

یادداشت - نگاه امیدوارانه به آینده‌ی بلند مدت خودروهای انرژی نو در بازار چین

۱ بهمن ۱۳۹۸



در سال ۲۰۱۹، فروش سالانه‌ی وسایل نقلیه‌ی الکتریکی و پلاگین هیبرید در بازار چین برای اولین بار در طول یک دهه، کاهش یافت و از ۱/۲۶ میلیون دستگاه در سال ۲۰۱۸ به ۱/۲۱ میلیون رسید؛ اما به گفته‌ی یک مقام

صنعت این کشور، چین هیچ برنامه‌ای برای تغییر در آهنگ یا روند بلندمدت توسعه در این صنعت ندارد. به گفته‌ی کارشناسان، این کاهش متأثر از عوامل مختلفی از جمله محیط اقتصاد کلان و به خصوص کاهش ۷۰ درصدی تسهیلات اعطایی دولت از ماه ژوئن بوده است. اگر چه موضوع کاهش تسهیلات دولتی، برای شش ماه جو روانی بازار را تحت تاثیر قرار داده بود؛ اما در دسامبر ۲۰۱۹ شاهد بازگشت فروش خودروهای انرژی نو به سطح ۱۶۳ هزار دستگاه (یعنی سطح فروش، پیش از کاهش تسهیلات) بودیم که نشانگر از بین رفتن تاثیر روانی آن بر بازار بوده است.



همچنین گفته می‌شود که دولت چین در سال جاری برنامه‌ای برای کاهش بیشتر تسهیلات خرید خودروهای الکتریکی ندارد. در حال حاضر، صنعت خودروهای انرژی نو چین سردمدار این حوزه در جهان است و این کشور تلاش می‌کند تا با اتخاذ سیاست‌هایی، این حرکت شتابان را تداوم بخشد. از سال ۲۰۱۵، بازار چین بالغ بر نیمی از فروش جهانی خودروهای انرژی نو را به خود اختصاص داده و کیفیت تولیدی محصولات چینی نیز پیشرفت چشمگیری داشته است؛ هزینه‌ی باتری‌های قوای محرکه نسبت به سال ۲۰۰۹، ۸۵ درصد کاهش یافته و برخی از شرکت‌های چینی از جمله SAIC (خودروسازی شانگهای)، GAC (خودروسازی گوانگجو) و BYD اقدام به صادرات محصولات خود کرده‌اند. طبق هدف‌گذاری وزارت صنعت چین، فروش



خودروهای انرژی نو باید یک چهارم فروش کل بازار داخلی کشور را در سال ۲۰۲۵ به خود اختصاص دهد.



برای نیل به این مقصود، این وزارتخانه برنامه‌ای موسوم به اعتبارات دوگانه (dual-credit) را در سال جاری در دستور کار دارد که مطابق آن، خودروسازان چینی برای کسب اعتبارات دولتی، باید در سال سهمیه‌ی معینی تولیدات الکتریکی و پلاگین هیبرید داشته باشند؛ در غیر این صورت جریمه می‌شوند یا باید اعتبارات خود را از منابع دیگری تامین کنند. این برنامه، خودروسازان را مجبور به افزایش تولید خود تا سطح پیش از سال ۲۰۱۹ می‌کند که این موضوع موجب می‌شود خودروسازان در ابتدای امر، به واسطه‌ی تامین سهمیه‌ی خود، سود ناچیزی کسب کنند؛ اما طی دو تا سه سال به سوددهی مطلوب می‌رسند و می‌توانند تولید را افزایش دهند. به اعتقاد کارشناسان، خودروسازان نیاز به سیاست‌ها و محیطی باثبات و قابل اتکا دارند؛ لذا مقامات دولتی باید در اسرع وقت خط مشی‌های مربوطه را روشن کنند، از جمله اینکه آیا چنین وسایل نقلیه‌ای بعد از سال ۲۰۲۰ از مالیات خرید معاف خواهند بود یا خیر.



فعالان این حوزه نیز در تلاش برای ابراز نظرات خود و اندیشیدن تمهیداتی برای بهبود شرایط تولید هستند. در همین راستا، مدیرعامل خودروسازی شانگهای، بزرگ‌ترین خودروسازی چین، از مقامات خواست تا سیاست‌های مطلوب‌تری نسبت به صدور پلاک‌های شهربانی برای این خودروها و حقوق جاده‌ای آن‌ها ارائه دهند. او می‌افزاید این صنعت نو پا، برای بالندگی به سرمایه‌های کلان، زمان طولانی و همچنین به شرکت‌هایی فعال در بخش‌های مختلف فناوری نیاز دارد. بنا بر اعتقاد مدیران SAIC، این عرصه برای فعالینی که انفرادی بازی کنند، سخت خواهد بود؛ لذا SAIC و GAC، شرکای چینی تویوتا و هوندا، پیشنهاد کرده‌اند تا برای مقابله با مشکلات موجود در بازار همکاری کنند. CATL، بزرگ‌ترین سازنده‌ی چینی باتری قوای محرکه، در حال احداث کارخانه‌ای در آلمان برای تامین نیاز خودروسازان آلمانی است. شرکت BYD در حال توسعه‌ی نوع جدیدی از باتری‌هاست که ۱/۵ برابر بیشتر از باتری‌های معمولی چگالی انرژی دارد. اولین دستگاه از خودروهای الکتریکی دارای این مدل باتری‌های جدید، ماه ژوئن سال ۲۰۲۰ وارد بازار خواهد شد و برد رانندگی آن ۶۰۰ کیلومتر خواهد بود. کارشناسان امید دارند که تا سال ۲۰۲۵، وسایل نقلیه‌ی الکتریکی، نسبت به خودروهای بنزینی، هزینه‌ی کل به صرفه‌تری برای مالکین خود داشته باشند.

کد خبر: 2472-20200121

[مشاهده منبع اصلی خبر](#)