقویت شده است.





تمرکز وزارت صنعت چین بر بهبود استانداردهای خودرو



چین برای بهبود جایگاه رقابتی خود در بازار جهانی خودروهای نسل بعدی، متعهد شده استانداردهای فنی خودرو را سریعتر گسترش بخشد. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، مقامات وزارت صنعت و فناوری اطلاعات (MIIT) چین اعلام داشتند این ابرقدرت خودروسازی، توسعه باکیفیت بخش خودرو را از طریق تدوین و بهبود استانداردهای هسته در طول پنج سال آینده پیش خواهد برد. این اقدام با برنامه پنجساله ملی که اخیراً منتشر شد، همسو است؛ چراکه این نقشه توسعه به صراحت خواستار استانداردهای ملی قویتر برای تثبیت رقابت پذیری چین شده است.

استانداردهای جدید، کیفیت محصولاتی مانند طول عمر چرخه باتری خودروهای برقی را افزایش می‌دهد و همچنین نوآوری‌های فنی از جمله کاربردهای هوش مصنوعی در خودروها را تشویق می‌کند.

این اقدام بر اساس دستورالعمل آوریل سال گذشته MIIT استوار است که خواستار تقویت استانداردها در «صنایع دارای مزیت» بود و به طور خاص خودروهای متصل هوشمند و زیرساخت‌های حیاتی آنها را هدف قرار می‌داد. مقامات این وزارتخانه در اولین جلسه یک کمیته فنی ملی جدید استانداردسازی خودرو صحبت می‌کردند. این کمیته که مسئول مدیریت استانداردهای خودروهای جاده‌ای چین و هماهنگی با نهادهای نظارتی بین‌المللی است، آخرین فهرست ۷۸ عضوی خود را رونمایی کرد که ترکیبی از نمایندگان آژانس‌های دولتی، خودروسازان بزرگ، تأمین‌کنندگان قطعات و مؤسسات تحقیقاتی برتر را شامل می‌شود.

چین با بهره‌گیری از رهبری خود در تولید و فناوری خودرو به ویژه در بخش خودروهای برقی، نقش فعالی در تدوین استانداردهای بین‌المللی ایفا می‌کند.

خودروساز پیشرو، بی‌وای‌دی، اخیراً به نیروی ویژه خودروی بین‌المللی (IATF) پیوسته است؛ یک سازمان جهانی متشکل از تولیدکنندگان بزرگ و انجمن‌های صنعتی که به تدوین الزامات سیستم کیفیت قابل شناسایی در سراسر جهان اختصاص دارد.

بی‌وای‌دی با غول‌های بین‌المللی مانند فولکس‌واگن و جنرال موتورز برای مشارکت در تدوین معیارهای جهانی هسته‌ای همکاری خواهد کرد. این حرکت نشان‌دهنده گامی مهم به پیش برای خودروسازان چینی در حوزه استانداردسازی بین‌المللی است.

در ماه ژوئیه، MIIT انتشار یک استاندارد بین‌المللی برای سناریوهای تست رانندگی خودران را اعلام کرد. این پروژه استانداردسازی که در سال ۲۰۲۲ آغاز شد و توسط کارشناسان چینی و آلمانی ریاست مشترک داشت، شکافی حیاتی در مقررات جهانی را پر کرد.

بر اساس گزارش سالانه انجمن تولیدکنندگان خودرو اروپا که اوایل ماه جاری منتشر شد، تولید جهانی خودرو در سال گذشته ۴.۲ درصد رشد کرد و به ۷۸.۷ میلیون دستگاه رسید، به طوری که تولیدکنندگان آسیایی با ۶۲.۱ درصد از کل، همچنان مسلط بودند.

تولید چین با پشتیبانی از حمایت قوی سیاست‌ها و افزایش حجم صادرات، ۱۰.۴ درصد جهش داشته است.



صادرات خودرو چین به اروپا به بیش از ۱ میلیون دستگاه رسید

خودروسازان چینی به سرعت در اروپا در حال پیشرفت هستند و صادرات آنها برای نخستین بار از مرز ۱ میلیون دستگاه عبور کرد و رقبای آسیایی مانند ژاپن و کره جنوبی را کنار می‌زنند. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، واردات خودروهای ساخته شده در چین به اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۵ نسبت به سال قبل ۳۰.۷ درصد افزایش یافته و به ۱.۰۰۶ میلیون دستگاه رسیده است. با این حال، ارزش این واردات نسبت به سال قبل تنها ۴ درصد افزایش یافته و به ۱۳.۷ میلیارد یورو (۱۶.۱ میلیارد دلار) رسیده، که نشان

می‌دهد بسیاری از این خودروها با قیمت‌های نسبتاً پایین فروخته شده‌اند.

رقابت‌پذیری روزافزون برندهای چینی در اروپا، به ویژه در مدل‌های برقی و هیبریدی چشم‌گیر است. خودروهای ساخته شده در چین در سال ۲۰۲۵ سهم ۷ درصدی از فروش اتحادیه اروپا را به خود اختصاص دادند که نسبت به ۵ درصد در سال قبل افزایش داشت. در مقایسه، سهم بازار خودروهای ژاپنی و کره‌ای به ترتیب بدون تغییر در ۴ درصد و ۳ درصد باقی ماند.

بی‌وای‌دی، بزرگترین خودروساز چینی، برای دومین ماه متوالی در فوریه، تسلا را در بازار اروپا پشت سر گذاشت، به طوری که ثبت‌نام ۱۷,۹۵۴ دستگاه خودروی آن کمی بیشتر از ۱۷,۶۶۴ دستگاه تسلا بود.

در اروپا، تغییر به سمت خودروهای برقی، فشارهای رقابتی را تشدید می‌کند. خودروهای باتری‌برقی و هیبریدی در سال ۲۰۲۵ به کسب سهم بازار ادامه دادند، در حالی که تقاضا برای خودروهای سنتی بنزینی و دیزلی کاهش یافت. خودروسازان چینی با طیف قوی از خودروهای برقی کم‌هزینه، موقعیت خوبی برای سرمایه‌گذاری بر این انتقال دارند. در همین حال، خودروسازان اروپایی برای حفظ جایگاه خود در چین، که زمانی یک بازار کلیدی رو به رشد بود، تلاش می‌کنند. صادرات خودروهای سواری اتحادیه اروپا به چین از نظر ارزش در سال گذشته ۴۳ درصد کاهش یافته و به ۸.۳ میلیارد یورو رسیده است، در حالی که محموله‌ها ۴۲.۸ درصد کاهش یافته و به ۱۵۹,۷۴۳ دستگاه رسیده است. این تغییر شدید نشان‌دهنده رقابت فزاینده از سوی تولیدکنندگان داخلی چین است که از حمایت دولت و تغییر سریع به سمت خودروهای برقی بهره‌مند شده‌اند.

برخی از خودروسازان احتمالاً از اسکودا (Skoda)، برند بازار انبوه فولکس‌واگن، که امسال عملیات خود در چین را تعطیل کرد، پیروی خواهند کرد، زیرا رقابت شدید همراه با بازار در حال انقباض، فشار را بر برندهای زیان‌ده افزایش می‌دهد.

رقابت شدید در این بازار منجر به تحکیم بیشتر صنعت خودرو در سه تا پنج سال آینده خواهد شد.

در حالی که اتحادیه اروپا همچنان صادرکننده خالص خودرو است، مازاد تجاری آن در این بخش در سال ۲۰۲۵ با کاهش صادرات بیشتر از واردات، به ۷۶ میلیارد یورو کاهش یافت.

آسیا سال گذشته بیش از ۶۲ درصد از تولید جهانی خودرو را به خود اختصاص داد، به طوری که تنها چین در سال ۲۰۲۵ با حمایت از یارانه‌های تعویض خودروی دولتی و همراه با صادرات بی‌سابقه، نزدیک به ۳۰ میلیون دستگاه خودرو تولید کرد که ۱۰.۴ درصد افزایش داشت.

در سطح جهانی، بازار خودرو در سال ۲۰۲۵ رشد متوسطی داشت و ثبت‌نام خودروها ۳.۵ درصد افزایش یافت و به ۷۷.۶ میلیون دستگاه رسید. چین با افزایش ۵.۵ درصدی عملکرد بهتری داشت، در حالی که اروپا رشد ۱.۴ درصدی و آمریکای شمالی با ۱ درصد رشد در رتبه بعدی قرار گرفتند.



جهش سهام خودروهای برقی چین در پی افزایش صادرات



سهام خودروهای برقی چین جهش داشت، زیرا داده‌های مربوط به صادرات و افزایش قیمت نفت، جذابیت خودروهای باتری دار و هیبریدی را افزایش داد و راه‌اندازی مدل‌های جدید، امیدها را به احیای تقاضای داخلی برانگیخته است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، نیو ۷.۵ درصد افزایش یافت و به ۵۲.۴۰ دلار هنگ‌کنگ رسید، در حالی که بی‌وای‌دی ۵ درصد رشد کرد و به ۱۱۰.۳۰ دلار هنگ‌کنگ رسید که بالاترین رقم از ۲ اکتبر بود. شپینگ ۰.۹ درصد افزایش یافت و به ۶۷.۶۰ دلار هنگ‌کنگ رسید و لپ‌موتور ۱.۶ درصد رشد کرد و به ۵۵.۸۵ دلار هنگ‌کنگ رسید.

این جهش در حالی رخ داد که داده‌های جدید حاکی از تقاضای قوی

خارجی بود. چین در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۳ ۲ میلیون دستگاه خودرو صادر کرده است که نسبت به سال قبل ۵۶.۷ درصد افزایش دارد. این داده‌ها نشان می‌دهد که از کل صادرات، صادرات خودروهای انرژی جدید (NEVs) که شامل مدل‌های تمام‌برقی و هیبریدی می‌شود، نسبت به سال قبل بیش از دو برابر شده و به ۹۵۴,۰۰۰ دستگاه رسیده است، در حالی که صادرات خودروهای بنزینی ۲۹.۹ درصد افزایش یافته و به ۱.۲۷ میلیون دستگاه رسیده است.

به گفته تحلیلگران، عملکرد قوی صادرات، نگرانی سرمایه‌گذاران را در مورد تقاضای ضعیف داخلی کاهش داده و چشم انداز سود خودروسازان چینی را بهبود بخشیده است.

افزایش محبوبیت خودروهای برقی ساخت چین در بازارهای خارجی، نگرانی سرمایه‌گذاران را در مورد چشم‌انداز امسال این بخش با توجه به کندی فروش داخلی، تا حد زیادی کاهش داد. خودروسازان چینی در خارج از کشور از حاشیه سود بالایی برخوردارند زیرا می‌توانند قیمت‌های بالاتری را در آنجا اعمال کنند.

با نزدیک شدن به نمایشگاه خودرو چین (Auto China) در پکن، یکی از بزرگ‌ترین رویدادهای خودرو در جهان، تمام خودروسازان بزرگ چین برنامه‌هایی برای عرضه مدل‌های جدید با آخرین فناوری‌ها اعلام کرده‌اند.

این نمایشگاه از ۲۴ آوریل تا ۳ مه برگزار می‌شود.

مدل‌های جدید که دارای سیستم‌های رانندگی خودکار پیچیده‌تر و باتری‌های بهتر هستند، احتمالاً تقاضای خرید را افزایش داده و تحویل خودروها را در ماه‌های آینده افزایش می‌دهند.

در همین حال، افزایش قیمت جهانی نفت، با افزایش مزیت هزینه چرخه عمر خودروهای برقی نسبت به خودروهای بنزینی، موقعیت آنها را برای پذیرش در خارج از کشور تقویت می‌کند و رقابت‌پذیری جهانی خودروسازان چینی را افزایش می‌دهد.

قیمت‌های بالاتر نفت می‌تواند باعث افزایش تقاضا برای خودروهای انرژی جدید شود.

شرکت‌هایی که سهم بیشتری از فروش خارجی خودروهای انرژی جدید دارند، در موقعیت بهتری برای افزایش سود قرار دارند.



تراشه‌های اختصاصی؛ برگ برنده جدید خودروسازان چینی



خودروسازان برقی چین و شرکت‌های فعال در زنجیره تأمین این صنعت، از رقبای تسلا مانند شپینگ و نیو گرفته تا تولیدکننده حسگر لیدار حسای در نمایشگاه خودرو چین در پکن، از پیشرفت‌های فناورانه خود در جبهه‌ای جدید یعنی تراشه‌های داخل خودرو رونمایی خواهند کرد؛ اقدامی که نشان‌دهنده پیشرفت سریع صنعت خودروی چین است. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، خودروسازان و تأمین‌کنندگان در حال طراحی و توسعه تراشه‌هایی هستند که سیستم‌های رانندگی خودران و سرگرمی داخل خودرو را تغذیه می‌کنند. این تراشه‌ها از قدرت پردازشی هم‌تراز با محصولات پرچم‌دار غول تراشه‌سازی انویدیا

برخوردارند و انتظار می‌رود جذابیت خودروهای برقی ساخت چین را که به سرعت در بازارهای جهانی محبوب می‌شوند، افزایش دهند.

مدیرعامل حسای، بزرگ‌ترین تولیدکننده حسگرهای لیدار خودرو در جهان گفت: «اگر از تراشه‌های تأمین‌شده توسط شرکت‌های ثالث استفاده کنیم، نمی‌توانیم تضمین کنیم که این تراشه‌ها پاسخگوی نیازهای ما در توسعه حسگرهای لیدار باشند. ما می‌خواهیم خودمان تراشه‌ها را طراحی و تولید کنیم، زیرا هیچ شرکت دیگری به‌طور خاص چپیت‌هایی برای تولیدکنندگان لیدار توسعه نمی‌دهد.»

قدرت پردازشی طی یک دهه گذشته با افزایش تقاضا مواجه بوده، زیرا خودروسازان برقی چین سرمایه‌گذاری سنگینی روی خودروهای هوشمند انجام داده‌اند و روی هوش مصنوعی و فناوری‌های دیجیتال برای خودران‌تر و راحت‌تر کردن خودروها حساب باز کرده‌اند.

یک سیستم-روی-تراشه (SoC) که داده‌های دوربین‌ها و حسگرهای خودرو را پردازش می‌کند، قدرت محاسباتی بالایی برای پشتیبانی از قابلیت‌های هوشمند در حال تکامل سریع فراهم می‌کند.

تراشه بومی Turing شرکت شپینگ که برای قابلیت‌های رانندگی خودران سطح ۴ طراحی شده، سه برابر قدرتمندتر از تراشه Drive Orin شرکت X انوی‌دیا است که در خودروهای هوشمند فعلی این شرکت استفاده می‌شود.

تراشه Turing دارای قدرت پردازشی ۷۵۰ تریلیون عملیات در ثانیه است؛ معیاری که تعداد عملیات قابل انجام در هر ثانیه را نشان می‌دهد. به گفته نیو، تراشه خودران Shenji که توسط این شرکت توسعه یافته، قدرت پردازشی معادل چهار تراشه Orin X دارد.

در بحبوحه جنگ فناوری چین و آمریکا، پکن شرکت‌های داخلی را تشویق کرده وابستگی خود به نیمه‌هادی‌های وارداتی را کاهش دهند و همزمان زنجیره تأمین داخلی مقاومی ایجاد کنند.

خودروسازان و تأمین‌کنندگان قطعات خودرو در چین، با اتکا به حمایت دولت و اشتیاق مصرف‌کنندگان به نوآوری، در خط مقدم فناوری و تولید خودروهای برقی قرار دارند.

در ماه نوامبر، گروه خودروسازی آلمانی فولکس واگن با شرکت طراحی تراشه هوش مصنوعی چینی Horizon Robotics برای توسعه نیمه‌هادی‌های پیشرفته مورد استفاده در خودروهای نیمه‌خودران تولید داخل خود همکاری کرد.

هدف این همکاری تسریع راهبرد بومی‌سازی این خودروساز و تسلط بر فناوری‌های کلیدی خودروهای برقی است.

شپینگ که همزمان خودروهای پرنده و ربات‌های انسان‌نما نیز توسعه می‌دهد، خود را یک شرکت هوش مصنوعی معرفی می‌کند. در جهانی که فناوری به سرعت در حال تحول است، توسعه داخلی موجب افزایش بهره‌وری شده و برای شرکت ارزش فناورانه ایجاد می‌کند.

در همین حال ایلان ماسک، مدیرعامل تسلا، از ربات نسل جدید شپینگ با نام Iron حمایت و پیش‌بینی کرد شرکت‌های چینی در کنار تسلا بر بازار جهانی رباتیک سلطه پیدا خواهند کرد.

شرکت حسای نیز جدیدترین فناوری خود برای تولید حسگرهای تشخیص و فاصله‌یابی نوری تمام‌رنگی ۶D را معرفی کرد. فناوری ۶D به توانایی حسگر برای تشخیص مختصات X،Y و Z یک جسم، به‌علاوه میزان بازتاب، سرعت و رنگ آن اشاره دارد.

حسای اعلام کرد حسگرهای لیدار نسل بعدی با تراشه‌های SoC توسعه‌یافته داخلی این شرکت با نام Picasso کار خواهند کرد. این تراشه‌ها همچنین در دستگاه دستی جدید Kosmo نیز استفاده می‌شوند؛ محصولی که شرکت آن را یک «چشم هوش مصنوعی فیزیکی» برای ثبت و ضبط سه‌بعدی فضا توصیف کرده است.



خودروهای برقی چینی در حال فتح بازار کره جنوبی



خودروهای برقی (EV) ساخت چین اکنون از هر سه ثبت نام جدید خودرو در کره جنوبی، یک مورد را به خود اختصاص داده‌اند؛ رشدی که عمدتاً با محبوبیت مدل‌های تسلا تولیدشده در شانگهای و آغاز نفوذ خودروسازان چینی در این بازار همراه بوده است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، خودروسازان چینی همچنان ظرفیت بیشتری برای گسترش حضور خود دارند؛ موضوعی که از یک سو

با افزایش قیمت سوخت ناشی از جنگ آمریکا و اسرائیل علیه ایران و از سوی دیگر با محدودیت‌های کمتر نسبت به بازارهای سنتی هدف تقویت شده است. با این حال، آن‌ها هشدار می‌دهند سخت‌گیرانه‌تر شدن رژیم‌های یارانه‌ای ممکن است سرعت این گسترش را کاهش دهد. بر اساس داده‌های انجمن خودرو کره (Kaida)، فروش خودروهای برقی ساخت چین در کره جنوبی در سه‌ماهه نخست ۲۰۲۶ به ۲۵ هزار دستگاه رسید که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۸۶.۱ درصد رشد نشان می‌دهد. در همین بازه، خودروسازان کره‌ای حدود ۵۱ هزار دستگاه فروختند، اما نرخ رشد آن‌ها بسیار پایین‌تر و معادل ۱۲۶.۱ درصد بود.

بیشتر شرکت‌های چینی با توجه به کاهش تقاضای داخلی برای خودروهای برقی، گسترش بازارهای خارجی را یکی از ستون‌های رشد خود در سال ۲۰۲۶ تعریف کرده‌اند. کره جنوبی قطعاً یکی از بازارهای هدف است. در ابتدا، مدل‌های برقی چینی صادرشده به کره جنوبی عمدتاً بر خودروهای تجاری مانند اتوبوس متمرکز بودند، در حالی که خودروهای سواری برای به چالش کشیدن سلطه هیوندای موتور و دیگر برندهای کره‌ای با دشواری مواجه بودند.

این وضعیت از سال ۲۰۲۶ تغییر کرد؛ زمانی که مدل‌های دارای قیمت رقابتی و فناوری پیشرفته حضور خود را گسترش دادند. با این حال، بزرگ‌ترین محرک رشد خودروهای برقی ساخت چین در کره جنوبی نه یک برند چینی، بلکه تسلا بوده است؛ زیرا مدل‌های تولیدشده این شرکت در شانگهای به‌طور فزاینده‌ای محبوب شده‌اند. تسلا مدل‌های خود را در کره جنوبی با مشخصات کمی پایین‌تر، از جمله

برد حرکتی کمتر و ظرفیت باتری کوچک‌تر نسبت به نسخه‌های تولید آمریکا عرضه می‌کند، اما هم‌زمان قیمت آن‌ها را تا ۱۰ میلیون وون (۶,۷۴۰ دلار) کاهش داده است.

فروش تسلا از سال ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۵ با رشد ۳۱۱ درصدی به ۵۹,۹۱۶ دستگاه رسیده است. این شرکت همچنین در سه‌ماهه نخست امسال پرفروش‌ترین برند وارداتی کره جنوبی بود.

با این حال، رشد بازار دیگر صرفاً حول تسلا متمرکز نیست. برند چینی بی‌وای‌دی عملکردی فراتر از انتظار داشته و تنها طی ۱۱ ماه از آوریل سال گذشته، فروش تجمعی خود را از ۱۰ هزار دستگاه عبور داده است؛ یکی از سریع‌ترین نرخ‌های رشد میان برندهای وارداتی که اکنون آن را در رتبه چهارم بازار قرار داده است.

پس از ورود بی‌وای‌دی، دیگر خودروسازان برقی چینی از جمله زیکر، شپینگ و چری نیز برای ورود به بازار کره جنوبی آماده می‌شوند. برندهای چینی به‌عنوان بازیگران پیشرو در کیفیت و مقرون‌به‌صرفه بودن، موقعیت خوبی برای رقابت در کره دارند.

بر اساس داده‌های اندیشکده انرژی Ember، کره جنوبی در سال ۲۰۲۵ هشتمین بازار بزرگ خودروهای برقی چینی بود؛ پس از کشورهایمانند بلژیک، بریتانیا، امارات متحده عربی و استرالیا.

به گفته تحلیلگران، کره جنوبی همچنان فضای رشد بیشتری ارائه می‌دهد؛ زیرا در مقایسه با آمریکا و اروپا موانع تجاری کمتری دارد، در حالی که جنگ ایران و اختلالات گسترده‌تر بازار انرژی نیز تقاضا را افزایش داده است.

آمریکا تعرفه‌هایی بیش از ۱۰۰ درصد بر خودروهای برقی چینی اعمال

می‌کند، در حالی که اتحادیه اروپا تعرفه‌هایی تا سقف ۴۵ درصد وضع کرده است. در مقابل، تعرفه کره جنوبی تنها ۸ درصد است و با گرم‌تر شدن روابط دوجانبه انتظار تغییر سیاست عمده‌ای وجود ندارد.

با این حال، حمایت‌های سیاستی قرار است مشروط‌تر شوند. از ژوئیه ۲۰۲۶، خودروسازان بر اساس هفت معیار، از جمله سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه (R&D)، ایجاد اشتغال و تأمین قطعات بومی ارزیابی خواهند شد و تنها شرکت‌هایی که امتیاز ۸۰ یا بالاتر کسب کنند، مشمول یارانه خواهند شد.

این چارچوب احتمالاً تولیدکنندگان چینی را در موقعیت نامساعدی قرار می‌دهد، زیرا حضور محدودتری در تحقیق و توسعه محلی و ادغام زنجیره تأمین دارند.

نفوذ بیشتر در بازار آینده احتمالاً به میزان تمایل آن‌ها برای سرمایه‌گذاری در کره جنوبی بستگی خواهد داشت.

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](#)

ماهنامه‌هاگ گروه مطالعاتی چین نگار:

ماهنامه چین | انرژی‌های نو و تجدیدپذیر



ماهنامه چین | فناوری

ماهنامه چین | هوس مصنوعی و صنعت تراشه



ماهنامه چین | صنعت خودرو



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

