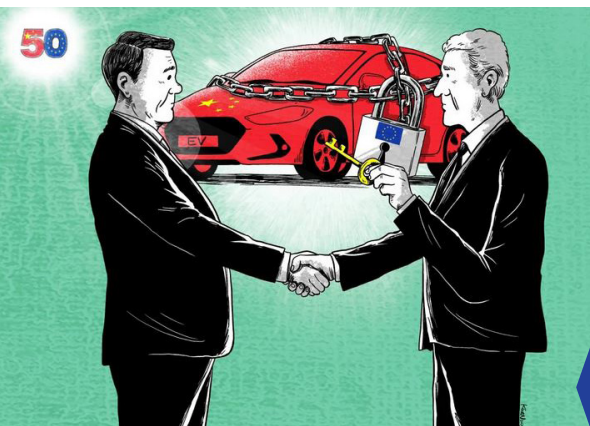


آمادگی صنعت خودروسازی چین برای نسل بعدی فناوری رانندگی خودکار



افزایش چشمگیر فروش خودروهای
بی‌ولای دی در اروپا

رونق خودروهای برقی چین و موانع اتحادیه اروپا؛
آیا همکاری می‌تواند راه را هموار کند؟



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

افزایش چشمگیر فروش خودروهای بی‌وای‌دی در اروپا ۴

وعده ۲ برابر سازی ظرفیت زیرساخت شارژ خودروهای برقی تا سال ۲۰۲۷ در چین ۸

رونق خودروهای برقی چین و موانع اتحادیه اروپا؛ آیا همکاری می‌تواند راه را هموار کند؟ ۱۲

راه اندازی پلتفرم آزمایشی تولید تراشه خودرو در شنژن ۲۰

آمادگی صنعت خودروسازی چین برای نسل بعدی فناوری رانندگی خودکار ۲۴

چین و مهندسی آسیا به‌عنوان کارخانه برتر خودروهای برقی جهان ۲۸

پکن مجوز به‌کارگیری بات‌های مکالمه در خودروهای تسلا، ولوو و بنز را صادر کرد ۳۵

نگاه به بازار جهانی «لی‌اتو» چین با تأسیس مقر بین‌المللی در هنگ‌کنگ ۳۸



افزایش چشمگیر فروش خودروهای بی‌وای‌دی در اروپا



فروش شرکت چینی خودروساز برقی بی‌وای‌دی در اروپا جهش قابل‌توجهی داشته است. این رشد پس از عرضه مدل‌های جدید و گسترش شبکه فروش این شرکت رخ داده و فاصله آن با تسلا، رهبر بازار خودروهای برقی، را کاهش داده است.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست و بر اساس داده‌های انجمن خودروسازان اروپا (ACEA)، مستقر در بروکسل، بی‌وای‌دی در ماه سپتامبر ۲۴،۹۶۳ دستگاه خودروی جدید در اروپا ثبت کرد که تقریباً پنج برابر رقم سال گذشته که تنها ۵،۰۱۳ دستگاه بود، محسوب می‌شود.

این آمار شامل فروش در اتحادیه اروپا، بریتانیا، ایسلند، لیختن اشتاین، نروژ و سوئیس می‌شود.

در مقابل، تسلا در همین ماه با کاهش ۱۰.۵ درصدی نسبت به سال قبل، تنها ۳۹،۸۳۷ دستگاه خودرو به مشتریان اروپایی تحویل داد.

این ارقام نشان می‌دهد که راهبرد بین‌المللی‌سازی بی‌وای‌دی به خوبی در حال اجراست. بی‌وای‌دی که بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروی برقی در جهان است، هنوز باید فروش خود در خارج از چین را افزایش دهد تا توان طراحی و تولید خود را به نمایش بگذارد.

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

بی‌وای‌دی اکنون ۱۳ مدل خودرو در اروپا عرضه می‌کند — در حالی که دو سال پیش تنها ۶ مدل داشت — و اعلام کرده است که تا ۲۰۲۸، تمامی مدل‌های فروخته شده در اروپا به صورت محلی تولید خواهند شد. در ۹ ماه نخست سال ۲۰۲۵، فروش خودروهای جدید بی‌وای‌دی در اروپا با رشد ۳۰۰ درصدی به ۱۲۰،۸۵۹ دستگاه رسید. در همین مدت، تحویل خودروهای تسلا در این منطقه ۲۸.۵ درصد کاهش یافت و به ۱۷۳،۶۹۴ دستگاه رسید.

تسلا تنها خودروهای تمام‌برقی تولید می‌کند، در حالی که سبد محصولات بی‌وای‌دی در اروپا شامل خودروهای تمام‌برقی و هیبریدی قابل شارژ است. بی‌وای‌دی پیش‌بینی کرده است که صادرات امسال حدود ۲۰ درصد از فروش جهانی آن را تشکیل دهد، در حالی که این سهم در سال ۲۰۲۴ تنها ۱۰ درصد بود.



بی‌وای‌دی انتظار دارد در سال ۲۰۲۵ بین ۸۰۰ هزار تا ۱ میلیون دستگاه خودرو به خارج از سرزمین اصلی چین صادر کند، در حالی که مجموع فروش جهانی پیش‌بینی‌شده حدود ۴.۶ میلیون دستگاه است. این شرکت برای پشتیبانی از این موج صادرات، ناوگان اختصاصی کشتی‌های حمل خودرو ایجاد کرده که شامل هشت کشتی بزرگ است؛ بزرگ‌ترین آن‌ها قادر به حمل ۹,۲۰۰ خودرو در هر سفر است.

بی‌وای‌دی همچنین قصد دارد تمام مدل‌های توسعه‌یافته در چین را به بازارهای بین‌المللی عرضه کند تا دامنه محصولات خود در خارج از کشور را گسترش دهد.

با این حال، فروش کلی شرکت در ماه سپتامبر با کاهش ۵.۵ درصدی نسبت به سال گذشته به ۳۹۶,۲۷۰ دستگاه رسید، زیرا رقابت شدید در بازار چین موجب افت فروش داخلی شد. در عوض، فروش خارج از سرزمین اصلی چین ۱۱۶ درصد رشد داشت و با ۷۱,۲۵۶ دستگاه، معادل ۱۸ درصد از کل فروش شرکت را تشکیل داد.

پیش‌بینی مؤسسه جی‌پی مورگان نشان می‌دهد که بازار خودروی سرزمین اصلی چین — بزرگ‌ترین بازار خودرویی و برقی جهان — ممکن است در سال ۲۰۲۶ برای نخستین بار پس از شش سال با افت مواجه شود، به‌ویژه اگر پکن یارانه‌های نقدی و مشوق‌های مالیاتی را برای خریداران حذف کند.

فروش خودرو در چین ممکن است سال آینده ۳ تا ۵ درصد کاهش یابد. خودروسازان برقی چینی می‌توانند در بازارهای خارجی به‌طور متوسط ۲۰ هزار یوان (حدود ۲،۸۰۰ دلار) سود خالص از هر خودرو کسب کنند، چهار برابر بیش از سودی که در بازار داخلی دارند، زیرا محصولاتشان در خارج از چین با قیمت‌های بالاتری فروخته می‌شود.



وعده ۲ برابر سازی ظرفیت زیرساخت شارژ خودروهای برقی تا سال ۲۰۲۷ در چین

چین قصد دارد تا پایان سال ۲۰۲۷ ظرفیت شارژ خودروهای برقی خود را دو برابر کند و با احداث ۲۸ میلیون ایستگاه شارژ در سراسر کشور، به نابرابری موجود در توزیع شبکه‌های عمومی پایان دهد و در عین حال مصرف داخلی در بخش خودروسازی را تحریک کند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، بر اساس سندی که توسط کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات (NDRC) منتشر شده، شبکه توسعه‌یافته جدید بیش از ۳۰۰ میلیون کیلووات ظرفیت شارژ عمومی



چین خودرو

سال سوم - شماره ۲۹ - آذر ۱۴۰۴

فراهم خواهد کرد که پاسخگوی نیاز بیش از ۸۰ میلیون خودروی برقی خواهد بود.

این برنامه اقدام ملی همچنین نصب ۱.۶ میلیون شارژر سریع جریان مستقیم (DC) در مناطق شهری تا سال ۲۰۲۷ را هدف گذاری کرده است که از این میان ۱۰۰ هزار دستگاه از نوع پر قدرت (High-Power) خواهند بود.

برای افزایش کارایی و قابلیت اطمینان شبکه، این برنامه شامل به روزرسانی یا جایگزینی تجهیزات قدیمی تر از هشت سال و همچنین شارژرهای کمتر از ۸۰۰ ولت نیز می شود.

کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات در بیانیه ای جداگانه تأکید کرد: «زیرساخت شارژ چین همچنان با مشکلاتی مانند توزیع نامتوازن شبکه های عمومی، طراحی و کارکرد غیربهبوده تجهیزات، کمبود خدمات شارژ در مناطق مسکونی، ضعف پشتیبانی برق رسانی و ناکارآمدی در بهره برداری و مدیریت روبه روست.»

این نهاد عالی برنامه ریزی اقتصادی افزود که این ابتکار بخشی از طرح پکن برای تقویت مصرف داخلی از طریق تحریک تقاضا در بخش خودرو است؛ طرحی که در ماه مارس معرفی شد.

خودروهای برقی به عنوان یکی از محصولات شاخص صنعتی چین، به سرعت در داخل کشور رواج یافته اند و در عین حال به رشد صادرات نیز کمک کرده اند. بر اساس داده های انجمن فروشندگان خودروی چین (CADA)، تا ماه سپتامبر خودروهای نوانرزی (اعم از تمام برقی و هیبریدی) ۵۷.۸ درصد از فروش خرده فروشی خودروهای سواری داخلی را تشکیل داده اند.

با وجود رشد سریع شبکه شارژ - که تا پایان اوت به ۱۷.۳۵ میلیون واحد رسیده و نسبت به سال گذشته ۵۳.۵ درصد افزایش یافته - همچنان شکاف‌های قابل‌توجهی در زیرساخت‌ها وجود دارد. کمبود ایستگاه شارژ در مناطق بین‌راهی، گردشگری و روستایی همچنان ادامه دارد و این مسئله موجب افزایش «اضطراب بُرد» در میان دارندگان خودروهای برقی شده است.

برای پر کردن این شکاف‌ها، کمیسیون وعده داده است تا پایان سال ۲۰۲۷ حدود ۴۰ هزار شارژر فوق‌سریع (Ultra-fast) با ظرفیت بالای ۶۰ کیلووات در مناطق خدماتی بزرگراه‌ها در سراسر کشور احداث یا ارتقا دهد. تمامی این مناطق - به جز نواحی مرتفع یا بسیار سرد - به ایستگاه شارژ مجهز خواهند شد.

همچنین قرار است در ۱۴ هزار شهرک فاقد ایستگاه عمومی، شارژرهای جریان مستقیم (DC) نصب شود تا پوشش کامل در مناطق روستایی تحقق یابد.

در بخش مسکونی، برنامه شامل پروژه‌های پایلوت در ۱۰۰۰ مجموعه مسکونی خواهد بود تا برنامه‌ریزی، ساخت و نگهداری زیرساخت‌های شارژ خصوصی به‌صورت یکپارچه و منسجم انجام گیرد.

این طرح همچنین بر گسترش آزمایش‌های بزرگ‌مقیاس فناوری «خودرو به شبکه» (V2G) تأکید دارد. بیش از ۵۰۰۰ دستگاه شارژ و تخلیه دوطرفه نصب خواهد شد که قادرند بیش از ۲۰ میلیون کیلووات‌ساعت برق را به شبکه بازگردانند.

کمیسیون توسعه و اصلاحات همچنین وعده داده است ارتقای شبکه توزیع برق، بهبود خدمات شارژ آنلاین از طریق اپلیکیشن‌ها

و وبسایت‌ها و استانداردسازی مکانیزم قیمت‌گذاری را برای افزایش شفافیت و بهبود تجربه کاربری تسریع کند.

برای اجرای مؤثر طرح، از دولت‌های محلی خواسته شده تا برنامه‌های اقدام سه‌ساله متناسب با شرایط منطقه‌ای خود را تدوین کنند. کمیسیون همچنین بر برخورد برابر با همه شرکت‌های فعال در این ابتکار و جذب گسترده‌تر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این حوزه تأکید کرده است.





رونق خودروهای برقی چین و موانع اتحادیه اروپا؛ آیا همکاری می‌تواند راه را هموار کند؟

زمانی که مهندسان فولکس‌واگن در اوایل دهه ۱۹۹۰ وارد تأسیسات خودروساز چینی «فرست آتوموبیل وُرس» (FAW) شدند، با کارخانه‌ای مواجه گشتند که در گذشته متوقف مانده بود.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، همان‌گونه که از نامش پیداست، FAW نخستین خودروساز چین بود که در سال ۱۹۵۳ تأسیس شد. این شرکت با کمک مهندسان اتحاد جماهیر شوروی ساخته شد و نخستین مدل خود را از شرکت روسی «زیل» (ZIL) اقتباس کرد. در آن دوران،

این شرکت به عنوان جواهر تاج صنایع دولتی چین و نماد همکاری میان دو کشور بزرگ سوسیالیستی شناخته می‌شد.

اما دهه‌ها پس از پایان عصر اقتصاد برنامه‌ریزی‌شده، مهندسان آلمانی بازدیدکننده احساس کردند چیز زیادی تغییر نکرده است.

پس از تأسیس شرکت مشترک FAW-Volkswagen در سال ۱۹۹۱ - دومین جوینت ونچر فولکس‌واگن با یک شرکت چینی - کارکنان خارجی خود را در موقعیتی یافتند که باید روش‌های تولید صنعتی را به هم‌تایان چینی آموزش می‌دادند؛ روش‌هایی که برای آلمانی‌ها از مدت‌ها پیش بدیهی شده بود.

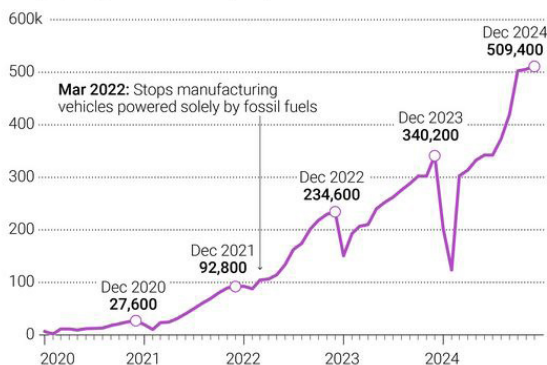
آن زمان واقعاً فرایند یادگیری و درک متقابل بود. برای مثال، فاصله میان صفحات فلزی بدنه خودرو یکی از مشهورترین موارد بود. برای مهندسان چینی، اگر خودرو لق می‌زد و تقریباً هم‌تراز بود، کافی تلقی می‌شد؛ اما برای آلمانی‌ها، تراز بودن باید کامل و محکم می‌بود و بارها آزمایش می‌شد.

بیش از چهار دهه از سال ۱۹۸۴ می‌گذرد، زمانی که فولکس‌واگن با شرکت «سایک موتور» نخستین جوینت ونچر اروپا و چین در صنعت خودروسازی را ایجاد کرد. از آن زمان تاکنون - به‌ویژه با گسترش خودروهای برقی - شاگردان آن روز اکنون به استادان امروز تبدیل شده‌اند.

چندین شرکت چینی از دیگران فاصله گرفته‌اند و در آستانه تبدیل شدن به رهبران جهانی این صنعت قرار دارند، در حالی که غول‌های قدیمی اروپا تلاش می‌کنند از آن‌ها عقب نمانند. برندهای نسبتاً جوانی مانند بی‌وای‌دی و جیلی اکنون در داخل چین فروش چشمگیری دارند و در بازارهای خارجی نیز گام‌های بلندی برداشته‌اند.

China's BYD EV sales surge

BYD plug-in hybrid and EV sales (units)

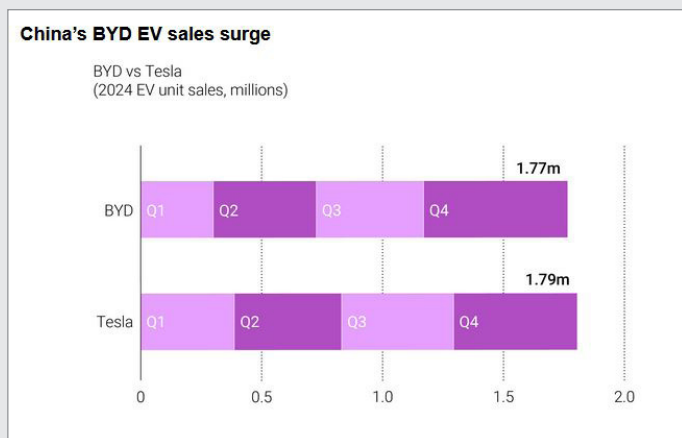


در حالی که سیاستمداران اروپایی نسبت به صنعت خودروهای برقی چین و تهدیدی که ممکن است برای زنجیره تأمین خودروی اتحادیه اروپا ایجاد کند نگران‌اند - تا جایی که بر تولیدکنندگان پیشروی چینی تعرفه‌هایی تا سقف ۴۵.۳ درصد اعمال کرده‌اند و آن‌ها را به دریافت یارانه‌های دولتی بیش از حد متهم می‌کنند - فعالان صنعت می‌گویند هنوز هم می‌توان به توافقی دوجانبه و سودمند میان خودروسازان اروپایی و هم‌تایان چینی دست یافت.

آن‌ها پیشنهاد می‌کنند برندهای اروپایی از بازار پویای داخلی چین برای پیشبرد فعالیت‌های تحقیق و توسعه خود بهره‌برداری کنند، در حالی که شرکت‌های چینی نیز باید آماده ورود به اروپا با ذهنیتی باز برای اشتراک‌گذاری دانش و تخصص باشند.

با توجه به اینکه خودروسازان بومی چین بخش بزرگی از سهم بازار را در داخل گرفته و برندهای سنتی اروپایی را در چین از میدان بیرون

رانده‌اند، این موضوع در سطح خودرو کاملاً سیاسی شده است. اروپایی‌ها به‌سادگی نمی‌توانند اجازه دهند شرکت‌های چینی شغل‌های آن‌ها را از بین ببرند.



تعرفه‌های اتحادیه اروپا بر خودروهای برقی تولید چین که از نوامبر گذشته به‌طور کامل اجرایی شد، بیش از همه شرکت‌هایی مانند بی‌وای‌دی را هدف گرفته، اما برندهای غربی همچون BMW و تسلا را نیز متأثر کرده است، زیرا برخی مدل‌های برقی آن‌ها در چین تولید می‌شود.

پیش‌بینی می‌شود این تعرفه‌ها در نهایت شامل خودروهای هیبریدی قابل شارژ نیز شود. رشد انفجاری واردات از چین در این بخش مشاهده شده است.

با اینکه ورود خودروهای برقی چینی سیاستمداران اروپایی را نگران کرده، خود خودروسازان این قاره دیدگاهی متفاوت دارند.

مدیرعامل مرسدس بنز، در گفت‌وگویی با خبرنگاران گفت: در ذات کارآفرین است که محصول خود را به هر جا که مشتری هست برسد. ابتدا ژاپنی‌ها آمدند، سپس کره‌ای‌ها، بعد یک شرکت آمریکایی، و حالا نوبت چینی‌هاست. چرا چین بزرگ‌ترین بازار ماست؟ چون ما خود به آنجا رفتیم و فرصت را دیدیم... این طبیعت کسب‌وکار و تفکر کارآفرینی است، بنابراین نباید از آن هراس داشت. به گفته او، نوآوری بهترین پاسخ به رقابت جدید است، نه حمایت‌گرایی.

شرکت رنو نیز از جمله خودروسازان بزرگ اروپایی است که از خوشه صنعتی پیشرفته چین بهره می‌برد. اگرچه این گروه فرانسوی در سال ۲۰۲۰ فروش خودروهای بنزینی خود را در چین متوقف کرد، اما از بازار چین خارج نشد.

در سال ۲۰۲۴ رنو مرکز جدید تحقیق و توسعه‌ای در شانگهای تأسیس کرد تا با تکیه بر شبکه کارآمد صنعتی چین، مدل‌های برقی برای بازار اروپا طراحی کند.

رئیس انجمن صنایع خودروسازی آلمان، می‌گوید: ما از چین چیزهای زیادی یاد گرفتیم، از جمله «سرعت چینی» و اینکه باید بسیار سریع‌تر عمل کنیم. شرکت‌های آلمانی نیز می‌توانند در مسیر ورود برندهای چینی به بازار اروپا به آن‌ها کمک کنند. اروپا تنها بازاری برای جذب مازاد تولید نیست؛ بلکه دارای مشتریانی با نیازهای خاص و متمایز است. اروپا همچنان جایگاهی کلیدی در زنجیره تأمین جهانی خودرو دارد. همان‌طور که غول چینی CATL باتری مورد نیاز برندهای داخلی و همچنین BMW و مرسدس بنز را تأمین می‌کند، شرکت‌های اروپایی مانند Continental آلمان و Michelin فرانسه نیز تایرهایی برای

فولکس‌واگن و رنو و همچنین برای برندهای چینی بی‌واید، جیلی و شیائومی تولید می‌کنند.

شرکت‌های چینی باید این درهم‌تنیدگی متقابل زنجیره تأمین را آشکارا نشان دهند و به تأمین‌کنندگان اروپایی سهمی از سود بدهند. پیشنهاد می‌شود شرکت‌های مشترکی (Joint Venture) ایجاد شود تا شرکت‌های اروپایی بتوانند برخی فناوری‌های چینی را مجوز بگیرند و در خاک اروپا تولید کنند. زنجیره‌های تأمین چیزهای زیادی برای عرضه به یکدیگر دارند، اما همکاری تنها در صورتی پایدار خواهد بود که چینی‌ها بخشی از تولید را از کارخانه‌های اروپایی انجام دهند.

به نوعی، از خودروسازان چینی خواسته می‌شود همان کاری را انجام دهند که همتایان اروپایی‌شان دهه‌ها پیش در چین انجام دادند: معرفی فناوری‌ها و روش‌های تولید پیشرفته، در حالی که هر دو طرف به طور مشترک از مزایا بهره‌مند شوند. این دیدگاهی است که بسیاری از برندهای چینی حاضر در اروپا نیز از آن حمایت می‌کنند.

کلید همکاری برد-برد با شرکت‌های اروپایی، داشتن یک استراتژی بلندمدت برای ساخت اکوسیستم مشترک است.

در همین راستا، شرکت نیو در سال ۲۰۲۲ با تأمین‌کننده آلمانی ZF Friedrichshafen توافق‌نامه‌ای برای توسعه سامانه فرمان برقی (steer-by-wire) امضا کرد؛ سامانه‌ای که در آن خودرو بدون اتصال مکانیکی و صرفاً با موتورهای الکترونیکی هدایت می‌شود. این فناوری قرار است نخستین‌بار روی مدل تولید انبوه ET۹ نصب شود.

تأمین‌کنندگان اروپایی هنوز در زمینه‌هایی مانند شاسی و مکانیک خودرو برتری سنتی خود را دارند، در حالی که شرکت‌های چینی در

حوزه‌هایی چون دیجیتال‌سازی و نرم‌افزار پیشرو هستند. با وجود تمرکز شدید بر سهم بازار خودروسازان چینی در اروپا، واقعیت این است که این شرکت‌ها هنوز فاصله زیادی با غول‌های سنتی قاره دارند.

گروه فولکس‌واگن - که برندهایی مانند اسکودا، پورشه و آئودی را نیز شامل می‌شود - همچنان بزرگ‌ترین بازیگر بازار اروپاست. این گروه در هشت‌ماهه نخست سال ۲۰۲۵ بیش از ۱.۹۷ میلیون خودرو فروخت و ۲۷.۵ درصد از بازار را در اختیار گرفت؛ افزایشی ۱.۱ واحد درصدی نسبت به سال پیش.

بالاترین شرکت چینی در جدول، گروه سایک مستقر در شانگهای است که با سهم ۱.۹ درصدی در جایگاه دهم قرار دارد؛ بسیار پایین‌تر از رقبای اروپایی چون استلانتیس، رنو، BMW و مرسدس و حتی پس از تویوتا و هیوندای. شرکت بی‌وای‌دی نیز با سهم ۰.۹ درصدی در رتبه پانزدهم جای گرفته است.

با این حال، نگرانی سیاستمداران اروپایی از سرعت رشد شرکت‌های چینی ناشی می‌شود. برای نمونه، فروش بی‌وای‌دی در هشت‌ماهه نخست ۲۰۲۵ نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۴۴ درصد افزایش یافته است. اگر شرکت‌های چینی بخواهند هر سال فروش خود را در اروپا دو برابر کنند، این کار حتماً جنجال‌برانگیز خواهد بود و واکنش‌های نظارتی را در پی خواهد داشت. استراتژی گام‌به‌گام و آرام بسیار موفق‌تر از رویکرد رشد سریع است.

اگر خودروسازان چینی بتوانند شراکت‌های واقعی و سودآور با شرکت‌ها و تأمین‌کنندگان اروپایی ایجاد کنند، همین شرکای اروپایی بهترین مدافع

آنها در بروکسل خواهند بود. کسب‌وکار خوب خودش حرف می‌زند.
وقتی روابط بلندمدت با شرکا برقرار کنید، آنها خودشان به نمایندگی از
شما سخن خواهند گفت.

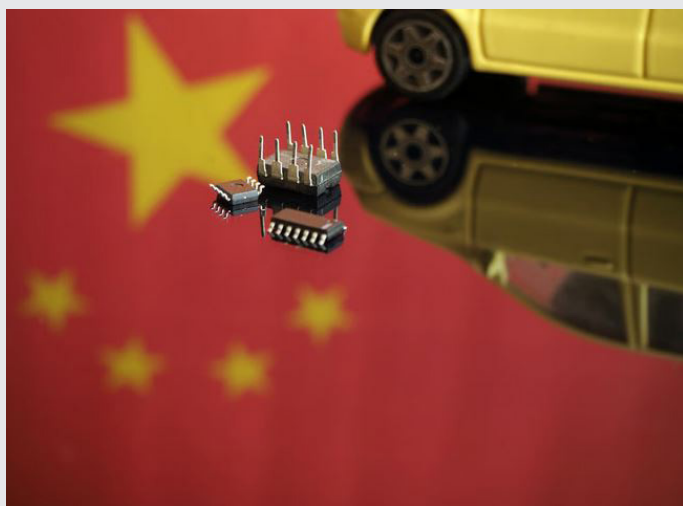


راه اندازی پلتفرم آزمایشی تولید تراشه خودرو در شنژن



یک پلتفرم آزمایش «در سطح ملی» برای نیمه‌رساناهای خودرویی در شنژن آغاز به کار کرده است؛ اقدامی که جدیدترین تلاش چین برای تقویت خوداتکایی فناوری به‌شمار می‌رود و این در حالی است که مناقشه چین و هلند بر سر شرکت سازنده تراشه نکسپیریا زنجیره‌های تأمین جهانی بخش خودرو را در معرض خطر قرار داده است. به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، این پلتفرم، به‌طور مشترک توسط دو شرکت دولتی تأسیس شده است: China Reform Holdings، یک نهاد سرمایه‌گذاری متمرکز بر صنایع مرتبط با امنیت ملی و اقتصاد و مرکز پژوهش و فناوری خودروی چین (CATARC).

بر اساس اعلام مشترک این دو نهاد در کنفرانسی صنعتی در شنژن در همان روز، این پلتفرم با بیش از ۸۰ مجموعه تجهیزات آزمایش و ۱۳ آزمایشگاه ایجاد شده است؛ آزمایشگاه‌هایی که در حوزه‌هایی مانند آزمون‌های محیطی و قابلیت اعتماد در سطح استانداردهای خودرویی، امنیت اطلاعات و تحلیل خرابی تخصص دارند.



این پلتفرم نخستین زیرساخت پشتیبانی‌شده توسط دولت چین برای راستی‌آزمایی استانداردهای تراشه خودرو به‌شمار می‌رود و تلاش چین برای «خوداتکایی و خودتقویت‌گری فناورانه» را - که بخشی از برنامه پنج‌ساله پانزدهم این کشور برای سال‌های ۲۰۲۶ تا ۲۰۳۰ است - تقویت می‌کند.

شهرداری شنژن اعلام کرد این تأسیسات «فرآیند بومی‌سازی تراشه‌های خودرویی پیشرفته را به‌طور کامل آغاز خواهد کرد.»

پکن طی سال‌های اخیر تلاش‌های خود را برای افزایش استفاده از تراشه‌های طراحی‌شده و تولیدشده در داخل میان خودروسازان داخلی تشدید کرده است، زیرا کشور با محدودیت‌های صادرات فناوری از سوی آمریکا روبه‌رو بوده است.

در یک برنامه عملیاتی که اخیراً منتشر شد، وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین و اداره ملی مقررات بازار اهدافی را برای توسعه فناوری‌های هسته‌ای پیشرفته‌تر و افزایش امنیت زنجیره تأمین در بخش‌های الکترونیک و تولید تعیین کردند.

پلتفرم جدید آزمایش تراشه خودرو تحت حمایت دولت در زمانی راه‌اندازی می‌شود که زنجیره‌های تأمین جهانی برای تراشه‌های خودرویی به دلیل اختلالات احتمالی ناشی از مناقشه بر سر شرکت هلندی تحت مالکیت چین نکسپریا - که بخش قابل‌توجهی از بازار جهانی را تأمین می‌کند - با خطر مواجه شده‌اند.

تأسیسات تولید نکسپریا در دونگ‌گوان واقع در استان گوانگ‌دونگ طی روزهای اخیر تولید خود را به‌شدت کاهش داده است.

هلند در ۳۰ سپتامبر با استناد به یک قانون کمتر شناخته‌شده مصوب ۱۹۵۲ به نام قانون در دسترس بودن کالاها کنترل نکسپریا را در اختیار گرفت؛ تنها یک روز پس از آن‌که دولت آمریکا محدودیت‌های صادراتی را به شرکت‌هایی که حداقل ۵۰ درصد مالکیت آن‌ها متعلق به شرکت‌های قرارگرفته در فهرست سیاه واشنگتن باشد، گسترش داد. نکسپریا که به‌طور کامل در مالکیت شرکت تحریم‌شده Wingtech Technology قرار دارد، بدین ترتیب تحت تحریم‌های آمریکا قرار گرفت.

در واکنش، پکن کنترل‌های صادراتی بر محصولات کارخانه دونگ‌گوان اعمال کرد، در حالی‌که واحد چینی نکسپریا به‌طور علنی دستورهای دفتر مرکزی هلند را رد کرد و به کارکنان و مشتریان اعلام نمود که به‌طور مستقل به فعالیت ادامه خواهد داد.

انجمن سازندگان خودرو ژاپن اعلام کرد که نکسپریا پیش از این به تولیدکنندگان قطعات خودروی ژاپنی اطلاع داده بوده که ممکن است نتواند تحویل تراشه‌ها را تضمین کند. همزمان، شرکت فولکس‌واگن هشدار داد که اختلال در تأمین تراشه توسط نکسپریا می‌تواند بر تولید این خودروساز تأثیر بگذارد.



آمادگی صنعت خودروسازی چین برای نسل بعدی فناوری رانندگی خودکار



طبق گفته بزرگ‌ترین سازنده حسگر لایدار خودرویی در جهان، آمادگی‌ها در صنعت خودروی چین برای نسل بعدی قابلیت‌های رانندگی خودکار به‌خوبی در جریان است؛ حتی پیش از آن‌که پکن مسیر مقرراتی لازم را هموار کند.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، گروه هسای (Hesai) آماده است حسگرهای لایدار (LiDAR)، که با استفاده از پرتوهای لیزر فاصله تا اجسام را اندازه‌گیری می‌کنند و دیگر فناوری‌ها را برای مدل‌های پرمیوم دارای قابلیت‌های رانندگی خودکار سطح ۳ (L۳) تأمین کند.

پکن هنوز سیستم‌های L۳ را قانونی نکرده است؛ سیستم‌هایی که طبق معیارهای سازمان استانداردهای جهانی SAE International در دسته «کاملاً بدون نیاز به دست» قرار می‌گیرند. اما این موضوع مانع خودروسازان از نگاه کردن به آینده نمی‌شود.

سال آینده، شاهد افزایش قابل‌توجهی در استفاده از سخت‌افزارها و راه‌حل‌های پیشرفته در خودروهایی خواهیم بود که هدف‌شان رسیدن به استانداردهای L۳ است. در واقع، برخی خودروسازان همین حالا هم این کار را انجام داده‌اند تا رقبا را پیش‌دستی کنند.

هزینه لایدهای پیشرفته لازم برای L۳ بین ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ دلار برای هر واحد خواهد بود و تقاضا برای آن بالاست زیرا خودروسازان برجسته چینی توسعه خودروهای خودران را تشدید کرده‌اند.

خودروسازان سطح بالا به‌ویژه تمرکزکنندگان بر خودروهای برقی پریمیوم مانند Zeekr متعلق به جیلی و Seres پشتیبانی‌شده توسط هواوی خودروهایی نیمه‌خودران توسعه داده‌اند که مجهز به لایدهای پیشرفته‌اند.

در حال حاضر، اکثر سیستم‌های کمک‌راننده در چین در سطح L۲ یا L۲+ طبقه‌بندی می‌شوند که نیاز دارند راننده دستان خود را همواره روی فرمان نگه دارد. هزینه متوسط یک مجموعه لایدار برای چنین خودروهایی حدود ۲۰۰ دلار است.

سال آینده مدل‌های بیشتری از لایدهای با عملکرد بالا استفاده می‌کنند تا برای دوران L۳ آماده شوند.

شرکت هسای که مشتریانی مانند لی‌اتو (خودروساز برقی پریمیوم) و جیلی (دومین گروه بزرگ خودروسازی چین) دارد، گزارش داد که سود

خالص آن در سه ماهه سوم به رکورد ۲۵۶.۲ میلیون یوان (۳۶ میلیون دلار) رسیده است؛ در حالی که در دوره مشابه سال قبل ۷۰.۴ میلیون یوان زیان داشت.

درآمد این شرکت ۴۷.۵ درصد نسبت به سال قبل افزایش یافت و به ۷۹۵.۴ میلیون یوان رسید.

این شرکت راهنمای سود سالانه خود را افزایش داد و آن را از ۲۰۰ تا ۳۵۰ میلیون یوان به ۳۵۰ تا ۴۵۰ میلیون یوان رساند.

هسای به پشتوانه گسترش استفاده از سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده در خودروهای برقی، سال آینده کسب‌وکار خود را با سرعتی منظم گسترش خواهد داد.

طبق گفته دبیرکل سازمان غیر دولتی China EV۱۰۰، دو سوم خودروهای جدید فروخته‌شده در چین در سال جاری دارای قابلیت رانندگی خودکار L۲ یا بالاتر خواهند بود.

هسای گفت که پس از عرضه ۶۱۴ میلیون دلار سهام در هنگ‌کنگ در سپتامبر، قصد دارد ظرفیت تولید خود در خارج از چین را دو برابر کند. این شرکت اوایل امسال قرارداد اجاره زمین یک کارخانه در تایلند را امضا کرد؛ و عملیات آن احتمالاً اواخر ۲۰۲۶ یا اوایل ۲۰۲۷ آغاز می‌شود. این کارخانه برای خدمت‌رسانی به بخشی از مشتریان بین‌المللی شرکت استفاده خواهد شد.

هسای در ماه مارس، اعلام کرد محصولاتش در خودروهای نسل بعدی یک خودروساز سرشناس اروپایی طی دهه آینده استفاده خواهد شد؛ خبری که رویترز گزارش داد مرسدس‌بنز است. این اولین بار بود که یک خودروساز بزرگ اروپایی یک تأمین‌کننده لایدار چینی را انتخاب می‌کرد.

بر اساس داده‌های شرکت پژوهشی Yole Group، هسای ۳۳ درصد سهم بازار جهانی لایدار خودرویی در سال ۲۰۲۴ را داشته است. این شرکت سال گذشته در بازار لایدار روباتاکسی جهان نیز مسلط بود و ۶۱ درصد از بازار ۱۶۶ میلیون دلاری را در اختیار داشت.



چین و مهندسی آسیا به عنوان کارخانه برتر خودروهای برقی جهان



پس از سال‌ها رشد سریع، شرکت خودروسازی چینی بی‌وای‌دی برای نخستین بار در بیش از پنج سال گذشته در سه‌ماهه سوم امسال با کاهش فروش سالانه روبه‌رو شد. تنها در ماه سپتامبر، فروش خودروهای این شرکت نسبت به سال گذشته ۵.۵ درصد کاهش یافت. این افت پس از آن رخ داد که بی‌وای‌دی در سه‌ماهه دوم سال نیز با کاهش ۳۰ درصدی سود مواجه شده بود.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، افت فروش و سود بی‌وای‌دی بازتابی از سرنوشت بسیاری از خودروسازان چینی دیگر است، زیرا

تقاضای داخلی برای خودروهای برقی کند شده است. اما این مسئله چه معنایی برای بخش خودروهای برقی در آسیا دارد؟ در گام نخست، باید توجه داشت که صنعت خودروهای برقی آسیا را نمی‌توان با منطق «برد و باخت صفر» تحلیل کرد. آینده‌ی این صنعت در آسیا نه رقابت کشورها با یکدیگر، بلکه ادغام، پیوند، سرمایه‌گذاری خارجی، تاب‌آوری زنجیره تأمین، سرمایه‌گذاری‌های مشترک و همکاری غیرسیاسی است.

این رویکرد در تضاد با سیاست جداسازی (decoupling) در غرب است که در قالب تعرفه‌های حمایت‌گرایانه آمریکا و اروپا برای جلوگیری از ورود خودروهای برقی چینی جلوه یافته و بازار جهانی را دچار اختلال کرده است.

با توجه به پویایی‌های صنعت خودروهای برقی در آسیا - که بر پایه عمل‌گرایی، هم‌پیوندی و همگرایی شکل گرفته - کاهش سرعت رشد بی‌وای‌دی را باید نوعی بازتنظیم (recalibration) دانست، نه عقب‌نشینی.

در چند سال گذشته، شرکت‌های چینی از جمله بی‌وای‌دی به شدت در اقتصادهای جنوب شرق آسیا ادغام شده‌اند و کارخانه‌هایی برای تولید خودروهای برقی و باتری در کشورهایی نظیر اندونزی و تایلند راه‌اندازی کرده‌اند، روندی که نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری‌ها و تأمین قطعات خودروهای برقی چین، فراتر از مرزهای این کشور گسترش یافته است. در میان این سرمایه‌گذاری‌های بزرگ، طرح ۶ میلیارد دلاری شرکت CATL - بزرگ‌ترین تولیدکننده باتری‌های خودروهای برقی جهان - در اندونزی چشمگیر است. این پروژه ایجاد یک اکوسیستم یکپارچه باتری

را هدف گرفته که از استخراج و فرآوری نیکل تا تولید و بازیافت باتری را دربرمی گیرد.



این همکاری همزیستانه، نه رقابتی، با ترکیب مواد خام و مقررات مساعد اندونزی و طراحی و فناوری نرم افزاری چین، توانمندی های بومی اندونزی را تقویت می کند.

پروژه CATL شرکت های محلی نظیر PT Aneka Tambang (معدنکار دولتی اندونزی) و شرکت باتری اندونزی (Indonesia Battery Corporation) را - به عنوان شرکای سرمایه گذاری مشترک - به طور کامل وارد شبکه های تأمین منطقه ای می کند و مزایایی همچون کاهش هزینه تولید و یکپارچگی زنجیره تأمین را برای آنها به همراه دارد. با پردازش سریع مواد حیاتی مانند نیکل و تولید مواد باتری همچون کاتدها، اندونزی می تواند ارزش افزوده بیشتری در زنجیره تأمین خودروهای برقی ایجاد کند، اشتغال بیافریند و به جای صادرات مواد خام، محصولات با ارزش بالا صادر کند.

تجربه اندونزی نشان می‌دهد که هم‌افزایی ظرفیت‌های توسعه‌ای می‌تواند با ترکیب سرمایه و توان صنعتی، اثرات چندبرابری در بخش‌هایی چون ساخت‌وساز، لجستیک و انتقال دانش فنی به بار آورد.

در همین حال، تایلند نیز پروژه‌ای به ارزش بیش از ۱ میلیارد دلار از سوی شرکت چینی Sunwoda Electronic برای تولید باتری خودروهای برقی در منطقه کریدور اقتصادی شرقی خود تصویب کرده است؛ پروژه‌ای که می‌تواند تایلند را به بازیگری عمده در زنجیره ارزش خودروهای برقی بدل کند و جایگاه صنعتی آن را ارتقا دهد.

همچنین، ویتنام میزبان سرمایه‌گذاری ۸۰۰ میلیون دلاری شرکت چری چین برای احداث کارخانه تولید خودروهای برقی در استان شمالی تای‌بینه (Thai Binh) شده است.

برخلاف ایالات متحده و اروپا، بخش خودروهای برقی در آسیا با شتاب زیاد و بر پایه توافق‌نامه‌های مشارکت متعدد در حال رشد است.

خودروساز مالزیایی پروتون که ۴۹.۹ درصد سهام آن متعلق به گروه جیلی چین است، نخستین کارخانه مونتاژ خودروهای برقی خود را افتتاح کرد.

این رویداد از چند جنبه مهم بود:

نشان‌دهنده تعهد چین به سرمایه‌گذاری در ظرفیت تولیدی مالزی برای تحریک نوآوری محلی و ایجاد اشتغال بود؛ با راهبرد مالزی برای تبدیل شدن به قطب تولید خودروهای برقی جنوب شرق آسیا هم‌راستا بود و در عین حال به تقویت زنجیره تأمین منطقه‌ای و تاب‌آوری آن در برابر نوسانات اقتصاد جهانی کمک می‌کند.

در حالی که سرمایه‌گذاری‌های چینی در حال گسترش است، دولت‌های منطقه نیز در حال تنظیم چارچوب‌های مقرراتی شفاف‌تر و جذاب‌ترند

- اقدامی که در تضاد با موانع ایجادشده در اقتصادهای غربی قرار دارد.



به‌عنوان نمونه، مالزی در حال نهایی‌سازی سازوکاری جدید برای ارائه چارچوب مالیاتی و مشوق‌های شفاف‌تر است تا توسعه صنعت خودروهای برقی خود را تسریع کند. چنین اقداماتی هم مشوق سرمایه‌گذاری‌های آتی چین است و هم شرکت‌های چینی را ترغیب می‌کند تا در توسعه اکوسیستم‌های محلی و تأمین‌کنندگان بومی سرمایه‌گذاری کنند. با چنین حمایت‌های دولتی، آینده صنعت خودروهای برقی آسیا بر پایه پیوند میان اقتصادها در مسیر تنوع‌بخشی، کاهش ریسک و منافع متقابل شکل خواهد گرفت. به عبارت دیگر، آینده این صنعت در آسیا اکنون در حال ساخته شدن در کارخانه‌هایی فراتر از مرزهای چین است. در نتیجه، رشد سریع صنعت خودروهای برقی آسیا دیگر حول رقابت‌های کوچک نخواهد بود، بلکه حول هم‌زیستی توانمندی‌ها و منابع - تحت رهبری چین - خواهد چرخید.



بسیاری از کشورهای آسیایی از سرمایه‌گذاری‌های چینی سود می‌برند؛ روندی که به کشورهای دارای منابع طبیعی امکان می‌دهد تا با ارتقای زنجیره ارزش داخلی، جذب سرمایه خارجی و انتقال فناوری به تولیدکنندگان باتری و خودروهای برقی دست یابند و وابستگی متقابل (interdependence) را جایگزین جداسازی کنند.

پیشروی سنجیده و آرام شرکت‌های چینی در حوزه خودروهای برقی در سراسر آسیا، نشانگر بلوغ رهبری صنعتی چین است؛ روندی که در تضاد با تلاش‌های دونالد ترامپ برای احیای تولید آمریکاست، تلاش‌هایی که با پوپولیسم، لفاظی‌های تهاجمی و اقدامات یک‌جانبه همراه بوده و به جای تقویت بازار، آن را تضعیف می‌کند.

با هدایت سرمایه‌گذاری‌های چینی، آسیا می‌تواند آینده‌ای روشن در پیش داشته باشد: اکوسیستم‌های محلی مساعد، سطح بالای ادغام و هم‌وابستگی در تولید خودروهای برقی، تاب‌آوری در زنجیره تأمین باتری و انتقال سخاوتمندانه فناوری.

در واقع، ظهور خودروهای برقی چینی در حال هموار کردن مسیر
سلطه‌ی صنعتی آسیا در مقیاس جهانی است.



پکن مجوز به کارگیری بات‌های مکالمه در خودروهای تسلا، ولوو و بنز را صادر کرد

پکن برای نخستین بار مجوز استفاده از بات‌های مکالمه هوش مصنوعی در خودروهای خارجی را برای سه شرکت تسلا، ولوو و مرسدس بنز صادر کرد. این امر می‌تواند نشانه‌ای از شتاب گرفتن فرایند اعطای مجوز خدمات هوش مصنوعی در چین باشد.

به گزارش ساوت چاینا مورنینگ پست، اداره فضای مجازی پکن روز ۱۱ نوامبر در اطلاعیه‌ای اعلام کرد که «دستیار مجازی مرسدس بنز» را به عنوان یک سرویس هوش مصنوعی مولد ثبت نموده است، و دقیقاً در همان روز اداره فضای مجازی شانگهای هم سرویس ایکس‌بات (xBot) تسلا شانگهای و نیز بات مکالمه شیائو وو (Xiao Wo) را که شرکت ولوو برای بازار چین تدارک دیده، تایید کرد.

این تاییدیه‌ها در شرایطی صادر می‌شوند که هوش مصنوعی روز به روز بیشتر در محصولات سخت‌افزاری (از تلفن‌های هوشمند گرفته تا خودروهای برقی) ادغام می‌گردد. در آوریل ۲۰۲۴ از یک سامانه ویژه در چین رونمایی شد که کلیه خدمات هوش مصنوعی مولد باید قبل از ارائه به کاربران، رسماً در آن ثبت شوند.

این فرایند ثبت در واقع مکانیسمی برای بررسی و تایید خدمات مورد نظر است. هنوز مجوز عرضه اپل اینتلیجنس برای گوشی‌های آیفون در سرزمین اصلی صادر نشده، و تسلا هم منتظر صدور مجوز استفاده از نرم‌افزار FSD یا «رانندگی کاملاً خودکار» (Full Self-Driving) در بازار چین است.

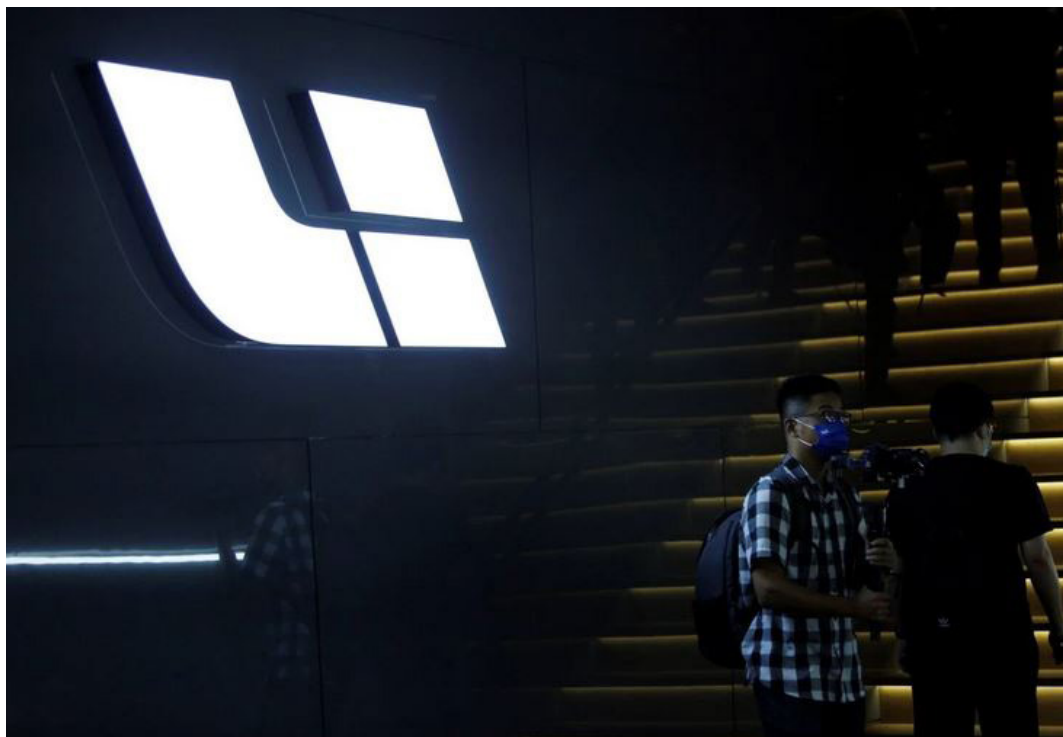
برندهای داخلی نیز برای ثبت خدمات هوش مصنوعی‌شان هجوم آورده‌اند تا در مقابل برندهای خارجی مزیتی رقابتی به دست آورند. طبق اعلام سازمان فضای مجازی چین، تا ابتدای نوامبر امسال ۶۱۱ سرویس هوش مصنوعی مولد ثبت شده‌اند و تا روز ۱۲ نوامبر سهم پکن ۱۸۳ و سهم شانگهای ۱۱۵ سرویس بوده است.

صدور مجوز برای چند خودروساز خارجی می‌تواند نشانگر عزم پکن برای تسهیل فرایندهای ارزیابی باشد.

ایلان ماسک، مدیر عامل اجرایی تسلا، اخیراً گفت که تایید اولیه و مشروط FSD را در چین به دست آورده و امیدوار است تا حوالی ماه فوریه یا مارس سال آینده، تاییدیه نهایی را نیز دریافت کند.

تسلا در ماه اوت اعلام کرد که مشغول راه‌اندازی یک سامانه دستیار صوتی به‌روزرسانی شده برای خودروهایش در سرزمین اصلی چین است که از هوش مصنوعی دو شرکت دیپ‌سیک و بایت‌دنس بهره می‌برد.

در اواسط فوریه سال جاری، تعداد خودروسازان داخلی چین که از برنامه‌های‌شان برای عرضه خودروهایی با هوش مصنوعی دیپ‌سیک خبر داده‌اند (از جمله بی‌وای‌دی، جیلی و شرکت نوپای لیپ‌موتور) دو رقمی شد.



نگاه به بازار جهانی «لی اتو» چین با تأسیس مقر بین‌المللی در هنگ‌کنگ



شرکت چینی لی اتو (Li Auto)، سازنده خودروهای برقی، با تأسیس مقر بین‌المللی خود در هنگ‌کنگ گامی تازه در مسیر گسترش جهانی خود برداشته است؛ اقدامی که در بحبوحه تشدید رقابت در بازار داخلی چین انجام می‌شود.

به گفته نهاد InvestHK بازوی ترویج سرمایه‌گذاری دولت هنگ‌کنگ، عملیات این شرکت در هنگ‌کنگ به عنوان پایگاهی راهبردی عمل خواهد کرد تا بر حوزه‌های تحقیق و توسعه (R&D)، مدیریت مالکیت فکری و زنجیره تأمین بین‌المللی آن نظارت کند.

لی اتو که از محدود شرکت‌های خودروساز برقی سودآور در سرزمین اصلی چین به‌شمار می‌رود، تازه‌ترین شرکت خودروسازی است که در هنگ‌کنگ فعالیت خود را آغاز کرده است؛ شهری که به‌طور فزاینده به عنوان سکوی پرش برای جاه‌طلبی‌های جهانی خودروسازان چینی شناخته می‌شود.

رقبای داخلی لی‌اتو از جمله بی‌وای‌دی (بزرگ‌ترین سازنده خودروهای برقی در جهان) و Zeekr، زیرمجموعه شرکت جیلی، هم‌اکنون خودروهای هوشمند خود را در هنگ‌کنگ به فروش می‌رسانند؛ در حالی که شرکت نوپای BeyonCa پشتیبانی‌شده توسط شرکت فرانسوی رنو قصد دارد به‌زودی مونتاژ خودروهای برقی در هنگ‌کنگ را آغاز کند.



به گفته InvestHK، شرکت لی‌اتو که در بورس هنگ‌کنگ نیز فهرست شده است، در حال برنامه‌ریزی فعالانه برای گسترش حضور خود در شهر و افزایش تعداد کارکنان محلی پیش از آغاز گسترش جهانی کسب‌وکارش است.

این اقدام گواهی است بر مزیت دوگانه هنگ‌کنگ به عنوان یک مرکز بین‌المللی نوآوری و فناوری (I&T) و یک قطب مالی جهانی. هنگ‌کنگ دارای استعدادهای برجسته در پژوهش علمی، بازاری سرمایه‌ای پویا و نظام حقوقی هماهنگ با استانداردهای بین‌المللی است — عواملی که این شهر را به دروازه‌ای ایده‌آل برای جهانی‌سازی شرکت‌های پیشرو سرزمین اصلی چین در حوزه نوآوری و فناوری تبدیل می‌کند. در مواجهه با ظرفیت مازاد تولید و رقابت شدید قیمتی در بازار داخلی، خودروسازان برقی چین در سال جاری سرمایه‌گذاری خود در گسترش بازارهای خارجی را دوچندان کرده‌اند. هدف آن‌ها این است که با تکیه بر توان طراحی و تولید خود، در برابر برندهای بزرگی چون فولکس‌واگن و تویوتا رقابت کنند.

شرکت لی‌اتو که در چین یکی از رقبای اصلی تسلا محسوب می‌شود، در ماه سپتامبر ۳۳،۹۵۱ دستگاه خودرو به مشتریان تحویل داد؛ رقمی که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۴، ۳۶٫۸ درصد کاهش یافته و چهارمین ماه متوالی افت فروش را رقم زده است.

راهبرد آینده‌نگر دولت هنگ‌کنگ در توسعه زیست‌بوم هوش مصنوعی و سیاست‌های حمایتی مطلوب از عوامل اصلی انتخاب این شهر توسط شرکت لی‌اتو بوده است.

لی‌اتو اعلام کرد که اولین فروشگاه خرده‌فروشی خود در خارج از چین را در ازبکستان افتتاح کرده است.

لی‌اتو در حال حاضر عمدتاً در بازار چین فعالیت دارد و باید روند جهانی‌شدن خود را سرعت بخشد تا موتور رشد جدیدی بیابد. هنگ‌کنگ مکانی است که در آن همکاری‌های تحقیق و توسعه و تلاش برای تأمین

مالی گسترش جهانی می‌تواند به شکلی روان و سریع انجام گیرد. در سال جاری، خودروسازان برقی چینی و تأمین‌کنندگان قطعات خودرو برای جذب سرمایه به هنگ‌کنگ روی آورده‌اند؛ به‌ویژه پس از عرضه اولیه سهام (IPO) موفق شرکت CATL (غول سازنده باتری‌های خودرو برقی) در ماه مه، که ۵.۳ میلیارد دلار جذب کرد و به بزرگ‌ترین IPO جهان در سال جاری تبدیل شد.

اخیرا نیز شرکت چری بزرگ‌ترین صادرکننده خودروی چین و شرکت Hesai Group — بزرگ‌ترین سازنده حسگرهای لیدار (Lidar) خودرو در جهان — عرضه عمومی سهام خود را در هنگ‌کنگ تکمیل کردند.

بر اساس اسناد بورس، شرکت Seres، شریک تولید خودروی برقی شرکت هوآوی، نیز در حال آماده‌سازی برای عرضه سهام در هنگ‌کنگ است تا از این طریق فروش خارجی خود را گسترش دهد و شبکه شارژ بین‌المللی خود را توسعه دهد. ■

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 | هوش مصنوعی و صنعت تراشه



ماهنامه
چین | فناوری



ماهنامه
چین | صنعت خودرو



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

