

شماره

۲۳

ماهنامه

صنعت | خودرو چین

خودروی برقی
جدید و لوکس
شیائومی به
قیمت ۷۳
هزار دلار

۱۴۰۴ خرداد

شماره ۲۳

سال دوم



www.techchina.ir



@fanavarichin

چین چگونه می‌تواند با تعرفه‌های خودرویی ترامپ مبارزه کند؟



شیپینگ از تراشه هوش مصنوعی خود در
خودروهای خود را استفاده می‌کند

استقبال روسیه
و خاورمیانه از
خودروهای برقی
چینی



فهرست مطالب

- ۳ تمرکز خودروساز جیلی بر پیشرفت‌های فناوریانه محصولات خود
- ۸ راه‌اندازی شبکه‌ای از ایستگاه‌های تعویض باتری با همکاری CATL و سینوپک
- ۱۱ تعویق برنامه‌های جهانی خودروسازی چین و چالش بی‌وای‌دی و جیلی
- ۱۵ بزرگ‌ترین کشتی حمل خودرو جهان در چین ساخته شد
- ۱۸ شبینگ از تراشه هوش مصنوعی خود در خودروهای خودران استفاده می‌کند
- ۲۱ رقابت فناوری‌های تعویض باتری و شارژ فوق‌سریع در صنعت خودروی برقی چین
- ۲۴ استقبال روسیه و خاورمیانه از خودروهای برقی چینی
- ۲۷ چین چگونه می‌تواند با تعرفه‌های خودرویی ترامپ مبارزه کند؟
- ۳۲ پیشنهاد جیلی برای خرید کامل Zeekr و خروج آن از بورس نیویورک
- ۳۵ استقبال خودروسازان آلمانی و ژاپنی از هوش مصنوعی چینی



تمرکز خودروساز جیلی بر پیشرفت‌های فناورانه محصولات خود



شرکت خودروسازی جیلی، دومین خودروساز بزرگ چین، قصد دارد با همکاری با شرکای محلی، یک استراتژی دارایی سبک در بازار خودروهای الکتریکی هوشمند (EV) خارج از کشور را آغاز کند و روندی متفاوت از هم‌تایان خود در سرزمین اصلی که به دنبال راه‌اندازی کارخانه‌های تولید در این کشور هستند، داشته باشد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، در حالی که سازندگان چینی خودروهای برقی از بی‌وادی پیشرو در بازار جهانی تا استارت‌آپ در حال رشد Hozon Auto در کشورهایی مانند مجارستان و تایلند تأسیسات تولیدی ایجاد کرده‌اند، جیلی امیدوار است با مشارکت با

بازیگران محلی، فروش خارج از کشور از جمله در آسیا و اتحادیه اروپا را افزایش دهد.

جیلی رویکردهای متفاوتی را برای کشورها و مناطق مختلف اتخاذ خواهد کرد. این خودروساز توانست تعرفه ۱۸,۸ درصدی اضافی وضع شده توسط اتحادیه اروپا بر خودروهای برقی خالص ساخت چین را مدیریت کند و عوارض واردات مانع از به دست آوردن سهم بیشتری از بازار در این قاره نخواهد شد.

اتحادیه اروپا در ماه اکتبر ۲۰۲۴ به اعمال تعرفه بر خودروهای الکتریکی خالص ساخت چین پس از تحقیقات ضد یارانه‌ای رأی داد. عوارض جدید بالاتر از تعرفه استاندارد ۱۰ درصدی اعمال شده برای خودروهای الکتریکی خالص ساخت چین است. جیلی خودرو مشمول تعرفه ۱۸,۸ درصدی اضافی شد.

مدیران جیلی بر این نظرند که با مزایای تکنولوژیکی خود در جنبه‌های مختلف، می‌توانند تعرفه‌های [اتحادیه اروپا] را مدیریت کنند. یک راه واقعی و مؤثر برای کاهش هزینه‌ها، پیشرفت فناوری است.

جیلی که از کمبود دانش و شبکه پس از فروش خود در خارج از کشور آگاه است، هیچ برنامه فوری برای ساخت کارخانه در اتحادیه اروپا ندارد. در عوض، این شرکت یک استراتژی دارایی سبک را اتخاذ کرد - یک مدل تجاری که بر اساس آن یک شرکت تنها مقدار کمی از دارایی‌های ثابت را در ترازنامه خود نگه می‌دارد - تا در خارج از چین گسترش یابد، جایی که خودروهای برقی هوشمند توسط شرکت‌های سرزمین اصلی مونتاژ می‌شوند، دارای سیستم‌های خودران هستند و کابین‌های دیجیتالی خودرو به طور فزاینده‌ای محبوب می‌شوند.



خودروساز مالزیایی پروتون که ۴۹ درصد آن متعلق به جیلی است، شاسی‌بلند e.Mas7 را به بازار عرضه کرد، اولین خودروی تمام الکتریکی در این کشور آسیای جنوب شرقی که بر اساس Galaxy E۵ جیلی ساخته شده است.

در اوایل سال ۲۰۲۴، رنو کره، که جیلی ۳۴ درصد از سهام آن را در اختیار دارد، شاسی‌بلندهای گرند کولئوس را روانه بازار کرد که در نسخه‌های هیبریدی و بنزینی پلاگین عرضه می‌شوند. جیلی در اروپا، به شبکه توزیع فروش شرکت ولوو متکی است.

انتظار می‌رود فروش خارج از کشور جیلی اتو در سال ۲۰۲۵ بیشتر از فعالیت‌های آن در سرزمین اصلی باشد، که به دلیل علاقه فزاینده مصرف‌کنندگان خارجی به خودروهای برقی هوشمند این شرکت است.

صادرات خودروهای ساخت چین جیلی اتو بین ژانویه تا نوامبر ۲۰۲۴ حدود ۵۶ درصد افزایش یافت و به ۳۷۹۳۹۶ دستگاه رسید که ۱۹,۳

درصد از کل تحویل این شرکت در آن دوره بود. در مقایسه، فروش بی‌وای دی در خارج از سرزمین اصلی تنها ۱۰ درصد از کل تحویل را شامل می‌شود.



فروش جیلی در داخل چین با ۲۶,۱ درصد رشد نسبت به سال ۲۰۲۳ به ۱,۵۹ میلیون دستگاه خودرو در ۱۱ ماه اول سال ۲۰۲۴ رسیده است. تحویل خودروهای برقی این شرکت نسبت به سال قبل ۹۲ درصد افزایش یافت و به ۷۷۷۰۲۹ دستگاه در مدت مشابه رسید.

در حالی که این شرکت امیدوار است از خودروهای بنزینی خود سود ببرد، حرکت آن به سمت خودروهای برقی تسریع شده است. نیمی از تولید جیلی اکنون از خودروهای برقی تشکیل شده است. کسب و کار خودروهای برقی این شرکت در حال پیشرفت است، دستاوردی نادر که تنها تعداد معدودی از مونتاژکنندگان خودروی برقی در سرزمین

اصلی به آن دست یافته‌اند. بر اساس داده‌های موجود، تنها شرکت‌های بی‌وای‌دی، لی‌اتو و هواوی سازنده Aito در این حوزه سودآور بوده‌اند. روزهای جذب آسان پول برای سازندگان خودروهای برقی چین به پایان رسیده است. در سال‌های گذشته، مفهوم خودروی الکتریکی در بازار سرمایه بسیار داغ و جذاب بود و سرمایه‌گذاران مایل بودند برای آن خوب پول بدهند. در حال حاضر، این بازار سرمایه عادی شده و اگر نتوان درآمد کسب کرد، موفقیت کسب نخواهد شد. در گذشته ممکن بود بسیاری از خودروسازان چینی علیرغم ضرر و زیان دوام بیاورند زیرا می‌توانستند از بازار سرمایه تأمین مالی کنند، اما این مسیر در حال حاضر مسدود شده است.



راه اندازی شبکه‌ای از ایستگاه‌های تعویض باتری با همکاری CATL و سینوپک



شرکت CATL تولیدکننده باتری خودروهای برقی چین پس از اعلام رشد ۳۳ درصدی سود خود، قصد دارد ساخت ایستگاه‌های تعویض باتری را در سراسر چین افزایش دهد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این شرکت که دفتر مرکزی آن در شهر نینگده، استان فوجیان در شرق چین واقع است، اعلام کرد که با گول نفتی سینوپک (Sinopec) و شرکت خودروسازی هوشمند نیو (Nio) همکاری خواهد کرد تا شبکه‌ای سراسری از شارژ و تعویض باتری در سراسر سرزمین اصلی چین راه اندازی کند. همچنین اعلام شد که اولین ایستگاه‌های تعویض باتری به زودی در هنگ کنگ و ماکائو

افتتاح خواهند شد. این ایستگاه‌ها به صاحبان خودروهای سازگار اجازه می‌دهند در مدت تنها ۱۰۰ ثانیه باتری خالی خود را با یک باتری کاملاً شارژ شده تعویض کنند.

طبق توافقی که به تازگی امضا شد، CATL و سینوپک متعهد به ایجاد یک «شراکت استراتژیک گسترده و بلندمدت» برای ساخت یک «اکوسیستم تعویض باتری در سراسر کشور» شدند. شرکت CATL اعلام کرد قصد دارد ۳۰ هزار ایستگاه تعویض باتری احداث کند، هرچند جدول زمانی دقیقی ارائه نکرد.

تلاش‌های CATL برای ترویج فناوری تعویض باتری در سطح ملی، به‌ویژه با حضور سینوپک به عنوان شریک، خودروسازان و رانندگان بیشتری را به مزایای این فناوری متقاعد خواهد کرد؛ چرا که این روش سریع‌تر و کارآمدتر است. با افزایش تعداد ایستگاه‌ها، مدل‌های بیشتری از خودروها به باتری‌های قابل تعویض روی خواهند آورد.

فناوری تعویض باتری با هدف کاهش نگرانی از مسافت قابل پیمایش توسعه یافته است. در حال حاضر، با استفاده از فناوری شارژ فوق سریع، شارژ یک خودرو برای مسافت ۴۰۰ کیلومتر حداقل ۱۰ دقیقه زمان می‌برد. با این حال، شرکت بی‌وای‌دی فناوری شارژی معرفی کرده که مدعی است این میزان مسافت را در تنها پنج دقیقه تأمین می‌کند. شرکت CATL در ماه مارس اعلام کرد که در شرکت نیو، پیشتاز در ساخت ایستگاه‌های تعویض باتری، سرمایه‌گذاری کرده و در حال مذاکره برای خرید سهم در واحد نیرو (Power Unit) نیو است که بیش از ۳۰۰۰ ایستگاه را اداره می‌کند.

شرکت CATL که مشتریانی چون تسلا و بی‌ام‌و دارد، اعلام کرد سود

خالص سه ماهه اول آن به ۱۳.۹۶ میلیارد یوان (۱.۹ میلیارد دلار) رسیده که نسبت به سال گذشته ۳۲.۹ درصد افزایش یافته و از پیش‌بینی ۱۳.۸ میلیارد یوان نیز فراتر رفته است. درآمد این شرکت نیز با رشد ۶.۲ درصدی به ۸۴.۷ میلیارد یوان رسید.

شرکت CATL در دو ماه اول سال ۲۰۲۵، معادل ۴۹.۶ گیگاوات‌ساعت (GWh) باتری تحویل داده که ۳۸.۲ درصد از کل سهم بازار جهانی را شامل می‌شود.

شرکت بی‌وادی چین نیز با سهم ۱۶.۹ درصدی در جایگاه دوم قرار دارد و در همان بازه زمانی، ۲۱.۹ گیگاوات‌ساعت باتری عرضه کرده است. هر ۱ گیگاوات‌ساعت باتری برای تأمین انرژی ۱۳ هزار خودروی برقی با مسافت قابل پیمایش ۵۰۰ کیلومتر کافی است.

در ماه مارس، CATL مجوز فروش سهام در بورس هنگ‌کنگ را از کمیسیون تنظیم مقررات اوراق بهادار چین دریافت کرد. انتظار می‌رود این عرضه بیش از ۵ میلیارد دلار سرمایه جذب کند که بزرگ‌ترین جذب سرمایه در این شهر از زمان عرضه اولیه ۶.۲ میلیارد دلاری در ژانویه ۲۰۲۱ خواهد بود.

شرکت CATL اعلام کرده که این سرمایه را برای ساخت کارخانه‌هایی در بازارهای خارجی استفاده خواهد کرد. این شرکت قصد دارد از طریق سرمایه‌گذاری مشترک با Stellantis (مالک فیات)، کارخانه‌ای در اسپانیا تأسیس کند. این سومین پایگاه تولید CATL در اروپا خواهد بود و مجموع سرمایه‌گذاری آن می‌تواند از ۴ میلیارد یورو (۴.۵ میلیارد دلار) فراتر رود.



تعویق برنامه‌های جهانی خودروسازی چین و چالش بی‌وادی و جیلی



خودروسازان چینی با یک دوگانگی پیچیده روبرو هستند؛ برنامه‌های آن‌ها برای ساخت تأسیسات تولیدی در خارج از کشور، به‌منظور مقابله با فشار تعرفه‌ای در بازارهای ایالات متحده و اروپا، توسط مقامات پکن به‌دلیل ملاحظات امنیتی و ژئوپلیتیکی به تعویق افتاده است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، چین تأییدیه‌های لازم برای شرکت‌های بی‌وادی و جیلی جهت تولید خودرو در برزیل و مکزیک را به تعویق انداخته است. مقامات چینی به تولیدکنندگان خودروهای برقی هشدار داده‌اند که سیاست‌های دنبال‌شده توسط دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور سابق ایالات متحده، ممکن است خطراتی برای تجارت و سرمایه‌گذاری ایجاد کند.



تحلیل‌گران می‌گویند که اگرچه جنگ تعرفه‌ای اخیر ممکن است مانعی بر سر راه جهانی‌سازی شرکت‌های چینی نباشد، اما پکن خواهان رویکردی محتاطانه‌تر و انتخابی‌تر در تعیین مقاصد سرمایه‌گذاری خارجی است. سیاست‌گذاران چینی از این روند حمایت می‌کنند، اما آن‌ها می‌خواهند این تصمیمات به شکل راهبردی اتخاذ شوند؛ به این صورت که کشورهای که در فضای ژئوپلیتیکی با چین همراهی دارند، پاداش بگیرند و کشورهای که ندارند، با اقدامات تنبیهی روبرو شوند.

مداخله پکن در برنامه‌های جیلی و بی‌وای‌دی اتفاقی خاص یا غیرعادی نیست. در نوامبر سال ۲۰۲۴، شرکت لیپ‌موتور نیز برنامه‌های خود برای تولید مدل دوم خودرو برقی در کارخانه شریکش استالانتیس در لهستان را کنار گذاشت و به جای آن، آلمان و اسلواکی را انتخاب کرد؛ این تصمیم در پی توصیه چین به خودروسازان برای توقف سرمایه‌گذاری در کشورهای بود که از اعمال تعرفه‌های اضافی روی خودروهای چینی حمایت می‌کردند. علاوه بر عواملی مانند اندازه بازار، پتانسیل رشد و محیط کسب‌وکار، خودروسازان چینی اکنون هنگام انتخاب محل احداث کارخانه، به عواملی مانند روابط دیپلماتیک آن کشور با چین نیز توجه می‌کنند.

مقامات چینی همچنین نگران‌اند که ظرفیت مازاد تولید خودرو در داخل کشور، در صورت گسترش بی‌رویه در خارج، باعث اشباع بازارهای جهانی شود. طبق گزارش گلدمن ساکس، اگرچه در سال گذشته خودروهای برقی تولید چین حدود ۷۰٪ فروش جهانی را تشکیل می‌دادند اما تنها نیمی از ظرفیت تولیدی این کشور به کار گرفته شده بود.

خودروسازان چینی از بی‌وای‌دی گرفته تا استارت‌آپ Hozon Auto، مجموعاً حدود ۳۰ کارخانه در خارج از سرزمین اصلی دارند که در

مناطق مختلفی مانند جنوب شرق آسیا، آمریکای لاتین و اروپا فعال هستند. مجموع ظرفیت تولیدی این کارخانه‌ها در سال، حدود ۲ میلیون دستگاه است.

ادامه سیاست تعرفه‌ای موسوم به «تعرفه متقابل» که از سوی دولت ترامپ آغاز شده بود، می‌تواند باعث آشفتگی در اقتصادهای این مناطق شود و خریداران محلی را از خرید خودرو منصرف کند.

از آنجا که خودروسازان و تأمین‌کنندگان زنجیره‌ی تأمین چینی در خط مقدم نوآوری خودروهای برقی هستند، اگر بازیگران اصلی این حوزه در خارج از کشور کارخانه احداث کنند، نهادهای مسئول در بخش تولید، بازرگانی و برنامه‌ریزی اقتصادی چین نگران نشت فناوری می‌شوند.

برنامه بی‌وادی برای ساخت کارخانه در مکزیک و گفت‌وگوهای شرکت چری با دولت ایتالیا برای احداث کارخانه در آن کشور، به نظر می‌رسد که در نتیجه مداخله پکن، فعلاً متوقف شده‌اند.

با این وجود، به احتمال زیاد خودروسازان و شرکت‌های زنجیره تأمین چین به مسیر جهانی‌سازی خود ادامه خواهند داد، چرا که در پی ارتقای فناوری خودروهای برقی چینی و افزایش قدرت تولیدی خود در سطح جهان هستند.

در حال حاضر، بازارهای اصلی صادرات خودروهای چینی شامل جنوب شرق آسیا، آمریکای لاتین، خاورمیانه، اروپا، استرالیا و نیوزیلند هستند. وقتی پای احداث کارخانه در خارج به میان می‌آید، تایلند معمولاً اولین انتخاب است و پس از آن برزیل و مجارستان قرار دارند. در این میان، تنش‌های بین چین و اتحادیه اروپا کاهش یافته‌اند و دو طرف مذاکراتی را برای تعیین «قیمت کف» برای واردات خودروهای

برقی ساخت چین آغاز کرده‌اند. این مذاکرات نقطه عطفی در روابط چین و اتحادیه اروپا پس از آن است که اتحادیه اروپا در اکتبر گذشته تعرفه‌هایی تا ۴۵.۳ درصد بر خودروهای برقی وارداتی از چین اعمال کرد.

دو طرف اکنون به‌طور رسمی از نبردهای حقوقی به سمت یافتن راه‌حل‌های مبتنی بر بازار حرکت کرده‌اند. این مذاکرات باعث کاهش تنش‌های تجاری شده و الگویی برای همکاری در حوزه‌هایی مانند انرژی خورشیدی و باتری‌های لیتیومی فراهم آورده است. علاوه بر به‌تعویق انداختن برنامه‌های احداث کارخانه در خارج، پکن همچنین تلاش دارد با افزایش تولید و مصرف داخلی، شرایط سخت‌تر تجارت جهانی را جبران کند.

سال ۲۰۲۵ می‌تواند سالی مناسب برای خودروسازان چینی باشد تا تمرکز خود را بر بازار داخلی معطوف کنند. آن‌ها می‌توانند از ریسک‌های ژئوپلیتیکی دوری کرده و از مشوق‌های دولتی برای افزایش مصرف از جمله خرید خودرو استفاده کنند.



بزرگ‌ترین کشتی حمل خودرو جهان در چین ساخته شد

بزرگ‌ترین کشتی حمل خودرو جهان توسط شرکت کشتی‌سازی China Merchants Jinling در نانجینگ ساخته و به خودروساز چینی بی‌وای‌دی تحویل داده شد. این کشتی که بی‌وای‌دی شنجن (BYD Shenzhen) نام دارد، به افتخار شهر شنجن (محل استقرار دفتر مرکزی بی‌وای‌دی، تولیدکننده پیشتاز خودروهای برقی جهان) نام‌گذاری شده است. کشتی مذکور دارای سیستم سوخت دوگانه است و می‌تواند با گاز طبیعی مایع (LNG) و سوخت متداول کار کند.

به گزارش maritimeducation.com، بی‌وای‌دی شنجن با ظرفیتی بیش از ۹,۱۰۰ واحد معادل خودروی استاندارد (CEU) رکورد پیشین متعلق به شرکت نروژی Høegh Autoliners را پشت سر گذاشته است. این کشتی ۲۱۹ متر طول و ۳۷.۷ متر عرض دارد و می‌تواند تا ۹,۲۰۰ خودرو را حمل کند. این نخستین کشتی از این نوع است که برای شرکت

بی‌وای‌دی ساخته شده و دارای ۱۶ طبقه بوده و حداکثر سرعت آن به ۱۹ گره دریایی می‌رسد.

این غول دریایی مجهز به فناوری‌های سبز پیشرفته‌ای است که شامل موتورهای اصلی با بهره‌وری بالا و صرفه‌جویی در انرژی، سیستم هیبریدی باتری، ژنراتور محور، سامانه بازیابی گاز تبخیری (BOG)، اتصال برق ساحلی ولتاژ بالا، فناوری کاهش انتخابی کاتالیزوری (SCR) و پوشش‌های ضدخزه و کاهش‌دهنده اصطکاک است. این قابلیت‌ها موجب افزایش کارایی انرژی و تطابق کامل با جدیدترین استانداردهای کاهش آلاینده‌ها سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) شده‌اند.

بی‌وای‌دی شنجن چهارمین کشتی حمل خودروی شرکت بی‌وای‌دی است که به سه کشتی Ro-Ro موجود این شرکت می‌پیوندد. در سال ۲۰۲۲، بی‌وای‌دی طرح سرمایه‌گذاری ۵ میلیارد یوانی برای سفارش ساخت هشت کشتی Ro-Ro تا سال ۲۰۲۶ را اعلام کرد؛ هر یک از این کشتی‌ها ظرفیت حمل بیش از ۷،۰۰۰ خودرو را دارند و به سامانه پیش‌رانه سوخت دوگانه مجهز هستند. این شرکت تاکنون سه کشتی دیگر از همین مدل را از شرکت China Merchants Industry سفارش داده که همگی قرار است در سال جاری تحویل شوند. با این کشتی‌ها، ناوگان بی‌وای‌دی به ظرفیت سالانه بیش از یک میلیون دستگاه خودرو خواهد رسید.

مشخصات رکوردشکن بی‌وای‌دی شنجن:

- ظرفیت: ۹،۲۰۰ فضای استاندارد حمل خودرو
- ابعاد: ۲۱۹.۹ متر طول، ۳۷.۷ متر عرض، دارای ۱۶ طبقه
- سرعت: ۱۹ گره دریایی

• پیش‌رانه دوگانه (LNG و سوخت معمولی) مطابق با استانداردهای

آلاینده‌گی Tier III سازمان IMO

- سیستم هیبریدی باتری و ژنراتور محور برای افزایش بهره‌وری
- فناوری‌های صرفه‌جویی در انرژی شامل: SCR، بازیافت گازهای خروجی (EGR) و برق‌گیری از ساحل برای آلاینده‌گی صفر در بندر

حرکتی راهبردی در جهت گسترش جهانی بی‌وای‌دی

این کشتی بخشی از سرمایه‌گذاری ۵ میلیارد یوانی (۶۸۷ میلیون دلار) شرکت بی‌وای‌دی در توسعه ناوگان هشت‌فروندی Ro-Ro تا سال ۲۰۲۶ است. تحویل‌های قبلی شامل:

• ۱. BYD Explorer No (ژانویه ۲۰۲۴)

• BYD Changzhou (دسامبر ۲۰۲۴)

• BYD Hefei (ژانویه ۲۰۲۵ - نخستین کشتی PCTC متعلق

به BYD)

• BYD Changsha (راه‌اندازی در مارس ۲۰۲۵)

وانگ جون‌بائو، مدیرکل امور شرکتی بی‌وای‌دی، این کشتی را «پل دریایی» میان تولید هوشمند چین و بازارهای جهانی توصیف کرد.

گام بعدی:

بی‌وای‌دی شنجن قرار است به‌زودی نخستین سفر دریایی خود را آغاز کند؛ در حالی که تازه‌ترین کشتی بی‌وای‌دی با نام BYD Xi'an نیز در آوریل ۲۰۲۵ به آب انداخته شده است.



شپینگ از ترانه هوش مصنوعی خود در خودروهای خودران استفاده می‌کند

سازنده خودروهای الکتریکی چینی شپینگ (Xpeng) توسعه ترانه هوش مصنوعی خود را برای نیروبخشی به خودروهای نیمه خودران خود افزایش داده و اولین مدل تولید انبوه آن از به زودی به ترانه تورینگ (Turing) مجهز خواهد شد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این ترانه که از Drive Orin X انویدیا قدرتمندتر است، در تمام مدل‌های تولیدی شپینگ استفاده می‌شود، چراکه این خودرو ساز برقی، محصولات پیشرفته خود را ارتقا می‌دهد. این ترانه همچنین می‌تواند ماشین‌های پرنده و ربات‌های در حال توسعه توسط شرکت‌های وابسته به آن را تأمین کند. مدیرعامل شپینگ گفت: ترانه‌های ما در آینده در خودروهایمان

در سراسر جهان دیده خواهند شد. ما امیدواریم قوانین راهنمایی و رانندگی در هنگ کنگ و سایر بازارهای خارج از کشور به خودروهای ما با سیستم‌های رانندگی خودکار اجازه دهد تا سال آینده به خیابان‌ها بروند. مشخص نیست کدام مدل خودروهای برقی شروع به استفاده از این تراشه خواهد کرد.

سطح هوش به میدان نبرد جدیدی برای خودروسازان برای غلبه بر رقابت سخت در چین تبدیل شده است. مدیرعامل شیپینگ در ماه آگوست ۲۰۲۴ گفت تراشه تورینگ که برای قابلیت‌های رانندگی خودکار سطح ۴ (L۴) طراحی شده، از نظر قدرت محاسباتی سه برابر قدرتمندتر از Drive Orin X انویدیا است که در وسایل نقلیه هوشمند موجود خود نصب شده است.

این تراشه، مغز پلت‌فرم هوش مصنوعی شیپینگ است که به نام Canghai شناخته می‌شود و نماد چشم‌انداز این خودروساز مستقر در گوانگژو در توسعه فناوری رانندگی خودکار بومی برای خودروهای الکتریکی تولید انبوه در سرزمین اصلی چین از زمان تأسیس آن در سال ۲۰۱۴ است. در حال حاضر، خودروهای شیپینگ مانند سدان PV و SUV G۶ می‌توانند مسیر خود را به‌طور خودکار در بزرگراه‌ها و خیابان‌های سرزمین اصلی چین طی کنند، اما رانندگان موظف هستند که با دست‌های خود روی فرمان کاملاً هوشیار باشند. آن‌ها به عنوان خودروهای نیمه مستقل در نظر گرفته می‌شوند و به عنوان خودروهای L۲+ طبقه‌بندی می‌شوند. مدل L۳ به عنوان یک سیستم «بدون دست» در نظر گرفته می‌شود، اما همچنان از رانندگان می‌خواهد که مسئولیت ایمنی را بر عهده و آماده رانندگی باشند، در حالی که L۴ به رانندگان این امکان را می‌دهد که

طبق استانداردهای تعیین شده توسط SAE International مستقر در ایالات متحده، در مناطق تعیین شده چشمان خود را از جاده بردارند. شپینگ اخیراً اعلام کرد فناوری خودران خود را با هوش مصنوعی در هنگ کنگ آزمایش خواهد کرد و اولین گام خود را در گسترش جهانی با وسایل نقلیه نیمه خودران خود برداشته است.

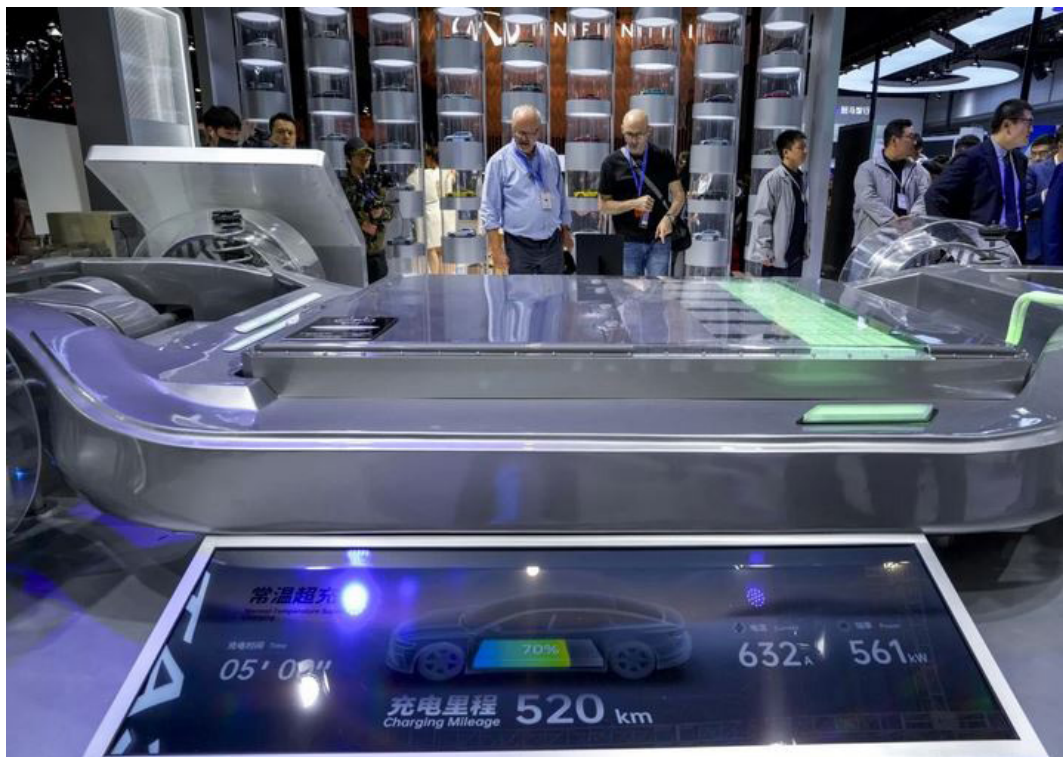
خودروسازان برجسته چینی مانند شپینگ ثابت کرده‌اند که در قابلیت‌های رانندگی خودران نسبت به تسلا برتری دارند، اما فناوری‌های آن‌ها فقط به صورت محلی کار می‌کنند و به اندازه سیستم FSD [خودران کامل] تسلا بین‌المللی نیستند.

با این حال، نرم‌افزار FSD تسلا - که در ماه فوریه با قیمت ۶۴ هزار یوان (۸۷۷۶ دلار آمریکا) در سرزمین اصلی در دسترس قرار گرفت - عملکرد ضعیف‌تری نسبت به سیستم کمک راننده شپینگ در خواندن خط‌ها و تشخیص چراغ‌های راهنمایی دارد.

شپینگ سال ۲۰۲۴ استفاده از سیستم خودران اولیه خود را که به نام X NGP شناخته می‌شود را در تمام شهرهای سرزمین اصلی گسترش داد تا قبل از راه‌اندازی نرم‌افزار FSD تسلا در چین، خریداران بیشتری را جذب کند. این اولین بار در سرزمین اصلی بود که سیستم رانندگی نیمه خودران را در سراسر کشور ارائه کرد.

AeroHT، یکی از زیرمجموعه‌های شپینگ، نیز در میان بازیکنان پیشرو است که خودروهای پرنده را در سرزمین اصلی توسعه می‌دهد.

تسلا پیش‌تاز در بخش بازار خودروهای برقی ممتاز سرزمین اصلی چین است. شپینگ، نیو مستقر در شانگهای و لی‌اتو که مقر آن در پکن است به عنوان بهترین پاسخ چین به تسلا در نظر گرفته می‌شود.



رقابت فناوری‌های تعویض باتری و شارژ فوق‌سریع در صنعت خودروی برقی چین



تلاش‌های صنعت خودروی الکتریکی چین برای کاهش نگرانی مصرف‌کنندگان درباره برد خودروها، فناوری تعویض باتری را در برابر فناوری شارژ فوق‌سریع قرار داده است؛ اگرچه هر دو راهکار باعث صرفه‌جویی در زمان رانندگان می‌شوند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، هر یک از این فناوری‌ها مزایا و معایب خود را دارند، اما در بلندمدت با یکدیگر هم‌زیستی خواهند داشت. مدل تعویض باتری این امکان را برای صاحبان خودرو فراهم

می‌سازد تا بسته باتری تخلیه‌شده را تنها در ۱۰۰ ثانیه با یک بسته کاملاً شارژ شده تعویض کنند. در سوی دیگر، فناوری شارژ فوق‌سریع می‌تواند تنها در ۵ دقیقه انرژی لازم برای ۴۰۰ کیلومتر رانندگی را فراهم کند.

شرکت خودروسازی نیو مستقر در شانگهای، به‌عنوان پیشگام در فناوری باتری‌های قابل تعویض شناخته می‌شود و اکنون بیش از ۳ هزار ایستگاه تعویض باتری در سراسر چین اداره می‌کند. این شرکت همچنین با چندین خودروساز از جمله جیلی، دومین خودروساز بزرگ چین در بخش خودروهای سواری و شرکت CATL بزرگ‌ترین تولیدکننده باتری خودروهای برقی در جهان برای ترویج این فناوری همکاری دارد.

شرکت CATL قصد دارد در سال جاری میلادی هزار ایستگاه تعویض باتری در چین احداث کند. تا پایان سال ۲۰۲۴ CATL موفق به ثبت سفارش اشتراک برای ۱۰۷,۵۰۰ باتری قابل تعویض Choco-SEB از بیش از ۳۰ شرکت شده است.

شرکت‌های نیو و CATL جدیدترین محصولات خود را در نمایشگاه خودروی شانگهای به نمایش گذاشتند؛ اما آن‌ها برای جذب بازدیدکنندگان، با شرکت بی‌وای‌دی رقابت سختی دارند. بی‌وای‌دی به‌عنوان بزرگ‌ترین سازنده خودروی الکتریکی در جهان - که تولیدکننده باتری نیز هست - مدل‌های Han L و Tang L را که با پلتفرم فوق‌العاده Super e-Platform پشتیبانی می‌شوند، به نمایش گذاشته است؛ پلتفرمی که توان اوج شارژ هزار کیلووات (یا ۱ مگاوات) را ارائه می‌دهد.

فناوری تعویض باتری این پتانسیل را دارد که تا ۴۰ درصد از هزینه مالکیت یک خودروی الکتریکی نو را کاهش دهد - رقمی معادل ۴۰ تا

۵۰ هزار یوان (حدود ۶,۸۷۶ دلار) - زیرا مالکان می‌توانند باتری‌ها را از خودروسازان یا شرکت‌های ثالث اجاره کنند.

اما پیاده‌سازی این فناوری نیازمند توافق در سطح کل صنعت است، چراکه باید استاندارد واحدی برای باتری‌ها تعریف شود. همچنین، سرمایه‌گذاری تازه‌ای برای احداث ایستگاه‌های بیشتر در سراسر کشور نیاز است.

فناوری شارژ فوق‌سریع نیازمند سرمایه‌گذاری اضافی از سوی خودروسازان نیست، اما در ساعات اوج مصرف به تأمین برق کافی نیاز دارد. همچنین ممکن است این فناوری عمر باتری را کاهش دهد.

هر دو روش در دو تا سه سال گذشته به سرعت رشد کرده‌اند، در حال حاضر، هم‌زیستی این دو فناوری باعث شده مصرف‌کنندگان بیشتری به جای خودروهای بنزینی، خودروهای برقی را انتخاب کنند. در آینده شاید این رقابت بازی مجموع صفر نباشد، چراکه هر کدام مزایای خاص خود را دارند.

این دو فناوری می‌توانند سناریویی برنده-برنده را رقم بزنند و به نوعی مکمل یکدیگر هستند. شارژ فوق‌سریع با تعویض باتری در تضاد نیست. طبق اعلام انجمن خودروهای سواری چین (CPCA)، بیش از ۶۰ درصد از خودروهای تحویلی در چین در سال گذشته، برقی بودند.

در سال ۲۰۲۴، ۱۰.۹ میلیون خودروی الکتریکی - شامل خودروهای تمام‌برقی و هیبریدی شارژی - به مشتریان در چین تحویل داده شد که نسبت به سال قبل ۴۱ درصد افزایش داشته و حدود نیمی از کل خودروهای فروخته‌شده در این کشور را تشکیل می‌دهد.



استقبال روسیه و خاورمیانه از خودروهای برقی چینی



روسیه و خاورمیانه از خودروهای برقی چینی استقبال می‌کنند، در حالی که آمریکا و اروپا تعرفه‌های حمایتی وضع می‌کنند. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، انتظار می‌رود صادرات خودرو چین پس از دو سال رشد سریع، امسال به دلیل تنش‌های ژئوپولیتیکی کاهش یابد. تعرفه‌های آمریکا نیز هزینه صادرات صنعت خودروسازی چین را تا ۴۶ میلیارد دلار افزایش خواهد داد.

صادرات خودروهای چینی در سال ۲۰۲۵ با رشد حدود ۴ درصدی به ۶.۷ میلیون دستگاه خواهد رسید. سال گذشته، صادرات خودروهای چین با رشد ۲۳ درصدی به ۶.۴ میلیون دستگاه رسید؛ این افزایش عمدتاً

ناشی از رشد ۲۸ درصدی فروش به روسیه و بلاروس و ۶۱ درصدی به خاورمیانه بود که به منظور جبران محدودیت‌های صادراتی به آمریکای شمالی و اروپا صورت گرفت.

صادرات خودرو چین به روسیه و بلاروس در پنج سال گذشته بیش از دو برابر شده و به‌طور جزئی این کشور را از نوسانات تعرفه‌ای محافظت کرده است.

بسیاری از کشورها از سال ۲۰۲۴ به بعد، تعرفه‌های واردات خودروهای چینی را افزایش داده‌اند؛ در این میان، آمریکا با اعمال تعرفه‌ای تا ۲۴۵ درصد، بالاترین نرخ را دارد. همچنین تولیدکنندگان خودروهای برقی چینی با تعرفه‌هایی چون ۱۰۰ درصد در کانادا، ۳۵ درصد در برزیل و بین ۱۷.۸ تا ۴۵.۳ درصد در اروپا مواجه هستند.

تعرفه‌های آمریکا، هزینه صادرات خودروهای چینی به این کشور را ۴۶ میلیارد دلار افزایش خواهد داد که از این میزان، ۷.۲ میلیارد دلار بر دوش تولیدکنندگان خودرو و ۳۸.۸ میلیارد دلار بر دوش تأمین‌کنندگان قطعات خواهد بود.

در حالی‌که جنگ تجاری صادرات به آمریکای شمالی را محدود می‌کند، پیش‌بینی می‌شود شرکت‌های چینی با گسترش حضور در آسیای جنوب شرقی، خاورمیانه، آمریکای جنوبی و روسیه، سهم جهانی خود را از ۲۱ درصد در سال گذشته به ۳۰ درصد در سال ۲۰۳۰ افزایش دهند. چین همچنان سلطه بی‌رقیب خود را در بازار داخلی حفظ کرده است، به‌طوری‌که برآورد می‌شود سهم برندهای داخلی از بازار از ۶۷ درصد در سال جاری به ۷۶ درصد در سال ۲۰۳۰ برسد. در مقابل، سهم برندهای خارجی از ۳۳ درصد به ۲۴ درصد کاهش خواهد یافت.

فروش داخلی خودرو در چین از ۲۵.۸ میلیون دستگاه در سال گذشته به ۲۶.۸ میلیون در ۲۰۲۵ و ۲۹.۸ میلیون در سال ۲۰۳۰ خواهد رسید. همچنین وسایل نقلیه انرژی نو (NEV) تا سال ۲۰۳۰ حدود ۷۷ درصد از فروش را تشکیل خواهند داد (در مقایسه با ۵۴ درصد در سال ۲۰۲۵). نمایشگاه خودروی شانگهای ۲۰۲۵، رقابت شدید در صنعت خودروهای برقی چین را به نمایش گذاشته، در حالی که برندهای بین‌المللی مانند تسلا، کیا، شورولت، رولزرویس و جگوار لندروور در این نمایشگاه غایب هستند.

با توجه به ظرفیت تولید پایین تاریخی، فشار زیادی بر خودروسازان ضعیف‌تر - به‌ویژه برندهای خارجی - که از مقیاس فروش کافی برخوردار نیستند، وارد خواهد شد.



چین چگونه می‌تواند با تعرفه‌های خودرویی ترامپ مبارزه کند؟



در روزهای گذشته که صنعت جهانی خودرو برای نمایشگاه بزرگ خودروی چین در شانگهای گرد هم آمده بود، شرکت خودروسازی برقی Zeekr رویدادی را برگزار کرد؛ موضوع اصلی گفتگوها تعرفه‌ها بود. به گزارش بلومبرگ، اثرات ناشی از جنگ تجاری که توسط دونالد ترامپ آغاز شد، همچنان ادامه دارد و به‌نظر می‌رسد تا سال‌ها باقی خواهد ماند. سیاست‌های حمایتی و محافظه‌کارانه رئیس‌جمهور آمریکا باعث شده است که بسیاری از شرکت‌ها از سرمایه‌گذاری برای ساخت تأسیسات در ایالات متحده خودداری کنند. مدیرعامل شرکت نیو اظهار داشت سرمایه‌گذاری‌های کلان به ثبات و پیوستگی در سیاست‌گذاری نیاز دارند و ما هیچ درکی از چنین ثباتی نداریم.

برای بسیاری از خودروسازان چینی، عملاً حذف شدن از بازار آمریکا منجر به تمرکز بر بازارهای جایگزین از جمله آسیای جنوب شرقی و خاورمیانه شده است. حتی اروپا نیز با وجود تعرفه‌هایی تا سقف ۴۵.۳ درصد بر خودروهای برقی چینی، به عنوان بازاری جذاب باقی مانده است. نشانه‌هایی از کاهش تنش دیده می‌شود، چرا که مقامات اتحادیه اروپا در حال بررسی جایگزینی این تعرفه‌ها با سهمیه‌های قیمت حداقلی هستند.

برخی از بزرگ‌ترین نام‌های صنعت خودرو چین، از جمله شرکت پیشروی بی‌وادی و غول باتری‌سازی CATL، هم‌اکنون کارخانه‌هایی در این منطقه دارند و شرکت‌های دیگری نیز در حال پیوستن به آن‌ها هستند. لیپ‌موتور در جریان نمایشگاه اعلام کرد که برنامه دارد از سال آینده در اروپا تولید را آغاز کند. شرکت هون‌گچی که خودروساز دولتی و تأمین‌کننده خودروهای مقامات سیاسی چین است، در حال بررسی شراکت‌های تولیدی در این قاره است. پیش‌تر نیز چانگان اعلام کرده بود که چنین برنامه‌ای را مدنظر دارد.

با اینکه هنوز جزئیات تعرفه‌های آمریکا، از جمله میزان دقیق آن‌ها برای خودروهای خاص و اینکه آیا برخی قطعات معاف خواهند شد یا خیر، مشخص نیست، اما همین عدم قطعیت تاکنون موجب تغییر شکل زنجیره‌های تأمین شده است. برخی معتقدند این روند در نهایت به تقویت موقعیت چین منجر خواهد شد. موضوع فقط ساخت یک کارخانه نیست، بلکه ایجاد کل شبکه زنجیره تأمین در بازارهای دیگر است. هدف اولیه این سیاست‌ها چنین چیزی نبوده، اما نتیجه‌اش همین خواهد بود.



علاوه بر تعرفه‌ها، فناوری‌های نوینی که در خودروهای برقی چین حالا به ویژگی‌هایی استاندارد تبدیل شده‌اند، در این نمایشگاه به چشم می‌خورد. یکی از جدیدترین فناوری‌های محبوب، سیستم‌های فرمان صوتی است که با کمک شرکت دیپ‌سیک توسعه یافته‌اند؛ استارت‌آپی چینی که اوایل سال جاری با مدل هوش مصنوعی متن‌باز خود که توانایی استدلال انسانی را تقلید می‌کند، بسیار مورد توجه قرار گرفت. رسانه‌های داخلی گزارش داده‌اند که حداقل ۲۰ خودروساز، از جمله FAW-Volkswagen و SAIC-GM، این مدل را در سیستم‌های خود ادغام کرده‌اند یا قصد انجام این کار را دارند.

در همین حال، شرکت چینی هواوی در حال تثبیت جایگاه خود به عنوان تأمین‌کننده اصلی نرم‌افزارهای رانندگی هوشمند برای شرکت‌هایی مانند بی‌وای‌دی است. به گفته هواوی، فناوری این شرکت نقش مؤثری در جلوگیری از دو میلیون تصادف احتمالی ایفا کرده است.



در چین، ایمنی برای رانندگان و نهادهای نظارتی اهمیت بالایی دارد، به‌ویژه پس از تصادفی مرگبار با خودروی برقی شیائومی SUV که هنگام فعال بودن سیستم رانندگی خودکار دچار سانحه شد. این حادثه منجر به سخت‌گیری بیشتر در مقررات مربوط به سیستم‌های کمک‌راننده شد، به‌خصوص در زمینه وعده‌هایی که تولیدکنندگان در خصوص عملکرد این سیستم‌ها ارائه می‌دهند. هرچند این حادثه عرضه نخستین شاسی‌بلند شیائومی را به تعویق انداخت، اما این شرکت اعلام کرده که همچنان طبق برنامه و در ماه ژوئن یا ژوئیه خودرو را عرضه خواهد کرد و علاقه به محصولات آن همچنان زیاد است.

در غرفه بی‌وای‌دی نیز استقبال پرشوری از سوی بازدیدکنندگان دیده شد که نشان‌دهنده محبوبیت پایدار این برند بومی است. بی‌وای‌دی اکنون برند شماره یک خودروی چین است و در خط مقدم انقلاب جهانی خودروهای برقی قرار دارد—و این مسیر بسیار متفاوت با نخستین

محصول آن یعنی مدل F۳ است که شباهت زیادی به تویوتا کرولا داشت. حالا این شرکت قصد دارد وارد بازار خودروهای لوکس و اسپرت شود. طراح ارشد شرکت، طرح مفهومی‌ای برای برند پریمیوم Denza روغایی کرد که رقیبی برای پورشه ۹۱۱ محسوب می‌شود. برند لوکس Yangwang نیز برای نخستین بار مدل U۸L را معرفی کرد؛ شاسی‌بلندی به طول ۵.۴ متر که قرار است در نیمه دوم سال جاری عرضه شود.



هرچند قیمت نهایی مدل جدید اعلام نشده، اما انتظار می‌رود مشابه مدل U۸ قبلی، قیمت آن از یک میلیون یوان (حدود ۱۵۰ هزار دلار) فراتر رود. بی‌وای‌دی خوش‌بین است که مشتریان توانمند برای خودروهای لوکس همچنان وجود دارند. این شرکت قصد دارد نه تنها مدل‌های بیشتری در محدوده فعلی قیمت خود (بین ۶۰۰ هزار تا ۲ میلیون یوان) عرضه کند، بلکه محصولات بسیار لوکس‌تری را با قیمت‌های بالاتر نیز وارد بازار نماید.



پیشنهاد جیلی برای خرید کامل Zeekr و خروج آن از بورس نیویورک



شرکت خودروسازی جیلی، دومین خودروساز بزرگ چین، قصد دارد کنترل کامل شرکت تابعه خود یعنی Zeekr Intelligent Technology را به دست گرفته و این واحد تولید خودروهای برقی لوکس را در قالب یک پیشنهاد خصوصی سازی، از بورس نیویورک خارج کند. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، جیلی که هم‌اکنون مالک ۶۵.۷ درصد از سهام Zeekr است، پیشنهاد غیرالزام‌آوری را به ارزش ۲.۵۶۶

دلار به ازای هر سهم برای خرید باقیمانده ۳۴.۳ درصدی شرکت ارائه داده است. پرداخت می‌تواند به صورت نقدی یا در قالب سهام صورت گیرد. جیلی در این اطلاعیه اعلام کرد که این اقدام به ایجاد یک سکوی فهرست‌نویسی یکپارچه منجر خواهد شد.

این اقدام همچنین به گروه کمک می‌کند تا جهت‌گیری استراتژیک آینده Zeekr را با توجه به چالش‌های جهانی بازار و اقتصاد مشخص کند. همچنین چون Zeekr برندی جهانی با تمرکز بر بازار خودروهای برقی لوکس است، به‌دست‌آوردن کنترل کامل سهام آن از نظر استراتژیک برای گروه اهمیت زیادی دارد.

این پیشنهاد که ۱۳.۶ درصد بالاتر از قیمت آخرین معامله Zeekr است، در صورت انجام کامل به صورت نقدی، ممکن است تا ۲.۲۴ میلیارد دلار برای خرید ۸۷۳ میلیون سهمی که جیلی هنوز در اختیار ندارد هزینه داشته باشد. بر این اساس، کل ارزش شرکت ۶.۵ میلیارد دلار برآورد می‌شود.

سرمایه‌گذاران می‌توانند بین دریافت وجه نقد یا دریافت ۱.۲۳ سهم جدید جیلی به ازای هر سهم Zeekr یکی را انتخاب کنند. این پیشنهاد معادل ۲۵.۶۶ دلار به ازای هر گواهی سپرده آمریکایی (ADS) شرکت Zeekr است. بر اساس اطلاعات ثبت‌شده، جیلی قصد دارد این خرید را از طریق وجه نقد، صدور سهام جدید یا اخذ بدهی تأمین مالی کند. جیلی نخستین شرکت چینی است که پس از اظهارات اخیر وزیر خزانه‌داری آمریکا درباره بررسی همه گزینه‌ها درخصوص سهام چینی‌های فهرست‌شده در آمریکا، قصد خروج یک واحد تابعه از بورس‌های آمریکایی را دارد. این اقدام پس از آن مطرح شد که دونالد

ترامپ رئیس‌جمهور آمریکا با طرح تعرفه‌های متقابل، شعله‌های جنگ تجاری را برافروخت.

شرکت Zeekr در می ۲۰۲۴ و سه سال پس از تأسیس، وارد بورس نیویورک شد. این خودروساز برقی در میان برندهای لوکس چینی یکی از سریع‌ترین رشد‌ها را تجربه کرده است. این شرکت در سال ۲۰۲۴ بیش از ۲۲۲,۰۰۰ دستگاه خودرو به مشتریان تحویل داد که نسبت به سال قبل ۸۷ درصد رشد نشان می‌دهد.

معاملات پیش‌گشایش حاکی از آن بود که ارزش گواهی‌های سپرده Zeekr ممکن است تا ۱۰ درصد افزایش یابد و به ۲۵.۰۶ دلار برسد. سهام این شرکت در سال جاری تاکنون ۲۰ درصد کاهش داشته است. در همین حال، اخیراً سهام جیلی در هنگ‌کنگ با افزایش ۰.۲ درصدی به ۱۶.۷۸ دلار هنگ‌کنگ رسید. در سال ۲۰۲۵، سهام جیلی ۱۳ درصد رشد کرده که هم‌راستا با روند صعودی شاخص Hang Seng بوده است.



استقبال خودروسازان آلمانی و ژاپنی از هوش مصنوعی چینی



خودروسازان آلمانی و ژاپنی به سرعت در حال ادغام مدل‌های هوش مصنوعی توسعه‌یافته در چین در سامانه‌های هوشمند کابین خودروهای خود هستند، در حالی که شرکت آمریکایی تسلا همچنان منتظر تأیید پکن برای عرضه قابلیت «رانندگی کامل خودکار» (FSD) در بازار چین است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، در نمایشگاه خودروی شانگهای ۲۰۲۵، مدل‌های هوش مصنوعی ساخته‌شده توسط شرکت‌های فناوری چینی مانند دیپ‌سیک و غول‌های فناوری چون بایت‌دنس، بیدو و علی‌بابا، به گزینه‌های پرتیردادار میان خودروسازان بدل شده‌اند.

مرسدس بنز آلمان، مدل الکتریکی CLA خود با فاصله محوری بلند را معرفی کرد که به سیستم هوش مصنوعی مبتنی بر مدل زبان بزرگ Doubao (توسعه یافته توسط بایت دنس) مجهز است. این خودرو اولین محصول تولید انبوه برای بازار چین پس از توافق همکاری در آگوست ۲۰۲۴ است. طبق اعلام Volcano Engine (زیرمجموعه رایانش ابری بایت دنس)، دستیار هوش مصنوعی این خودرو تنها در ۰.۲ ثانیه فعال می‌شود.

بی‌ام‌و نیز خودروی برقی آینده‌اش با نام Neue Klasse را به نمایش گذاشت که از مدل هوش مصنوعی Qwen متعلق به علی‌بابا بهره می‌برد؛ علی‌بابا این همکاری را «گامی مهم در جهت تحرک مبتنی بر هوش مصنوعی» توصیف کرده است.

نيسان و هوندا از ژاپن، اعلام کردند که در حال یکپارچه‌سازی مدل دیپ‌سیک در سیستم کابین خودروهایشان هستند تا عملکرد چت‌بات و تعامل صوتی بهبود یابد.



سایک فولکس واگن (همکاری مشترک سایک موتور و گروه فولکس واگن)، اعلام کرد که در شاسی بلند جدید Teramont Pro از مدل‌های Ernie (ایدو) و دیپ‌سیک استفاده کرده است.

در حالی که شرکت‌های چینی در نمایشگاه حضوری پررنگ داشتند، تسلا که به دنبال اخذ مجوز دولتی برای استفاده از سیستم رانندگی خودکار FSD در چین است، در این رویداد غایب بود. پیشرفت سریع مدل‌های هوش مصنوعی بزرگ، قابلیت اجرای دستورات پیچیده را به کابین‌های هوشمند افزوده است.

هوآوی، از راه‌اندازی سیستم کابین هوشمند HarmonySpace ۵ با معماری ترکیبی متکی بر مدل‌های دیپ‌سیک و Pangu خبر داد که تجربه موسیقی و سرگرمی درون خودرو را بهبود می‌بخشد. شرکت iFlytek نیز پلتفرم هوش مصنوعی خودرو خود را معرفی کرد که از مدل‌های متن‌باز پشتیبانی می‌کند و به خودروسازان اجازه می‌دهد تا سامانه‌های کابین را طبق نیاز خود شخصی‌سازی کنند.

این تحولات نشان می‌دهد در حالی که تسلا هنوز پشت درهای بسته مقرراتی چین مانده، شرکت‌های چینی با قدرت در حال پیشبرد هوش مصنوعی در صنعت خودرو هستند و حتی برندهای خارجی نیز به آن‌ها روی آورده‌اند. ■

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 | انرژی های نو و تجدیدپذیر

ماهنامه فناوری | چین



ماهنامه چین | هوس مصنوعی و 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

