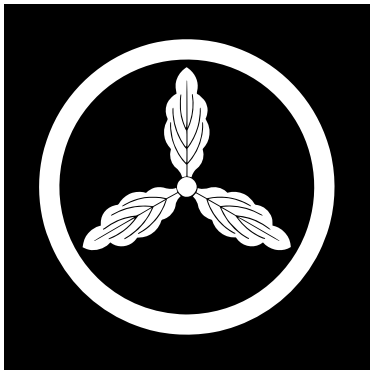
حكاية ميتسوبيشي من شركة صغيرة إلى عملاق للصناعات الثقيلة

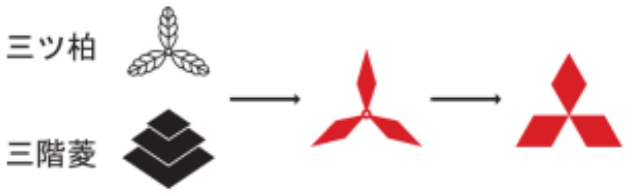
مجموعة ميتسوبيشي العملاقة: تاريخ يعود لأكثر من ١٥٠ عامًا

Nippon Times نقلًا عن مجلة

أسس رجل الأعمال الياباني الراحل والصناعي (ياتارو إيواساكي) المنحدر من عشيرة ياماوتشي- شركة ميتسوبيشي في عام ١٨٧٠. أي بعد نحو عامين من ثورة استعادة ميجي الإصلاحية باليابان.



شعار عشيرة ياماوتشي التي ينحدر منها مؤسس الشركة، وفي عام ١٩١٤، تم تسجيل العلامة التجارية بشعارها (الألماسات الثلاثة) .



وفي عام ١٩١٧، أصبح القسم الخاص لصناعة السفن شركةً مستقلةً وأصبح اسمها فيما بعد شركة ميتسوبيشي للصناعات الثقيلة. وفي عالم المحركات وصناعة السيارات، توسعت شركة ميتسوبيشي فيما بعد. حيث تم إنشاء شركة مصنع خاص لمحركات الاحتراق الداخلي عام ١٩٢٠ في ناغويا. وفي عام ١٩٤٣ أصبح اسم ميتسوبيشي يسطع في السماء عبر إنشاء مصنع خاص للطائرات واسمه مصنع ميزوشيما. وهو تابع لشركة ميتسوبيشي للصناعات الثقيلة.

اسم واسع الانتشار في شتى المجالات

لكن اسم مجموعة شركات ميتسوبيشي العملاقة ليست محصورةً في عالم الصناعات الثقيلة والسيارات. بل هي أكبر من ذلك أيضًا، على غرار شركتي **نيسان** و **تويوتا**. حيث تضم مجموعة

ميتسوبيشي أيضًا بنك MUFG العملاق الذي تم تأسيسه عام ٢٠٠٦ . (ويعرف اختصاراً لـ: ميتسوبيشي يو إف جاي فاينانشال غروب) . وهذا البنك أكبر البنوك في اليابان . وهو أيضًا أحد أكبر البنوك في العالم من خلال مكاتبه المتوزعة في اليابان و ٤٠ دولة حول العالم . أما الفروع الأخرى لمجموعة ميتسوبيشي فهي شركة ميتسوبيشي للتجارة العامة التي تأسست عام ١٩٥٠ . وهي أكبر شركة للتجارة العامة في اليابان . بالإضافة إلى شركة ميتسوبيشي إلكتريك للمصاعد والأجهزة والمعدات الكهربائية والروبوتات، وشركة ميتسوبيشي للصناعات الثقيلة التي تم ذكرها سابقًا .

وبذلك نجد أن شركة ميتسوبيشي قد كبرت لتشمل مجالات عدة . بعد أن كان نشاطها الأساسي في مجال الشحن . كما دخلت في مجال تعدين واستخراج الفحم اللازم للسفن . ثم توسعت في مجال صناعة السفن وإصلاحها . وبدأت لاحقًا بنشاط التأمين البحري الخاص بالسفن لتأمين الاحتياجات المتعلقة بالشحن البحري والأعمال المرتبطة به . واستفادت مجموعة ميتسوبيشي من خبراتها الكبيرة في دخول مجال صناعة الطائرات . ثم تنوعت أنشطتها التجارية بفضل تجارب الشحن الناجحة لديها خارج اليابان . وبناءً على كل ما سبق، نجد أن مجموعة شركات ميتسوبيشي قد لعبت دوراً رئيسيًا في تحديث الصناعات اليابانية .

شركات المجموعة الرئيسية

ومن أجل شمل كل ما سبق، نوضح الفروع الثلاثة (الألماسات الثلاث) لمجموعة ميتسوبيشي بهذا الشكل :

١– بنك ميتسوبيشي للأعمال المصرفية .

٢– ميتسوبيشي إلكتريك

٣– ميتسوبيشي للصناعات الثقيلة: ومنها تتفرع الشركات التالية: (شركة ميتسوبيشي موتورز للسيارات وصناعة المحركات وهي سادس أكبر صانع للسيارات باليابان، شركة ميتسوبيشي للطاقة الذرية وهي المختصة بالطاقة النووية، شركة ميتسوبيشي للكيماويات، شركة ميتسوبيشي للطاقة، شركة نيكون المتخصصة بالبصريات والتصوير) .

كما تضم مجموعة ميتسوبيشي العملاقة شركات أخرى فرعية (غير الرئيسية التي تم ذكرها أعلاه)، مثل شركات المرطبات والنقل والأعمال اللوجستية والتأمين والأملاك العقارية والصناعات البلاستيكية والورقية وغيرها .

مرحلة الحرب العالمية الثانية

صنعت ميتسوبيشي طائرة عسكرية خلال الحرب العالمية الثانية، تحت إشراف الدكتور "جيرو هوريكوشي" الذي كان المهندس الرئيسي لتصميم الطائرات في هذا القطاع. كانت الطائرة A6M Zero خياراً أساسيًا لسلاح البحرية التابع للجيش الياباني. حيث تم استخدامها من قبل طياري البحرية الإمبراطورية اليابانية طوال الحرب، بما في ذلك هجمات الكاميكازي خلال المراحل اللاحقة. وقد أذهل طيارو الحلفاء بقدرتها العالية على المناورة، وكانت ناجحةً جداً في القتال حتى ابتكر الحلفاء تكتيكات لاستخدام ميزتها في الدروع وسرعتها العالية بالمناورة.

طائرة ميتسوبيشي A6M زيرو

مرحلة ما بعد الحرب

ساهمت شركات ميتسوبيشي بشكل فعّال في معجزة اليابان الاقتصادي والنمو الاقتصادي الياباني الهائل وغير المسبوق خصوصاً خلال تلك الفترة الممتدة من عام ١٩٥٠ حتى عام ١٩٦٠ .

فعلى سبيل المثال، حينما قامت اليابان بتحديث صناعاتها في مجال الطاقة والمواد، أنشأت ميتسوبيشي شركات متعددة في مجال البتروكيماويات والطاقة الذرية والطاقة والغاز المسال. إضافةً إلى شركات جديدة كليًا في مجالات الفضاء والطيران والاتصالات والبيانات وأشباه الموصلات. كما أن ميتسوبيشي كانت نشطة أيضًا في قطاع السلع والخدمات الاستهلاكية.

إحدى صواريخ ميتسوبيشي الفضائية التي تستخدمها وكالة الفضاء اليابانية جاكسا لإطلاق الأقمار الاصطناعية

وفي عام ١٩٧٠، أنشأت ميتسوبيشي مؤسسة ميتسوبيشي احتفالاً بالذكرى المئوية لتأسيس أول شركة من شركات ميتسوبيشي. والجدير بالذكر أن الشركات التابعة لمجموعة ميتسوبيشي لديها مؤسسات خيرية تعمل بشكل مستقل وفردي.

هيكل المجموعة يقوم على أساس التعاون وليس السيطرة

تتكون مجموعة ميتسوبيشي من نحو ٤٠ شركة فردية بدون شركة أم مسيطرة ومتحكمة بها. وتمتلك كل شركة من الشركات حصصًا بهذه المجموعة ولكن غير متحكمة عادةً من أسهم الشركات الأخرى. تشارك ٢٩ من هذه الشركات في مؤتمر الجمعة (Kinyō-kai ، 金曜会)، وهو اجتماع غداء لكبار المسؤولين التنفيذيين يتم عقده في الجمعة الثانية من كل شهر. وبدأت المجموعة بعقد الاجتماعات التنفيذية الشهرية في عام ١٩٥٢. ومع مرور الوقت، أصبحت الاجتماعات مكانًا لتنسيق السياسة بين شركات المجموعة. ومع ذلك، تم انتقاد هذه الممارسة بحلول التسعينيات (خاصة من قبل المستثمرين غير اليابانيين) باعتبارها انتهاكًا محتملاً لقانون مكافحة الاحتكار. ومنذ عام ١٩٩٣، تم عقد مؤتمر الجمعة رسميًا كوظيفة اجتماعية، وليس لغرض مناقشة أو تنسيق استراتيجية العمل. وعلى الرغم من ذلك،

أصبح مؤتمر الجمعة مكانًا للتعاون والتنسيق غير الرسمي بين شركات المجموعة، وعلى الأخص في إنقاذ شركة ميتسوبيشي موتورز خلال منتصف العقد الأول من القرن الحادي والعشرين.

بالإضافة إلى مؤتمر الجمعة، يعقد رؤساء الشؤون العامة لشركات المجموعة اجتماعًا في يوم الاثنين الثالث من كل شهر، وتعقد الأقسام القانونية وإدارات الملكية الفكرية بشركات المجموعة اجتماع تنسيق سياسات العلامات التجارية في أول جمعة من كل شهر.

طائرة ميتسوبيشي MRJ

طائرة الرحلات الإقليمية MRJ

تم الإعلان عن مشروع هذه الطائرة لأول مرة عام ٢٠٠٧. بتكلفة إجمالية لهذا المشروع وصلت إلى ٧ مليار و ٦٠٠ مليون دولار. وبعد مرور ٨ سنوات من الأبحاث والتطوير والعمل حتى أبصرت الطائرة –التي تتسع لمئة راكب– النور وحلقت بأول رحلة لها عام ٢٠١٥. وتم تغيير اسم الطائرة لتصبح SpaceJet. وتم إيقاف إنتاجها مؤخراً في شهر فبراير من عام ٢٠٢٣. وذلك بسبب النتائج المالية المخيبة للآمال في عام ٢٠٢٢ وحالة عدم اليقين في سوق الطيران بسبب الآثار السلبية المدمرة للأسواق العالمية التي حصلت بسبب أزمة فيروس كورونا المستجد. لذلك قررت الشركة الحد من خسائرها وإيقاف المشروع بالكامل. والجدير بالذكر أنّ شركة ميتسوبيشي للصناعات الثقيلة قد تلقت ٤٥٠ طلبًا لشراء طائرة SpaceJet.

نظرة على ميتسوبيشي موتوروز

تعد ميتسوبيشي موتوروز (三菱自動車工業株式会社, Mitsubishi Jidōsha Kōgyō) جزءاً من مجموعة ميتسوبيشي

العملاقة. وكانت تعرف هذه الشركة باسم Mitsukawa "ميتسوكاوا" خلال القرن الـ ١٩. رئيسها ومديريها التنفيذي السيد تاكاو كاتو.

ثم أصبح اسمها فيما بعد "ميتسوبيشي موتورز". ويقع مقرها الرئيسي في **طوكيو**. وهي شركة تابعة –كم تم توضيح ذلك سابقًا– لشركة ميتسوبيشي للصناعات الثقيلة. ومنذ عام ٢٠١٦، تمتلك **نيسان** حصة ٣٤٪ من ميتسوبيشي موتورز من خلال التحالف الثلاثة مع رينو.

تضم ميتسوبيشي موتورز شركة خاصة لصناعة الحافلات والشاحنات واسمها Fuso. وهي نشطة منذ أكثر من ٩٠ سنة. لكنها أصبحت مملوكةً لشركة دايملر الألمانية لصناعة الشاحنات، مع استمرار احتفاظ ميتسوبيشي موتورز بحصة صغيرة منها.

والجدير بالذكر أن شركة ميتسوبيشي فوسو لصناعة الحافلات والشاحنات قد تم دمجها مؤخراً مع شركة هينو موتورز التابعة جزئيًا لشركة **تويوتا** لصناعة السيارات. وقد تم الاتفاق على أن تملك الشركتان الأصليتان نسبًا متساويةً من الأسهم في الشركة الجديدة التي سيتم إنشاؤها بعد إتمام عملية الدمج.

إحدى حافلات شركة Fuso

تعود جذور ميتسوبيشي التاريخية لأكثر من ١٠٠ عام. وذلك حين قدّمت أول طراز من سياراتها (ميتسوبيشي A) عام ١٩١٧، والذي تم تجميعه في مدينة كوبيه اليابانية.

طراز A من ميتسوبيشي

ثم تطورت صناعة السيارات لدى ميتسوبيشي موتورز خصوصاً بعد فترة الحرب العالمية الثانية. وأنتجت سيارة "ميتسوبيشي ٥٠٠" خلال ستينيات القرن الماضي مع ازدهار الاقتصاد الياباني، ومن أجل مواكبة الطلب المتزايد على سيارات السيدان متوسطة الحجم في تلك الفترة.

سيارة ميتسوبيشي ٥٠٠

وفي عام ١٩٦٩، تم تقديم طراز "جالانت" (Galant) وذلك بهدف منافسة تويوتا كورونا، نيسان بلوبيرد، وهوندا أكورد.

ميتسوبيشي جالانت ١٩٦٩

مساهمات ميتسوبيشي موتورز الدولية في قطاع السيارات

قدمت ميتسوبيشي الكثير من المساهمات في عالم صناعة السيارات حول العالم. ومن أبرزها خلال تعاونها مع شركة كرايزلر الأمريكية في إنتاج وصناعة السيارات. وكان لهما شركة مشتركة تدعى

"دايموند ستار موتورز". لكن التعاون انتهى في تسعينيات القرن الماضي حين باعت كرايزلر حصتها لشركة ميتسوبيشي الأم.

كما اعتمدت شركة هيونداي الكورية الجنوبية في إنتاج Hyundai Pony، على ميتسوبيشي. حيث استخدمت محرك ميتسوبيشي من طراز Saturn مع ناقل الحركة الخاص به. واستمر إنتاج هذه السيارة لنحو ١٣ عامًا. وكانت شركة ميتسوبيشي تمتلك حصة ١٠٪ من هيونداي حتى عام ٢٠٠٣.

وساهمت ميتسوبيشي موتورز أيضًا في صناعة مختلف الطرازات للسيارات مع شركة Samcor الجنوب إفريقية منذ عام ١٩٨٥. ومنذ نفس هذا العام أيضًا، قامت بمساعدة شركة "بروتون" الماليزية في صناعة سياراتها. حيث اعتمدت بروتون في إنتاج سيارتها Saga من خلال مكونات ميتسوبيشي في مصنعها الذي يقع في مدينة شاه عالم الماليزية.

كما ساهمت ميتسوبيشي في صناعة السيارات والشاحنات مع شركة فولفو السويدية، وكذلك الأمر مع شركة سوزوكي في عام ١٩٩١. بالإضافة إلى المساهمات مع شركة فولكس فاغن الألمانية، وهندوستان الهندية، وعدة شركات صينية أخرى على خلال العقود الماضية. ومنها شركة Fujian "فوجيان" الصينية.

إنجازات لأكثر من نصف قرن في عالم السباقات

تتمتع ميتسوبيشي موتورز بخبرة دولية في رياضة سباق السيارات تزيد عن نصف قرن من الزمن. وذلك منذ فترة سباقات الشوارع في ستينيات القرن الماضي. ثم تألق اسم الشركة في سباقات الطرق الوعرة، وسباقات التحمّل التي سيطرت عليها خلال فترة السبعينيات. ثم تألقت أكثر في رالي داكار في الثمانينيات.

وكان الظهور الأول لشركة ميتسوبيشي في رياضة السيارات في سباق السيارات في عام ١٩٦٢. وذلك حين دخلت ميتسوبيشي ٥٠٠ سوبر دي لوكس في سباق الجائزة الكبرى في ماكاو في محاولة لتعزيز مبيعات أول سيارة ركاب لها بعد الحرب العالمية الثانية. اجتاحت سيارة السيدان ذات المحرك الخلفي الصغير (من فئة السعة الأقل من ٧٥٠ سم مكعب) المراكز الأربعة الأولى. كما اكتسحت ميتسوبيشي منصة التتويج في فئة "٧٥٠–١٠٠٠ سم مكعب" من سباق الجائزة الكبرى الياباني لعام ١٩٦٤ مع سيارة كولت ١٠٠٠، وفازت كأول سيارة منافسة بمحرك أمامي في هذا السباق.

سيارة ميتسوبيشي لانسر من أشهر السيارات في عالم سباقات الرالي

فأصبحت ميتسوبيشي موتورز الشركة المصنعة الأكثر نجاحًا في تاريخ رالي داكار. حيث حققت الشركة انتصاراتٍ متتاليةٍ غير مسبوقةٍ بتسعة سائقين مختلفين. كما فازوا بكأس العالم للراليات FIA Cross_Country لعام ٢٠٠٣.

أبرز السيارات الأيقونية

تنتج ميتسوبيشي موتورز سيارات من مختلف الفئات. ومنها فئة الSUV، والبيك أب، وسيارات السيدان الصغيرة ومتوسطة الحجم، إضافةً إلى السيارات العائلية الكبيرة. ومن أبرز السيارات الرياضية التي أنتجتها من ٢٠٠٧ وحتى عام ٢٠١٦، سيارة ميتسوبيشي لانسر إيفولوشن X.

وهي سيارة سيدان رياضية بمحرك صغير سعته ٢ لتر، لكنه قادر على تحويل السيارة إلى قذيفة برية بقوة تصل إلى نحو ٤٠٠ حصان! وهذا مقطع وداعي لإنتاج النسخة النهائية من السيارة الأسطورة.

أوتلاندر ٢٠٢٣

واجهة أمامية جريئة لسيارة أوتلاندر ٢٠٢٣

تستمد أوتلاندر الجديدة كليًا تصميمها من الإرث العريق لسيارات ميتسوبيشي الرياضية متعددة الاستخدامات، الذي ينبض بالحياة في جميع عناصر تصميمها. حيث تمنح أوتلاندر الثقة والحافز، للانطلاق بكل جرأة على الطريق.

تتميز هذه السيارة بنظام التحكم الديناميكي S-AWC الذي يعتمد على الدفع الرباعي المستمر. وهو مقدم من ميتسوبيشي موتورز. ويعمل على تحسين القيادة وقوة الفرامل على جميع العجلات من أجل الحصول على المزيد من القوة، وتعزيز القدرة في الانعطاف بصورة أكثر سلاسة ومرونة، وتحقيق ثبات أفضل في جميع ظروف القيادة المختلفة.

وتعمل أوتلاندر ٢٠٢٣ بمحرك مؤلف من ٤ اسطوانات بسعة ٢.٥ لتر. قادر على توليد قوة ١٨١ حصان مع عزم دوران ٢٤٥ نيوتن/ متر. بناقل حركة أوتوماتيكي (CVT).

سيارة أتراج Attrage

تعد سيارة أتراج أصغر فئة من سيارات السيدان التي تنتجها شركة ميتسوبيشي موتورز. فهي تجمع بين البساطة والطابع العملاني. إضافةً إلى تقديم أفضل مزايا وتجهيزات الأمن والسلامة. وذلك يشمل نظام AS&G للتوقف والانطلاق الأتوماتيكي الذي يقلل من استهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال إيقاف تشغيل المحرك تلقائيًا عند توقف السيارة. كما هو الحال لدى الانتظار عند إشارات المرور. ويتم إعادة تشغيل المحرك على الفور عند رفع القدم عن دواسة الفرامل.

وهي مزودة بمحرك مكون من ٣ اسطوانات بقوة ٧٨ حصانًا. عند ٦٠٠٠ دورة في الدقيقة وعزم أقصى عملي يبلغ ١٠٠ نيوتن/ متر.