سيارات

«إن- بوكس» واحدة من سيارات «كي» التي تصنعها «هوندا» (فرانسس برس)

«دايهاتسو تانتو» في شوارع طوكيو (فرانسس برس)

«الكهربة» تهدّد السيارات الصغيرة الرخيصة

طوكيو ـ **العربي الجديد**

من المؤكد أنّ تحوّل قطاع النقل من المحروقات إلى الكهرباء أمر ضروري لتعزيز حماية البيئة وتحصين الصحة العامة، لكن بلوغ مرحلة «صفر» انبعاثات من شأنه أن يشكل تهديداً وجودياً للسيارات الصغيرة والرخيصة، كما هي الحال بالنسبة لليابان، على سبيل المثال، حيث تستهدف السلطات انتقالاً كاملاً على هذا الصعيد بحلول العام 2050، على أن تمنع بيع السيارات الجديدة العاملة بالوقود فقط في منتصف ثلاثينيات هذا القرن. يُطلق على هذه السيارات باليابانية اسم «كي» Kei، بمعنى «خفيفة»، ويُقصد بها هنا فئة من السيارات تشكل نحو ثلث مبيعات السيارات المحلية الجديدة في اليابان، حيث إنها وسيلة مواصلات شائعة خارج المدن الكبرى، ويستخدمها خاصة المزارعون والأسر التي تحتاج إلى مركبات متعددة للتنقل، باعتبارها رخيصة وتُصنَع أساساً للبيع في السوق المحلية، وهي مزوّدة بمحركات محدّدة، بموجب القانون، بمقاس 660 سنتيمتراً مكعباً تعادل 40 إنشاً مكعباً.

ومع تعهد رئيس الوزراء الياباني يوشيهيدي سوجا، في العام 2020، بإزالة الكربون من بلده بحلول العام 2050، وتخطيطه لحظر بيع سيارات البنزين بحلول منتصف العام 2030، وجدت شركات صانعة للسيارات المدمجة نفسها أمام أزمة، ومن بينها «هوندا موتور» Honda Motor، و«نيسان موتور» Nissan Motor، حيث إن الكلفة الإضافية المترتبة على التكنولوجيا الخضراء تجعل سياراتها أعلى كلفة بالنسبة للراغبين بشرائها.

بالأرقام، يمكن أن تضيف تكنولوجيا الكهرباء إلى السعر بين مليون ومليونَي ين، أي ما بين 9600 دولار و19200 دولار إلى سعر «كي»، الأمر الذي قد يضاعف سعرها، وفقاً لمركز «أبحاث طوكيو توكاي».

رئيس الاتحاد الياباني للمركبات الصغيرة هيتوشي هوري، نقلت عنه شبكة «بلومبيرغ» الأميركية قوله إن «الملاءمة والقدرة على تحمّل التكاليف هما بمثابة شريان الحياة بالنسبة للسيارات المدمجة التي هي وسيلة نقل مهمة تعمل كبنية تحتية بديلة تحل محل وسائل النقل العام».

وسيارات «كي» شائعة في الأرياف، حيث أنظمة النقل العام محدودة، بينما تُعد مناسبة تماماً للطرق الضيّقة في اليابان، والتي يكفي عرض 85% منها فقط لمرور سيارتَي «كي»، وفقاً لتصريحات أدلى بها رئيس «اتحاد مصنعي السيارات اليابانية» والرئيس التنفيذي لشركة «تويوتا موتور كورب» أكيو تويودا، في ديسمبر/ كانون الأول الفائت. وقد دفعت عقود من الركود الاقتصادي في اليابان المستهلكين إلى تفضيل سيارات «كي»، حيث بيعت نحو 1,7 مليون وحدة في العام الماضي إجمالاً رغم تأثيرات وباء كورونا، في حين ظلت المبيعات ثابتة في السنوات الماضية، وفقاً لـ«اتحاد المركبات اليابانية المصغرة».

سيارات صغيرة من «تويوتا» و«هوندا» (Getty)

التحوّل إلى الكهرباء يزيد السعر بين 9600 و19200 دولار

وعلى ضوء تأثير كورونا سلباً في النشاط الاقتصادي عموماً، وعودة معدل البطالة في اليابان إلى نحو 3%، فإن ثقة المستهلكين تنحو باتجاه الهبوط، فيما من المرجح أن يضع ارتفاع أسعار سيارات «كي» عبئاً ثقيلاً على ذوي الدخل المنخفض، خاصة كبار السن، والنساء اللواتي يعمل كثيرات منهن بدوامات جزئية ويكسبن أقل من الرجال في المتوسّط.

جديد السيارات

«فورد» بنظام «أندرويد»

عقدت «فورد» و«غوغل» شراكة استراتيجية مدتها 6 سنوات، لتأمين تقنيات جديدة تثبت نظام التشغيل «آندرويد» من «غوغل» كنظام أساسي في شاشات المعلومات والترفيه داخل ملايين السيارات ابتداء من العام 2023، بما يمكّن السائقين من الوصول إلى خرائط «غوغل» للتنقل ومساعد «غوغل» الصوتي للتعامل مع الأوامر الصوتية في السيارة من دون استخدام هاتف «آندرويد».

وكانت شركة «جنرال موتورز» قد أعلنت مؤخراً عن ترتيب مماثل مع شركة «مايكروسوفت»، حيث ستكون الأخيرة مزودة بخدمة التخزين السحابي لشركة «جي.إم» و«كروز»، وهي شركة السيارات المستقلة التي تمتلكها.

«نيو» الصينية تحقق مبيعات قياسية

أحرزت شركة «نيو» Nio الصينية الناشئة في قطاع السيارات الكهربائية بداية قوية لهذا العام، بإعلان الشركة المنافسة للأميركية «تسلا»، تسليم 7225 سيارة في يناير/ كانون الثاني، أي أكثر من 4 أضعاف عدد الشهر نفسه من العام الماضي والبالغ 1598. وبذلك تكون الشركة قد حققت رقماً قياسياً للشهر السادس على التوالي، ووصل إجمالي تسليماتها إلى 82 ألفاً و866 سيارة، واستغرقت نحو ست سنوات لبلوغ هذه المرحلة، بينما سلمت «تسلا» 180 ألفاً و570 سيارة في الربع الأخير من العام 2020.

استدعاء 135 ألف سيارة «تسلا»

وافقت شركة «تسلا» على استدعاء 134 ألفاً و951 سيارة من الطرازين «إس» و«إكس»، نظراً لاحتوائهما على شاشات عرض باللمس قد لا تعمل، بعدما طلبت الجهات التنظيمية المعنية بالسلامة منها ذلك في 13 يناير/ كانون الثاني الفائت، لأن سيارات الطراز «إس» موديلات الأعوام من 2012 حتى 2015، والطراز «إكس» موديلات الأعوام من 2016 حتى 2018، تشوبها مشاكل مرتبطة بالسلامة، وفقاً لموقع «بزنس إنسايدر». وقد يسبب تعطل الشاشات مشكلات خطيرة، مثل فقدان صور الكاميرا الخلفية والاحتياطية، وتوقف أنظمة إزالة الضباب والجليد عن الزجاج الأمامي، الأمر الذي قد يقلص الرؤية في حال ساءت الأحوال الجوية.

«جنرال موتورز»
حصر البيع بسيارات خالية من الانبعاثات بحلول 2035

ديترويت ـ **العربي الجديد**

قررت عملاق صناعة السيارات الأميركية «جنرال موتورز» General Motors حصر مبيعاتها بالسيارات الخالية من الانبعاثات المضرة بالبيئة اعتباراً من العام 2035 حداً أقصى، في خطوة هي واحدة من أكثر الخطوات طموحاً في صناعة السيارات، وجزء من خطة أوسع للشركة لتصبح محايدة للكربون تماماً بحلول العام 2040، لتصبح سنين محرّك الاحتراق الداخلي معدودة. الشركة أعلنت في الآونة الأخيرة أنها ستتوقف تدريجاً عن إنتاج السيارات والشاحنات التي تعمل بالمحروقات، لتكتفي فقط ببيع المركبات التي لا تحتوي تخلّف أي انبعاثات من عوادمها بحلول العام 2035، في تحوّل جذري بالنسبة لواحدة من أكبر شركات صناعة السيارات في العالم وتحقق مليارات الدولارات حالياً من الشاحنات الصغيرة والمركبات الرياضية التي تستهلك الكثير من الوقود. ومن المرجح أن يُحرج إعلان «جنرال موتورز» شركات صناعة السيارات في مختلف دول العالم من أجل تقديم التزامات مماثلة، فضلاً عن تشجيع الرئيس الأميركي الجديد جو بايدن والمسؤولين المنتخبين الآخرين على الضغط من أجل اتباع سياسات أكثر جرأة في مكافحة ظاهرة التغيّر المُناخي. إذ يمكن للقادة أن يستشهدوا بقرار «جنرال موتورز» باعتبارها دليلاً على أن حتى الشركات الكبرى قررت أن الوقت قد حان ليبدأ العالم عملية التحوّل بعيداً من الوقود الأحفوري الذي دعم الاقتصاد العالمي لأكثر من قرن حتى الآن، وفقاً لتقرير أوردته «نيويورك تايمز». وقد أصبح مؤكداً أن تحرّك «جنرال موتورز» سيؤثر على صناعة السيارات، التي وظفت بين شركات تصنيع السيارات وقطع الغيار، نحو مليون شخص في الولايات المتحدة في العام 2019، أي أكثر من أي قطاع تصنيع آخر حتى الآن.

يتطلب تصنيع المركبات الكهربائية عدداً أقل من العمال

كما سيكون لذلك تداعيات هائلة على قطاع النفط والغاز، الذي ترتبط ثرواته ارتباطاً وثيقاً بمحرّك الاحتراق الداخلي.

إلا أن التحوّل السريع في صناعة السيارات قد يؤدي إلى فقدان الوظائف وفشل الأعمال في المجالات المتصلة بها، إذ لا تحتوي السيارات الكهربائية على ناقل حركة ولا تحتاج إلى غيار زيت، بما يعني أنه سينبغي لمحطات الخدمة التقليدية إعادة النظر بطبيعة عملها. كما يتطلب تصنيع المركبات الكهربائية عدداً أقل من العمال، الأمر الذي يعرّض للخطر وظائف الصناعة التقليدية. وفي الوقت نفسه، سيُحدث الانتقال إلى السيارات الكهربائية طفرة في مجالات أُخرى مثل تصنيع البطاريات ومحطات الشحن. يُشار إلى أن السيارات الكهربائية هي حالياً، القطاع الأسرع نمواً في هذه الصناعة، لكنها لا تزال تشكل نسبة صغيرة من مبيعات المركبات الجديدة بنسبة تُناهز 3% من الإجمالي العالمي، وفقاً لبيانات «وكالة الطاقة الدولية». ومع أن مبيعات هذه السيارات قفزت العام الماضي في أوروبا والصين، فإنها تظل أشبه بمنتجات متخصّصة في الولايات المتحدة.

«كاديلاك سي.تي6» في معرض بكين الدولي 2020 (Getty)