

مبيعات السيارات الكهربائية تتجاوز التريليون دولار.. ماذا يعني ذلك؟



«بلومبيرغ»

قال تقرير حديث صادر عن «بلومبيرغ»: إن الإنفاق العالمي على السيارات الكهربائية أخذ في الارتفاع، إذ بلغ الإنفاق السنوي على المركبات الكهربائية نحو 288 مليار دولار في عام 2022، بزيادة قدرها 53% عن العام الذي سبقه. وتجاوزت القيمة الإجمالية للسيارات الكهربائية المبيعة حتى الآن في قطاع سيارات الركاب تريليون دولار. وقد يبدو هذا عدداً كبيراً، لكن مبيعات السيارات العالمية تبلغ قيمتها حوالي 2.5 تريليون دولار سنوياً. لذلك، وعلى مدى السنوات العشر الماضية منذ ظهور السيارات الكهربائية لأول مرة في العصر الحديث، بلغت قيمة إجمالي مبيعات السيارات حوالي 25 تريليون دولار.

في هذا السياق، تعتبر القيمة التراكمية لمبيعات السيارات الكهربائية متواضعة نسبياً. وطبعاً إجمالي أرباح المركبات الكهربائية أقل بكثير أيضاً.

ومع ذلك، فإن معدلات النمو مهمة، وقد حدث ما يقرب من 60% من إجمالي الإنفاق على السيارات الكهربائية في الأشهر الـ 18 الماضية فقط. هذا العام سيحطم الأرقام القياسية مرة أخرى، حيث من المحتمل أن تتجاوز مبيعات السيارات الكهربائية للركاب 500 مليار دولار بشكل مريح.

تعمل صناعة السيارات على دورات إنتاج طويلة. في حين يبدو أن هناك تدفقاً مستمراً من المنتجات الجديدة، فإن العديد منها مجرد تحديثات تجميلية للنماذج الحالية. لفهم دورات المنتج وما يحدث بعد ذلك، من المهم إلقاء نظرة على منصات المركبات.

يطور صانعو السيارات بكميات كبيرة منصات جديدة تدعم المركبات على مدى فترة تتراوح من ست إلى عشر سنوات في العادة.

تستغرق المنصات سنوات لتطويرها، وتكلف مليارات الدولارات وهي مثالية متعددة الاستخدامات، مما يسمح لشركات صناعة السيارات باستخدام هيكل جسم مختلفة تلبي مجموعة واسعة من تفضيلات المستهلكين. وتسمح هذه المنصات أيضاً بمشاركة المكونات عبر العديد من النماذج، وهو جزء ضروري من اقتصاديات بناء المركبات على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم.

دورات التطوير الطويلة •

تعني دورات التطوير الطويلة أيضاً أنه إذا تم اكتشاف خطأ صانع سيارات، فقد يستغرق الأمر بعض الوقت لإدراك التي تبلغ قيمتها تريليون دولار هي النقطة التي يتضح EV التأثير الكامل للأخطاء. من المحتمل أن تكون علامة مبيعات فيها أن بعض شركات صناعة السيارات قد ارتكبت رهانات خاطئة.

يوضح صانعو السيارات اليابانيون هذا جيداً. فقد باعت جميع العلامات التجارية اليابانية مجتمعة أقل من 5% من السيارات الكهربائية التي تم شراؤها على مستوى العالم العام الماضي، ولم يكن أي منها من بين أفضل 10 علامات كهربائية من حيث حجم المبيعات.

لم تكن هذه مشكلة في عام 2019، عندما كانت السيارات الموصولة بالكهرباء تبلغ 2.6% فقط من مبيعات السيارات العالمية، ولكن الأمر مقلق عندما يقترب من 18% على الأرجح من المبيعات في عام 2023. في الصين، من المحتمل أن تزيد المركبات الكهربائية عن 30% من المبيعات هذا العام، ارتفاعاً من 5% فقط في عام 2019. هذا تغيير كبير في الإطار الزمني ضمن دورة الحياة العادية لمنصة السيارة.

بدأت الحصة السوقية لشركات صناعة السيارات اليابانية في الصين في التراجع الآن، إلى 21% من مبيعات السيارات الجديدة العام الماضي من 25% في عام 2020.

تدق أجراس الإنذار على شركات صناعة السيارات اليابانية الآن، مع قيام هوندا بتجديد استراتيجيتها الخاصة EV-first بالمركبات الكهربائية وتسلم تويوتا إدارة جديدة تدعو إلى استراتيجية سيستغرق تغيير المسار بعض الوقت.

مخصصة جديدة جاهزة للإطلاق حتى عام 2027. في حين أن ذلك قد يتسارع، EV قالت تويوتا إنها لن تمتلك منصة إلا أنه يعكس الجداول الزمنية التي يعمل بها صانعو السيارات التقليديون.

تويوتا أظهرت قدرة رائعة على التكيف على مدار تاريخها البالغ 85 عاماً، ولكن النقطة هنا هي أن دورة السيارة التالية حاسمة للغاية لتغيير مسار السفينة. إذا أخطأ الهدف، فستكون العواقب وخيمة.

يواجه العديد من صانعي السيارات الآخرين موقفاً مشابهاً، حيث من المقرر أن تصل منصاتهم للنماذج من 2026 إلى 2028 إلى حد كبير. سوف يستغرق الأمر بضع سنوات لمعرفة ما إذا كانوا قد حققوا الرهانات الصحيحة.

لا تزال هناك العديد من التحديات أمام انطلاق مبيعات السيارات الكهربائية.

حتى بعد النمو الهائل في الآونة الأخيرة، فإن حوالي 3% فقط من 1.3 مليار سيارة ركاب على الطريق على مستوى العالم ستكون كهربائية في نهاية هذا العام. يؤدي الطلب المتزايد أيضاً إلى فرض ضغوط حقيقية على سلسلة توريد البطاريات والبنية التحتية العامة للشحن.

ومع ذلك، فإن أول تريليون دولار يمثل بداية الأهمية المادية الحقيقية في قطاع السيارات. استحوذت السيارات الكهربائية على ذهن مراقبي الصناعة لسنوات. إنها تستحوذ الآن على حصة سوقية حقيقية أيضاً.

"حقوق النشر محفوظة" لصحيفة الخليج. © 2024.