



سيارة كهربائية في بلاد كهرباء

شكوك حول نجاعة أول مركبة لبنانية صديقة للبيئة ورخيصة

أصبحت السيارات الكهربائية حقيقة ملموسة كبديل لسيارات الوقود التي تساهم في تلوث البيئة. وفي لبنان غامرت شركة بصناعة المركبة "رايز" التي تمتاز بالسرعة وتعمل بالشحن الكهربائي وتساعد في المحافظة على البيئة. لكن البنية التحتية المنهارة وأزمة الكهرباء المتواصلة يضعان نجاح هذا المشروع موضع شك.

بيروت - يطلق لبنان أول سيارة كهربائية مصنوعة محليا، مما يفتح سوق السيارات في البلاد أمام خيارات صديقة للبيئة على نطاق واسع، لكن المشككين يقولون إن الطاقة المدعومة لن تكون ذات فائدة تذكر في اقتصاد مسطح يعتمد على الوقود الأحفوري، ويكافح لجذب الاستثمار في مجال الطاقة المتجددة.

وقال ميسر سعادة مدير تطوير المركبات بشركة "إي.في.إي.إي" لتصنيع السيارات الكهربائية، إن السيارات الكهربائية أكثر صحة للبيئة وأقل تكلفة من السيارات العادية.

وأضاف أنه "ليست مسألة خيار أن تكون لديك سيارة كهربائية في لبنان لأن ذلك سيكون الخيار الوحيد المتاح ابتداء من العام 2030 حيث سيحول جميع مصنعي السيارات إنتاجهم إلى سيارات كهربائية".

وضمنت سيارة الكوييه رايز من قبل شركة إي.في.إي.إي.إي في الكترا اللبنانية، وهي أول شركة في المنطقة العربية لتصنيع السيارات الكهربائية، وستكون أول غزو في البلاد لسوق السيارات الكهربائية، والذي يعتبر قطاعا سريع النمو يعد بخفض الانبعاثات المسببة للاحتباس الحراري.

وأشار سعادة إلى أن شركة إي.في.إي.إي.إي الكترا تشتري خلايا بطاريات السيارات الخاصة بها من شركات شقيقة في أوروبا، مضيفا أن مركز البحث والتطوير في الشركة في بيروت يخطط في القريب العاجل للبدء في تصنيع جميع احتياجات الإنتاج في السوق المحلية.

وتبلغ تكلفة سيارة رايز حوالي 30 ألف دولار وتصل سرعتها إلى 180



«الابتكار المقتصد» سبيل أفريقيا لتنمية لا تنتهك البيئة

لندن - قال رواد أعمال ومسؤولون أفارقة، إن أفريقيا التي تعاني من نقص السيولة ستحتاج إلى "ابتكار مقتصد" قائم على حلول محلية بسيطة للتعامل مع المشكلات الخطيرة والمناخية، من تغير المناخ إلى زيادة عدد الشباب ونقص الوظائف.

وتقول فاطمة دنتون مديرة معهد جامعة الأمم المتحدة للموارد الطبيعية في أفريقيا ومقره في غانا، إن الخبر السار هو أن الأفارقة "كانوا يقومون بالابتكار المقتصد منذ وقت طويل، وهذا نتيجة ردود أفعالهم المقتصد".

أفريقيا لا تمتلك الأموال لإنفاقها في بناء بنية تحتية تحمي المستقبل، لذلك يتعين عليها السعي وراء الابتكار المقتصد

وأضافت أنه توجد عدة عوامل تعيق الجهود، مثل قلة التمويل البحثي والإجراءات الحكومية، وعدم التقدير الثقافي لرواد الأعمال، إضافة إلى تركيز العديد من الحكومات على التصنيع على نطاق واسع فلنا منهم أنه الطريقة المناسبة.

وحسب تصريح لهم عبر الإنترنت خلال منتدى "سكول وورلد" حول زيادة الأعمال الاجتماعية، يمكن أن تساعد معالجة هذه الحواجز الأفارقة على خلق الملايين من الوظائف الجديدة وإيجاد طرق للتعامل مع التحديات المناخية وتحفيز التنمية.

وقال إينولوا أبويجي رجل الأعمال النيجيري الذي شارك في تأسيس شركة "انديلا"، وهي شركة تدريب مهندسي البرمجيات، "إنه من المضحك حقا أن نعتقد أن جميع الحلول الخاصة بجنوب العالم تأتي من بلدان شمال العالم".

وأضاف "إن حجم الأموال التي يتم إنفاقها عادة في بناء البنية التحتية التي ستحمي المستقبل، هي مليارات الدولارات، والتي لن تمتلكها أفريقيا لفترة طويلة، لذلك يتعين علينا السعي وراء الابتكار المقتصد".

وقد شهدت أفريقيا بالفعل نصيبها من الابتكار بشكل حازم، من الانتشار السريع للهواتف الذكية عبر قارة ذات خطوط أرضية قليلة إلى تطبيقات يمكن أن تساعد المزارعين المتضررين من المناخ على تكييف المحاصيل استجابة للتنبؤات الجوية الموسمية.

وقام برايتسيومون وهو رجل أعمال غاني، بتطوير تكنولوجيا المساعدة المشتريين على اكتشاف البذور المزيفة والأدوية وغيرها من المنتجات. وهي مشكلة كبيرة يعاني منها الكثير في جميع أنحاء أفريقيا.

وأفاد بان الحكومات الأفريقية يمكن أن تحفز المزيد من الابتكار من خلال تحديد المشكلات الشائعة التي يجب حلها، ثم السماح لرجال الأعمال بمحاولة إصلاحها، فالحكومات يمكن أن تكون فعالة في بعض الأحيان عندما تتباعد عن الطريق.

وأضاف، أن ندرة التمويل البحثي من طرف الحكومات والشركات والهيئات الأخرى، يمثل عقبة خطيرة أمام اختبار وتوسيع نطاق الابتكار على مستوى القاعدة.



حلم تحول دونه البنية التحتية المتهترئة

وصرحت المحللة المستقلة جيسكا عبيد، بأنه لكي تكون أي سيارة كهربائية مستدامة، يحتاج لبنان إلى شحن فعال للطاقة الشمسية وإصلاح قطاع الطاقة الذي يركز على المصادر المتجددة.

فشل لبنان في توليد 1 في المئة منالكهرباء من مصادر متجددة بحلول عام 2020، ومن المتوقع أن يقع تفويت هدف أكثر طموحا وهو 30 في المئة بحلول عام 2030.

وتوقف مشروع طاقة الرياح ما يقرب من عقد من الزمن بعد إطلاقه، مع عدم استعداد المروضين الدوليين لدفع تكاليف المشروع إلى أن تشترع حكومة لبنانية جديدة في إصلاحات طال انتظارها.

وأخبرت عبيد مؤسسة تومسون رويترز بأن "لبنان بحاجة إلى مضاعفة الطاقة المتجددة.. لأنها المورد الطبيعي الوحيد الذي يمتلكه محليا. وإذا أردنا اقتصادا منتجا.. توفر الطاقة المتجددة حولا ميسورة التكلفة".

"السيارة الكهربائية صديقة للبيئة بقدر الكهرباء التي تشغلها".

في البلدان ذات مزيج الطاقة الأنظف، مثل فرنسا والسويد، كانت انبعاثات السيارات الكهربائية أقل بنسبة 70 في المئة من انبعاثات السيارات العادية، وفقا لدراسة أجريت في 2020.

رغم كل الاهتمام المتزايد بشعبية قطاع السيارات الكهربائية في العالم، فإن سيارة رايز تواجه رحلة وعرة في لبنان

وأكدت عياط أن الارتفاع يمكن أن يزيد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري من خلال زيادة الطلب على الكهرباء.

نزوة الطلب في الصيف تصل إلى 3400. وفي أسطول من مولدات الديزل المملوكة للقطاع الخاص بالقرص.

وعلى الرغم من ارتفاع التكاليف، لم تتزحزح أسعار الطاقة الاستهلاكية منذ منتصف التسعينات. ويشترى المستهلكون الطاقة بأقل من عُشر تكلفة الإنتاج، مما يمنح إي.في.إي.إي.إي الكترا نفوذا الرئسي.

ويخطط محمد أيضا لتركيبة العشرات من محطات الشحن والسماح للعملاء باستخدامها مجانا.

وتولد الدولة ما يقرب من 95 في المئة من طاقتها عن طريق حرق زيت الوقود الثقيل، وهو من بين أسوأ المولوثات.

وتتشكل مصادر الطاقة المتجددة، وخاصة الطاقة الكهرومائية، نسبة قليلة فقط.

وقالت كارول عياط، وهي رئيسة وحدة الطاقة في بنك عودة اللبناني، إن

للتعافي المالي واستقرار أسعار الصرف المتقلبة.

وأوضح في تعليقات مكتوبة، إن الأسعار ستكون عندئذ "مماشية مع ما يرغب المستهلكون في دفعه وهم قادرين على تحمله".

وارتفعت مبيعات السيارات الكهربائية في العديد من الاقتصادات الغنية، مما يعيد المستهلكين المهتمين بالبيئة بتكاليف تشغيل منخفضة.

في المقابل، يطرح لبنان تحدياته الخاصة، فقد كانت إمدادات الطاقة في البلاد مقطوعة منذ الحرب الأهلية التي امتدت من 1975 إلى 1990 وتفاقمت في أزمة اقتصادية استمرت 18 شهرا، حيث كان انقطاع التيار الكهربائي سمة منتظمة للحياة.

وتنتج معظم محطات الطاقة القديمة حوالي ألفي ميغاواط من الكهرباء، إلا أن

بقيمة مليارات الدولارات، ولكن يوجد الكثير من القرص الأخرى".

وقال إن رواد الأعمال الأفارقة يبحثون في كيفية التخلص من مكثفات امتصاص الطاقة في أجهزة تكييف الهواء والتبريد، والتي يمكن أن تقلل من استخدام الطاقة، وتجعل التبريد متاحا على نطاق أوسع في قارة يتميز مناخها بالحرارة الشديدة.

وأضاف سيمونز أن العديد من المزارعين الأفارقة يزرعون أيضا الأغذية

أما أبويجي فإشار إلى أن أفريقيا قد فوتت بالفعل بعض الفرص، وأن فكرة شركة ليفت العملاقة للنقل المشترك تطورت جزئيا بعد أن زار شريك المؤسس لوجان جرين زيمبابوي، ولاحظ انتشار هذا النوع من النقل هناك بسبب نقص وسائل النقل العام وملكية السيارات الخاصة.

وأضاف أن هذه الشركة تحقق أرباحا بالمليارات بينما لا يزال الزيمبابويون يكافحون للتنقل، "لا نعرف قيمة ما لدينا، كان يمكن أن تكون ليفت شركة أفريقية

وقال ديتون إن أفريقيا تساهم اليوم بنسبة 1 في المئة فقط من التقارير العلمية العالمية والمواد البحثية الأخرى، ويرجع ذلك إلى حد كبير إلى ضعف الموارد.

من جانبه قال سيمونز إن الطفرة في الابتكار، لاسيما في ما يتعلق بنقل ما لم يتغير ذلك، مشيرا إلى أن إعادة الأفكار الصغيرة إلى السوق، ولن تحدث

العضوية، لأنهم لا يستطيعون تحمل تكلفة الأسمدة الكيماوية والمبيدات الحشرية باهظة الثمن. ويمكن أن يؤدي ربطهم بالمستثمرين المتعشقين للمنتجات العضوية في أوروبا إلى دفع أرباح لهم.

وقال أبويجي إنه في قارة سيكون فيها نصف سكان العالم في سن العمل بحلول عام 2035، فإن إيجاد طرق مبتكرة لتعليم الأطفال يمكن أن يكون له مردود كبير على المدى الطويل.

وأضاف "كيف يمكنك تعليم الناس في قارة يوجد فيها 400 مليون طفل، منهم ما يزيد عن 30 مليون خارج المدرسة بالفعل؛ من الواضح أن البنية التحتية القديمة لا يمكن أن تفيدنا اليوم".

ويرى دنتون أن أفريقيا في وضع جيد للاستفادة من الثورة الصناعية الرابعة، التي تركز على اندماج التطورات الرقمية والفيزيائية والبيولوجية.

وجندت دراسة أجراها معهداها في عام 2019 أنه من بين 63 عنصرا أساسيا مطلوبة لتلك الثورة والتقنيات الجديدة منخفضة الكربون، يوجد 42 عنصرا في أفريقيا، وخاصة المعادن النادرة.

في قارة شهدت منذ فترة طويلة حصاد مواردها الطبيعية لبناء ثروة في مكان آخر، سأل ديتون "كيف نتأكد هذه المرة من أننا أكثر ذكاء وتقدما، ولسنا فريسة".

ولخصت الدراسة إلى أن الكثير من القادة الأفارقة ما زالوا يركزون على التصنيع في بلدانهم من خلال بناء مصانع للصلب وغيرها من الصناعات الثقيلة، عندما تتوفر بدائل أكثر اخضرارا وربما أكثر ربحا.

وقالت إنه في عصر القلق المتزايد بشأن تغير المناخ، "لدينا مسؤولية كبيرة لنرى كيف يمكننا أن نتطور بطريقة أخرى".



من أجل قارة نظيفة وخضراء