

راز پیشرفت خودروسازی چین در ۲۰۲۵



در بهار سال ۱۴۰۵، اقتصاد جهانی خودرو در نقطه بی‌بازگشتی ایستاده است؛ نقطه‌ای که در آن، روایت سنتی از برتری مطلق برندهای غربی و ژاپنی جای خود را به یک واقعیت جدید و غیرقابل‌انکار داده است. داده‌های قطعی سال ۲۰۲۵ و روندهای نوظهور سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهند که ازدهای زرد دیگر تنها کارخانه ارزان‌قیمت جهان نیست، بلکه به مغز متفکر، مرکز نوآوری و قلب تپنده صنعت خودروه‌های الکتریکی تبدیل شده است. عبور سهم خودروه‌های برقی از مرز ۵۱ درصد در کل بازار داخلی چین در سال ۲۰۲۵، صرفاً یک آمار تجاری نیست، بلکه زنگ خطری برای تغییر نظم اقتصاد صنعتی در سطح بین‌المللی است. کشوری که روزگاری با مهندسی معکوس و مونتاژ قطعات خارجی در تلاش برای ورود به زنجیره ارزش جهانی بود، اکنون بیش از ۷۰ درصد تولید جهانی و بخش عمده‌ای از صادرات خودروه‌های مبتنی بر انرژی‌های نو را در اختیار دارد. این دگردیسی عمیق، که با تکیه بر مزیت‌های مقیاس، سلطه بر زنجیره تأمین باتری و پیشگامی در نرم‌افزار حاصل شده، خودروسازان کهنه‌کار را بر سر یک دوراهی تاریخی قرار داده است: یا انطباق با اکوسیستم جدید شرقی و با پذیرش مرگ تدریجی در بازارهای رقابتی. گزارش پیش‌رو، با تکیه بر تحلیل داده‌های معتبر بین‌المللی، به واکاوی ابعاد این هژمونی صنعتی و پیامدهای اقتصادی آن می‌پردازد.

فتح بازارهای داخلی و سقوط غول‌های سنتی

درصد در را نرودید. بر اساس گفته‌های برخی از کارشناسان برجسته اقتصاد صنعتی، این عدد نشان‌دهنده یک نقطه عطف است؛ بازار از فاز پذیرش اولیه و نوظهور عبور کرده و وارد دوران تسلط کامل شده است. در این میان، غول‌های خودروسازی غربی که روزگاری با انتقال تکنولوژی قطره‌چکانی، بازار را کنترل می‌کردند، اکنون متوجه شده‌اند که سرعت توسعه محصول در شرکت‌های شرقی، آنها را فرستگ‌ها جا گذاشته است و حفظ بقا در این بازار نیازمند تغییر بنیادین در رویکردهای گذشته است.

معمای مزیت رقابتی

یکی از بزرگ‌ترین خطاهای تحلیلی در مواجهه با پدیده رشد صنعت خودروی شرق، تقلیل دادن مزیت رقابتی آنها به نیروی کار ارزان و یارانه‌های دولتی است. واقعیت اقتصاد صنعتی در سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که معادله رقابت بسیار پیچیده‌تر از گذشته شده است. قدرت بازیگران کلیدی این عرصه، اکنون در مقیاس تولید، تسلط بلامنابع بر زنجیره تأمین مواد معدنی و تولید باتری، پلتفرم‌های پیشرفته

تسخیر جاده‌های صادراتی

واکنش‌های تدافعی شدیدی از جمله وضع تعرفه‌های سنگین را در پی داشته است؛ اما تحلیل‌های اقتصادی نشان می‌دهد که در اقتصاد دره‌متپیده امروز، سلاح تعرفه کارآیی محدودی دارد. این شرکت‌ها با درک هوشمندانه از موانع ژئوپلیتیک، استراتژی خود را از صادرات مستقیم محصول به صادرات کارخانه، سرمایه‌گذاری‌های مشترک در بازارهای ثالث، مونتاژ در مناطق آزاد و استفاده از مسیرهای جایگزین تغییر داده‌اند و عملاً اثر محدودیت‌های گمرکی را خنثی کرده‌اند.

نظم نوین خودرویی

با ورود به سال ۲۰۲۶، چشم‌انداز صنعت خودرو شاهد بلوغ کامل اکوسیستمی است که دیگر منتظر فناوری غرب نمی‌ماند، بلکه خود استانداردها را تعریف می‌کند. بازیگران بزرگ این عرصه، با تولیدات میلیونی در سال، نه تنها بازارهای در حال توسعه در خاورمیانه، آفریقا و امریکای لاتین را هدف قرار داده‌اند، بلکه با تأسیس مراکز تحقیق و توسعه در قلب اروپا، به دنبال رقابت در بالاترین سطوح

اهمیت ورود به عرصه تولید خودروه‌های برقی

داشته‌اند. وی گفت: این حمایت‌ها به‌ویژه در شرایط کاهش فروش خودرو، به پایداری و رشد بازار کمک کرده است.

زنجیره تأمین؛ از معدن تا ایستگاه شارژ

وی در تشریح وضعیت زنجیره تأمین خودروه‌های برقی گفت: این زنجیره شامل دو بخش بالادستی و پایین‌دستی است. وی افزود: در بخش بالادستی، تأمین مواد اولیه و تولید قطعات کلیدی مانند باتری و موتور انجام می‌شود و در بخش پایین‌دستی نیز خدماتی مانند زیرساخت شارژ و خدمات پس از فروش قرار دارد. وی گفت: اگرچه زیرساخت شارژ در چین به‌سرعت در حال توسعه است، اما همچنان فاصله‌ای میان عرضه و تقاضا وجود دارد که فرصت‌های سرمایه‌گذاری ایجاد می‌کند.

گذار از صنعت سنتی به صنعت فناوری محور

کمالی‌اردکانی با اشاره به تحول ساختاری در صنعت خودرو اظهار کرد: صنعت خودرو در حال گذار از یک صنعت مونتاژی سنتی به یک صنعت مبتنی بر فناوری است. وی افزود: در این میان، زنجیره‌های تأمین نیز به سمت ساختارهای منعطف‌تر حرکت کرده‌اند و برخی تأمین‌کنندگان به‌طور مستقیم با خودروسازان همکاری می‌کنند.

چشم‌انداز جهانی و نقش تأمین‌کنندگان چینی

وی درباره وضعیت تأمین باتری گفت: شرکت‌های چینی در تلاش هستند با ورود به بازارهای جهانی، کمبود عرضه در اروپا و امریکارا جبران کنند. وی افزود: رشد صادرات خودروه‌های برقی

سخن پایانی

تحولات شگرف صنعت خودرو در فاصله سال‌های ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۶، آینه‌ای تمام‌نما از تغییرات ساختاری در اقتصاد سیاسی بین‌الملل است. عبور خیره‌کننده تولیدکنندگان شرقی از رقبای باسابقه غربی و ژاپنی، ثابت کرد که در عصر انقلاب صنعتی چهارم، انحصار تاریخی بر بند و قدمت، نمی‌تواند جایگزین چابکی، نوآوری در نرم‌افزار و تسلط بر زنجیره تأمین شود. بازار جهانی خودرو دیگر یک زمین بازی انحصاری برای چند نام تجاری خاص نیست؛ بلکه اکوسیستمی پیچیده است که در آن، سرعت تطبیق با تکنولوژی‌های مبتنی بر انرژی‌های نو و هوش مصنوعی، شرط اصلی بقاست. اقتصادهای پیشرفته که روزگاری منادی تجارت آزاد بودند،

شروین اشیدری
editor@smtnews.ir

شرط احیای صنعت خودرو در شرایط جنگی



امیر حسن کاکایی
کارشناس صنعت خودرو

صنعت خودروی ایران امروز در یکی از حساس‌ترین و پیچیده‌ترین مقاطع خود قرار گرفته است؛ مقطعی که دیگر نمی‌توان با تکیه بر الگوها، سیاست‌ها و شیوه‌های مدیریتی گذشته آن را اداره کرد. شرایط اقتصادی کشور، تحولات بیرونی و فشارهای چندلایه‌ای که بر بخش تولید وارد شده، فضایی را رقم زده که بسیاری از تحلیلگران از آن با عنوان «اقتصاد در وضعیت جنگی» یاد می‌کنند؛ وضعیتی که در آن، قواعد بازی متفاوت از شرایط عادی است و نیازمند تصمیم‌گیری‌های سریع، هماهنگ و در عین حال راهبردی است.

در سال‌های اخیر، فشارها صرفاً به حوزه نظامی محدود نمانده و به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم، بخش‌های اقتصادی و صنعتی را نیز هدف قرار داده است. این روند باعث شده زیرساخت‌های تولید، زنجیره‌های تأمین و حتی نظام تصمیم‌گیری اقتصادی با چالش‌های جدی مواجه شوند. در چنین شرایطی، طبیعی است که بخشی از توان تولیدی کشور دچار افت شود و برخی صنایع، از جمله صنعت خودرو، با مشکلات انباشته‌تری نسبت به گذشته روبرو شوند. بنابراین نخستین گام در مواجهه با این وضعیت، پذیرش واقعیت‌های جدید و فاصله گرفتن از تحلیل‌های مبتنی بر شرایط عادی است.

یکی از مهم‌ترین ضعف‌های ساختاری در صنعت خودرو، تداوم نگاه کوتاه‌مدت در سیاستگذاری است. در سال‌های گذشته، تصمیم‌گیری‌ها عمدتاً بر اساس حل مسائل روزمره انجام شده و کمتر به آینده این صنعت و تحولات جهانی آن توجه شده است. این رویکرد باعث شده که صنعت خودرو نه‌تنها از رقابت‌پذیری باز بماند، بلکه در مواجهه با بحران‌ها نیز آسیب‌پذیرتر شود. در حالی که شرایط کنونی ایجاب می‌کند سیاستگذاری‌ها با نگاه بلندمدت، مبتنی بر سناریوهای مختلف و هماهنگ با واقعیت‌های اقتصادی و صنعتی کشور انجام شود.

در این میان، نقش دولت و میزان حضور آن در اقتصاد، یکی از مسائل کلیدی به شمار می‌رود. سهم بالای دولت در اقتصاد، که در برخی برآوردها به حدود ۸۰ درصد نیز می‌رسد، عملاً فضا را برای نقش‌آفرینی موثر بخش خصوصی محدود کرده است. ساختارهای دولتی، به‌طور طبیعی از انعطاف‌پذیری و سرعت تصمیم‌گیری کمتری برخوردارند و در بسیاری از موارد، نمی‌توانند تحت شرایط تغییرات سریع بازار تطبیق دهند. همین موضوع باعث شده که به نسبت فعالیت‌ها، به‌عنوان یک صنعت پویا و رقابتی، در چارچوب‌های دولتی با چالش‌های متعددی مواجه شود.

تجربه‌های اخیر نیز نشان می‌دهد که بنگاه‌هایی که به بخش خصوصی واگذار شده‌اند، در مقایسه با شرکت‌های دولتی عملکرد بهتری داشته‌اند. افزایش تولید، بهبود مدیریت منابع و واکنش سریع‌تر به تغییرات بازار، از جمله مزایایی است که در این بنگاه‌ها مشاهده شده است. در مقابل، شرکت‌های دولتی همچنان با مشکلاتی نظیر بروکراسی پیچیده، عدم شفافیت تصمیم‌گیری و محدودیت در جذب سرمایه مواجه هستند. این تفاوت عملکرد، ضرورت بازنگری در مدل حکمرانی صنعت خودرو را بیش از پیش آشکار می‌کند.

بر این اساس، واگذاری امور به بخش خصوصی باید به‌عنوان یک راهبرد جدی و محدودیت در جذب سرمایه مطرح قرار گیرد. البته این واگذاری به معنای کنار رفتن کامل دولت نیست، بلکه دولت باید نقش خود را از تصدی‌گری به سیاستگذاری و نظارت تغییر دهد. ایجاد بستری مناسب برای فعالیت بخش خصوصی، تدوین قوانین شفاف و پایدار و نظارت بر حسن اجرای سیاست‌ها، از جمله وظایفی است که دولت همچنان باید بر عهده داشته باشد.

یکی دیگر از چالش‌های مهم، نبود هماهنگی میان نهادهای مختلف تصمیم‌گیر و مجری است. در بسیاری از موارد، سیاست‌ها و برنامه‌ها در سطح کلان تدوین و ابلاغ می‌شوند، اما در مرحله اجرا با موانع متعددی روبرو می‌شوند. نمونه‌هایی مانند عدم اجرای کامل تسهیلات حمایتی در شبکه بانکی یا تفاوت در اجرای سیاست‌ها در استان‌های مختلف، نشان‌دهنده شکاف جدی میان تصمیم‌گیری و اجرا است. این ناهماهنگی، به‌ویژه در شرایط بحرانی، می‌تواند اثرگذاری سیاست‌ها را به‌شدت کاهش دهد.

در چنین فضایی، حمایت هدفمند از بنگاه‌های تولیدی اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. این حمایت‌ها باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که ضمن حفظ تاب‌آوری صنایع، امکان تداوم تولید و حتی توسعه آن را فراهم کنند. سیاست‌های ارزی، مالیاتی، بیمه‌ای و گمرکی، هر یک به‌تنهایی می‌توانند بر عملکرد بنگاه‌ها تأثیر گذار باشند و در صورت عدم هماهنگی، به‌عنوان عاملی برای تشدید مشکلات تبدیل شوند. بنابراین، لازم است این سیاست‌ها در قالب یک بسته منسجم و هماهنگ طراحی و اجرا شوند.

چین همچنان این کشور را به مقصدی جذاب برای سرمایه‌گذاران تبدیل کرده است. این الگویی برای ایران در مسیر برقی‌سازی کمالی‌اردکانی در پایان دربارۀ امکان‌الگو برداری ایران از چین گفت: چین در تمامی حلقه‌های زنجیره ارزش خودروه‌های برقی نقش پررنگی دارد و تجربیات آن می‌تواند برای ایران بسیار راهگشا باشد.

این کارشناس صنعتی افزود: همکاری در حوزه‌هایی مانند تحقیق و توسعه، توسعه زیرساخت، تأمین مالی، فناوری و آموزش نیروی انسانی می‌تواند به جبران خلأهای موجود در کشور کمک کند.

الگویی برای ایران در مسیر برقی‌سازی

کمالی‌اردکانی در پایان دربارۀ امکان‌الگو برداری ایران از چین گفت: چین در تمامی حلقه‌های زنجیره ارزش خودروه‌های برقی نقش پررنگی دارد و تجربیات آن می‌تواند برای ایران بسیار راهگشا باشد.

این کارشناس صنعتی افزود: همکاری در حوزه‌هایی مانند تحقیق و توسعه، توسعه زیرساخت، تأمین مالی، فناوری و آموزش نیروی انسانی می‌تواند به جبران خلأهای موجود در کشور کمک کند.



بررسی ساختار بازار خودروی چین در

سال‌های اخیر، روایتگر یکی از سریع‌ترین و خشن‌ترین جابه‌جایی‌های قدرت در تاریخ اقتصاد صنعتی است

با ورود به سال ۲۰۲۶، چشم‌انداز صنعت خودرو شاهد

بلوغ کامل اکوسیستمی است که دیگر منتظر فناوری غرب نمی‌ماند، بلکه خود

استانداردها را تعریف می‌کند



چین و افزایش تقاضای جهانی، چشم‌انداز مثبتی را برای این بخش ترسیم کرده است.

چالش‌ها در کنار فرصت‌ها

این عضو هیات علمی در

ادامه‌به چالش‌های پیش‌روی چین اشاره کرد و گفت: اشیاع بازار داخلی، افزایش نرخ مواد اولیه، محدودیت‌های بین‌المللی و افزایش هزینه‌های تولید از جمله مهم‌ترین چالش‌های این صنعت هستند.

وی افزود: با این حال، حمایت‌های دولتی و ظرفیت بالای بازار چین همچنان این کشور را به مقصدی جذاب برای سرمایه‌گذاران تبدیل کرده است.

الگویی برای ایران در مسیر برقی‌سازی

کمالی‌اردکانی در پایان دربارۀ امکان‌الگو برداری ایران از چین گفت: چین در تمامی حلقه‌های زنجیره ارزش خودروه‌های برقی نقش پررنگی دارد و تجربیات آن می‌تواند برای ایران بسیار راهگشا باشد.

این کارشناس صنعتی افزود: همکاری در حوزه‌هایی مانند تحقیق و توسعه، توسعه زیرساخت، تأمین مالی، فناوری و آموزش نیروی انسانی می‌تواند به جبران خلأهای موجود در کشور کمک کند.