

6

السياحة:

ترتقي وتتقدم

لدى كتابتي لهذا الفصل تكون أول مجموعة سياحية صينية في منتصف رحلتها البحرية إلى القارة القطبية الجنوبية. إن ثمن الرحلة الذي تطلبه وكالة سفر جريئة تتخذ من مدينة غوانغ زهاو جنوبي الصين موطناً لها - حيث لا يشاهد أهلها الثلج أبداً- هو 10.000 دولار أمريكي للسائح الواحد. إنني أتساءل فيما إذا كانوا يأخذون معهم عصي الطعام الخشبية ويا ترى بماذا ستفكر طيور البطريق. تبدأ الرحلة من أعالي الأرجنتين، وهي رمز احتفالي بعد دخول اسم الأرجنتين كبلد على قائمة الحكومة الصينية المسموح «بالذهاب إليها» لمواطنيها. منذ عام 2001، وعدد البلدان التي تمنح تأشيرات سفر لسياح البحر بطريقة متبادلة مع الصين في ازدياد مستمر وارتفعت من رقم متواضع بلغ 18 إلى عدد مذهل زاد على 132 بلداً.

ولكوني تجولت في معظم تلك الأمكنة عبر الرحلتين اللتين قمت بهما حول العالم، فإنني أقدر الحاجة الطبيعية لاكتشاف كوكبنا الذي نعيش فيه. يمكن أن تسميني جوّالاً لا يأخذه الملل. لا يجب على كل

إنسان أن يقطع 152,000 ميلاً في رحلة إجازة واحدة، لكن السير على الطريق هو أكثر من حق عالمي. إنه دافع كوني «لمشاهدة ما لم يشاهد من قبل وتذوق ما لم يجري تذوقه من قبل»، كما صاغها رجل صيني طاعن في السن. وهذه الرغبة الملحة كانت مكبوتة داخل صدور أكثر من بليون من البشر الذين تمكنوا منذ وقت قريب فقط أن يشبعوا شغف الترحال لديهم.

إن السفر بشقيه، الداخلي والخارجي، يقوم بوظيفة توسعه آفاق الريادة الصينية - وجعل الأمر فناءً للاستثمار يساوي أكثر من مجرد سياحة قصيرة المدة. يمكنني القول: إنه يمكن المراهنة بكل ثقة على أن السياح الصينيين سيكونون موجودين في كل مكان يمكن أن تشد إليه الرحال على وجه الأرض، وأن يبلغ عددهم من الضخامة بمكان ليكون كافياً لتحويل مسار صناعة تقوم بتشغيل 9 في المئة من العمالة عالمياً وتسهم بأحد عشر في المئة من الناتج القومي الإجمالي لجميع دول العالم.

عندما يتعلق الأمر بالسياحة الداخلية، فإن إيراداتها ازدادت بوتيرة أسرع من الدخل القومي الإجمالي للصين كله على مدى ربع القرن الماضي. وأشارت التقديرات عام 2005 إلى أن السياحة الداخلية في الصين توفر عملاً لسبعة وسبعين مليوناً وست مئة ألف عامل، وولدت دخلاً مثل نسبة 4.3 بالمئة من إيرادات البلاد في تلك السنة. لقد ارتفع عدد المسافرين ضمن الصين وحده بنسبة 15 في المئة عام 2006، ليصل إلى 1.3 بليون، وإيرادات تحققت لصناعة السياحة بلغت زيادتها 17.9 في المئة في ذات السنة.

بالعودة إلى الماضي عندما بدأت جولاتي السياحية في الصين، بدا لي وكأنني أقوم بها وحدي تقريباً. لقد كانت الكهوف العظيمة، ومشاهد الصحراء، والقلاع الأثرية بالإضافة إلى سور الصين العظيم بمنزلة أمكنة خاصة بي، أتمتع بها في سلام. وكانت لا تزال المعابد المبنية على قمم التلال، والمواقع الدينية في الصين أمكنة مهجورة، تثير القشعريرة وتذهب بالروع. أما الآن، فعليّ أن أدفع بمرفقي جموع الزائرين الذين يشبهون الفيوم المتلبدة؛ لكي أشق طريقي إلى داخل مواقع العبادة البوذية، والطاوية والكونفوشسية. واليوم بعض «الجبال البوذية المقدسة» في الصين مدرجة على لائحة سوق الأوراق المالية.

إن أكثر ما أثار إعجابي هو العمر النسبي القصير لهذه الصناعة. وتعود بي الذاكرة إلى الجموع الغفيرة التي اصطفت في الولايات المتحدة لتشاهد الطرقات السريعة المشيدة حديثاً للمرة الأولى وفكرة بناء الاستراحات والفنادق الصغيرة على الطريق أو عندما صارت سلسلة فنادق هوليداي-إنس صرعة في ذلك الزمان. أو لأفكر في ألمانيا واليابان بعد الحرب العالمية الثانية عندما جاء الوقت الذي استعاد فيه الناس مواردهم وطاقاتهم بنحو كافٍ؛ لكي يبدووا رؤية العالم من زاوية أفضل. فمن الزراعة وموارد المياه، إلى السفر -بصنفيه الخارجي والداخلي- الذي يمكن أن يكون أشد «أدلة - الركود» في نواحي الاستثمار. وعندما استطاعت الأسهم الصمود في الأوقات العصيبة، فإنها تحدثت عن الواقع الحاصل بصراحة لآلئس فيها.

ولنتحدث عن الانطلاقة: لقد تنبأت غولدمان ساش Goldman Sachs في دراسة لها بزيادة سنوية قدرها 17 في المئة في عدد السياح الصينيين الداخليين لكل سنة من السنوات الثماني القادمة. وعندما يأتي الحديث عن السفر للخارج، فمن العدالة القول: إن عدداً ضئيلاً من مجموع 1.3 بليون من البشر يجب عليهم ختم جوازات سفرهم.

سياح الغرب

هناك طرفة متداولة في الصين نتحدث عن أهل مقاطعة كانتون الذين يحبون الطعام بأنواعه، وكانوا كلما ذهبوا إلى حدائق إفريقية يسيل لعابهم لدى رؤيتهم حيواناً يفترض أن يحافظوا على بقاءه فيتمتمون بأفواههم: «إن مذاقه طيب إن لحمه لذيق...» وسريعاً سنعرف جميعاً ماذا يعني بالضبط الذهاب في رحلة «سفاري بحسب المواصفات الصينية».

إذا كنت تريد رؤية التغير الأكبر في السفر منذ اختراع الطائرة النفاثة، فليست بحاجة إلى النظر إلى أبعد من بضع مئات من الياردات من مسقط رأس ماركو بولو في فينيسيا. بالكاد على بعد ممرين مرصوفين بالحجارة السوداء وقتاة مائية من مكان أول مؤرخ أوربي للصين هناك مطعم عُلق فيه فوانيس حمراء. إل تيمبيوديل براديسو Il Tempio del Paradiso (جُرس الجنة) هو واحد من بين ثلاثين إلى أربعين مطعمًا، يقدمون مكرونة الرافيولي على الطريقة الصينية لأولئك الآسيويين ذوي الفضول الذين يفتنون المدينة عبر ممراتها المائية. مثلهم مثل اليابانيين من قبلهم، جماعات وزرافات من السياح الصينيين هم الذين يتم الغناء لهم على زوارق الجندول المتجولة في الممرات المائية للبنديقية لقاء أسعار فوق المعتاد.

لقد كانت الظروف مشابهة، إن ما دفع اليابانيين للذهاب إلى متحف اللوفر والأهرامات حاملين عدسات التصوير نايكون Nikon في ثمانينيات القرن العشرين، كان بسبب القوة الشرائية العالية، والعمل النقدية القوية، وساعات العمل القليلة خاصة، وقريباً، ستبدو الموجة اليابانية كقطرة ماء في بحر، وبالنتيجة، هناك 125 مليون ياباني مقارنة بمليار وثلاث مئة مليون صيني - أكثر من عشرة أضعاف من جامعي الأشياء التذكارية. حتى لو بقي الكثير منهم فقيراً لدرجة العجز عن الإنفاق على رحلة سياحية، فإنه سيضاف إلى الملايين لهذا الرقم حتى الوقت الحاضر.

أذهب إلى بالي أندونيسيا وريودي جانيرو والطرف الغربي لمدينة لندن بعد زمن قريب من وقتنا الحاضر وسترى دكاكين تحمل عبارات الترحيب وبائعي حلي ذهبية - بالإضافة إلى علامات الطرق بالصينية، وأصناف وضعت في واجهات المتاجر خاصة بالزبائن الصينيين، وأعداد وفيرة من الأدلاء السياحيين الذين يتحدثون اللغة الصينية. انظر إلى المتاحف كيف بدأت تضع لصاقات تصويرية على القطع الثمينة المعروضة في ردهاتها. ستتألق محطات التلفزة الناطقة باللغة الصينية في فنادق خمسة نجوم كلها، حتى ربما في معظم الفنادق الرخيصة أيضاً. وهناك موجة سائدة وهي أن الصينيين الذين شغلت الرياضة حيزاً كبيراً من ذهنهم ولديهم دوماً هاجس الصحة قد أفرطوا في ممارسة رياضة التزلج لدى اكتشافهم لها. فمن عدد يقدر بمئتين من المتزلجين عام 1999، يوجد اليوم أكثر من مئتي مركز للتزلج - في أقصى شمال مقاطعة هيلونغ جيانغ Heilong Jiang يوجد منتجع من الطراز الأول تلقى مساعدة مبدئية من الحكومة قدرها

150 مليون دولار. تطلّع على مقاطعات شمال الصين، حتى تلك الموجودة في أقصى الشرق من روسيا إذا كنت تبتغي المنفعة. بالطبع، سيسعى أولئك الصينيون المتأقلمون وراء المزيد من هذه الأماكن المفتوحة.

من الصعب الحصول على إحصاءات دقيقة لتلك الجموع من الصينيين المهاجرين (على متن سفن السياحة، وليس في داخل الناقلات)؛ ذلك لأن المناطق المكتظة في هونغ كونغ وجزيرة ماكاو التي يقصدها الكثيرون والتي عادت إلى الإدارة الصينية أعوام 1997 و1999، لا تزال تعد من المحطات الأجنبية التي تشد إليها الرحال. وليس هناك سبيل من تتبع الأعداد التي تتخذ من الجزيرتين عتبة للذهاب إلى أماكن أخرى.

تقدر إحدى الدراسات بأن ستة ملايين فقط من أصل ثلاثين مليون صيني سافروا للخارج عام 2005، قد ذهبوا إلى أبعد من هاتين المنطقتين المحصورتين على البحر الجنوبي للصين. ومع ذلك ازداد إجمالي السياح المغادرين بواقع 11.22 في المئة ليصل إلى 34.52 عام 2006، وتضاعفت نسبة الذين أكملوا طريقهم خارج الأراضي الصينية 250 في المئة في أثناء السنوات الخمس المنصرمة. وتتنبأ منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة بأن عدد السياح الصينيين الذين يسافرون في جولات خارجية سيحتل المرتبة الرابعة في العالم بحلول عام 2020. ولو أننا أسقطنا من الحساب بعض مظاهر إغلاق الحدود غير المبررة التي تتسبب في المكابدة لاحتل رقم السياح الصينيين المرتبة الأولى عالمياً في عام 2035. في السنوات القليلة القادمة ستأتي صناعة السياحة والسفر في الصين بإجمالها في

المرتبة الثانية فقط وراء الولايات المتحدة. وكل ذلك يحدث بوتيرة أسرع من التلفظ بكلمة «فندق حياة Hyatt Hotel».

إن القول: إن الصينيين قد أصيبوا بحمى السفر، لا يكون مفاجئاً. لقد تضرر الكثيرون من الحروب، والكوارث، والانهيئات الاقتصادية في حين كانت الرحلات الحديثة في طور التطور، بعد أن أمسك الحزب الشيوعي زمام السلطة عام 1949، كانت الرحلات محدودة للغاية، وأصبح حصول المواطن العادي على التحفة النادرة المسماة جواز سفر ضرباً من الأحلام، كان السفر للخارج متاحاً فقط للمسؤولين الرسميين ذوي المناصب الرفيعة أو من دار في فلكنهم. وحتى في بداية عهد الإصلاح في ثمانينيات القرن الماضي لم تفعل الحكومة سوى النزر اليسير لصناعة السفر؛ لقلقها من أن المواطنين المتعلمين قد يفرون من البلاد باتجاه الدول الغربية، إذا ما أتحت لهم فرصة مغادرة أرض الوطن، في البداية كان حكراً على وكالات السفر الخاضعة للرقابة الشديدة والمحدثة من قبل الحكومة أن تباع بطاقات السفر للوفود التي تتلقى دعوات للزيارة.

في رحلته الأولى للصين، قيل: إن الرئيس الأمريكي رونالد ريغان فاتح الزعيم الصيني وينغ هيساو بينغ في حرية السفر، بوصفها من أسس الحرية للإنسان، وناشده أن يخفف من القيود كبادرة حسن نية، وبحسب هذه الرواية، فاجأ الزعيم الفطن دينغ الرئيس ريغان بإجابته التي أتت سريعاً «حسناً سأفعل ذلك، والآن كم تريد من الصينيين أن يأتوا إلى ولاية كاليفورنيا؟ عشرة ملايين؟ خمسين مليوناً؟ أو مئة مليون؟».

قريباً جداً، سيجد أولئك المئة مليون طريقهم إلى شاطئ سان تروبيه في فرنسا، وساحل كوستا برافا في إسبانيا، أو شاطئ أستراليا الذهبي. وهذا يمثل منافع ليس فقط لوكالات السفر، أو مواقع الحجز الإلكتروني، أو شركات الطيران، أو خطوط السكة الحديدية، ولكن أيضاً للفنادق والمطاعم الصينية، ومنتجعات المياه المعدنية الدافئة والشواطئ، وحدائق التسلية وأماكن الجذب الخاصة، والأنشطة ذات الصلة بالتزلج والتسوق حتى مصنعي حبوب أعراض دُوار السفر، ومستحضرات الوقاية من الشمس والأمتعة وحقائب الظهر، وبحسب ما ذكرت بعض الدراسات مستحضرات التجميل بدلاً من البطاقات البريدية المصورة. لقد أظهرت دراسة حديثة أن ستين في المئة من المتجولين هم من النساء وأن نسبة 65 في المئة منهم تحت سن الخامسة والأربعين، ويبلغ معدل إنفاقهم في الرحلة الواحدة 546 دولاراً أمريكياً. واليوم يسمح للمسافر أن يحمل معه 20.000 دولار من القطع الأجنبي كحد أعلى بعد أن كان سقف المبلغ في البداية محدداً بألفي دولار. في حزيران 2006، أوردت مجلة الإيكونوميست البريطانية أن السياح الصينيين ينفقون على التسوق في اليوم الواحد في الرحلة الواحدة أكثر من نظرائهم الأوروبيين، أو اليابانيين، أو الأمريكيين.

ولا يزال أكثر المسافرين قريبين من وطنهم، ومثّلت الدول الآسيوية التي قصدتها المسافرون للخارج نسبة 90.4 في المئة بحسب الإحصاءات حتى تشرين الثاني 2005. وجاءت كل من تايلاند، واليابان، وسنغافورة، وماليزيا على رأس القائمة، في حين كانت نسبة الذين سافروا إلى كل من هونغ كونغ وماكاو سبعين في المئة. لقد بدأت الحكومة الصينية بالسماح للرحلات الجماعية إلى هاتين النقطتين في أوائل عام 1983، وبعد ذلك

بعشر سنين شرّعت «معيار السفر الفردي» بسماحها للمواطنين في المقاطعات المجاورة مثل مقاطعة غوانغ دونغ وشنغهاي وبيكين استحصال أذونات سفر إلى هاتين المدينتين ضمن وقت قصير ومصاريق أرخص من استحصال جواز سفر. اليوم يغطي هذا التشريع أربعاً وثلاثين مدينة ومثي مليون نسمة من ساكني البر الصيني، مع وجود خطط للتوسع لتشمل هذه المزية 535 مليوناً من المسافرين «لدواع شخصية».

إن هذه الدواعي بديهية، فهونغ كونغ، بوصفها مستعمرة بريطانية قديمة لتكون نافذة الصين الحرة على الغرب، هي المخزن الرئيس لتبادل السلع التجارية المعفاة من الضرائب، وعلى هامش كونها مشهورة بروعة مأكولاتها البرية فإن أهم سبب يدعو أهل الصين للسفر إليها هو رغبتهم في الإنفاق. وعلى الأقل في الوقت الحالي تقل أسعار المحافظ من نوع لويس فيوتون Louis Vuitton أو العطورات الراقية بنسبة عشرة إلى خمسين في المئة عن أسعارها على طول الحدود مع الصين، مع وجود متسع أكبر لخمسين مليوناً من الصينيين -ولا يزالون يتزايدون- ليختاروا مقتنياتهم من البضائع الكمالية المعروضة في المجمعات التجارية في هونغ كونغ التي يؤمنون بفخامتها في قرارة أنفسهم. وأخذاً بالحسبان لليوم الذي لن تعود فيه هونغ كونغ تملك أي تفوق على شنغهاي في مجال تجارة التجزئة، فقد تصرف زعماءها المدنيون بحكمة نحو إيجاد ديزني لاند هونغ كونغ، التي فتحت أبوابها أول مرة على الأرض الصينية أواخر عام 2005. (لكن انظر كيف فاتحت شنغهاي المسؤولين عن مدينة ديزني للألعاب لكي تأخذ ترخيصاً خاصاً بها لبناء مدينة مماثلة بالرغم من أنها لن تباشر العمل قبل 2010 على أحسن تقدير).

يُعدّ العامل الجاذب في جزيرة ماكاو أحادي الجانب على نحو بعيد. بالرغم من وفرة آثارها الثقافية والمعمارية التي تعود إلى خمس مئة عام من السيطرة البرتغالية على أول وآخر مستعمرة في آسيا، فإن المصدر الرئيس للدخل في الجزيرة كان وما يزال نوادي الميسر - التي يؤمها باستمرار سكان هونغ كونغ الذين يقطعون رحلة نهريّة مدتها ساعة لكي يصلوا إليها، وكانت النوادي محتكرة من قبل شركة اللعب المسماة ستانلي هوا ماكاو Stanley Ho's Macao Gaming Company (غير المدرجة في السوق). لكن عودة ماكاو إلى الوطن الأم في العشرين من كانون الأول 1999 أعطى إشارة البدء للعب القمار على مستوى لم يسبق تخيله من قبل. عندما وافق البرتغاليون على إعادة ماكاو إلى الصين بموجب الإعلان البرتغالي - الصيني المشترك عام 1987م، اشترطت المعاهدة على أنه من حق ماكاو الاحتفاظ بطراز حياة متفرد ومزايا خاصة غير متوافرة في أي مكان في الصين، وكان من أبرزها إباحة القمار قانونياً؛ ولأن ماكاو أصبحت المقاطعة التي يقصدها السياح الصينيون - حيث يقطن أكثر من بليون من البشر ضمن مسافة تتطلب ثلاث ساعات في رحلة جوية ولهذا فقد شهدت نواديها نمواً قدره 22 في المئة سنوياً في عام 2005. وهذه السنة كانت إسهام لعب الميسر في إيرادات ماكاو سبعين في المئة.

اليوم، دخل لاعبيون كبار حلبة المنافسة جرياً وراء جني الأموال بتحول ماكاو إلى لاس فيغاس آسية. افتتحت المرحلة الأولى من مشروع تبلغ تكاليفه 13 بليون دولار على توسع في اليابسة ناتج عن ردم مياه البحر، ويعرف موقعه باسم قطاع كوتاي Cotai Strip عام 2007 ويضم بين

جنباته سبعة فنادق يمارس فيها القمار، وفيها جميع أسباب الترفيه، وتبلغ طاقتها الاستيعابية عشرة آلاف غرفة، إن المشغل الرئيس والمستفيد الأول من كوتاي هي شركة رمال لاس فيغاس Las Vegas Sands، التي سبق لها عام 2004 افتتاح رمال ماكاو Sands Macao بوصفه أول ناد على الطراز الغربي، على مساحة قدرها 163.000 قدم مربع. وسيفتح هذا الأخير نموذجاً خاصاً به على غرار فندق فينيتيان Venetian Hotel في لاس فيغاس، وكذلك واين ماكاو Wynn Macao الذي سيتم تشغيله من قبل منتجعات واين Wynn Resorts، الذي فتح أبوابه المذهبة في شهر أيلول من عام 2006. إن هذا الصرح الجديد الذي يتميز بمظاهر البذخ، يراهن على أن المقامرين الصينيين سيفقدون أكثر حنكة والتصاقاً بالمكان بدرجة ترقى إلى القرابة الأسرية.

إن الرهانات عالية لأن الصينيين يقامرون حداً يفوق كثيراً غيرهم من شعوب العالم. وبحسب أرقام مصرف الاستثمار UBS فقد زار ماكاو عام 2005 18.7 مليون زائر مقارنة بـ 38.6 مليون أتوا إلى لاس فيغاس، وبلغ وسطي إيراد طاولة القمار اليومي في ماكاو 12.000 دولار، في حين يبلغ إيراد الطاولة في لاس فيغاس 2.600 دولار يومياً. ووصل إجمالي إيراد لعب الميسر في ماكاو إلى 3.1 بليون دولار في النصف الأول من عام 2006 مقترباً كثيراً من لاس فيغاس التي وصل إيرادها في المدة نفسها إلى 3.3 بليون دولار.

واليوم، حتى سنغافورة الرصينة التي تشهد رواجاً كمقصد للصينيين بسبب نظافتها المنقطعة النظير، ومناخها الاستوائي، وتراثها الصيني

المشترك، أصابها إغراء منجم الثراء هذا. في نيسان عام 2005، رفعت سنغافورة الحظر المفروض على نوادي القمار الذي امتد لأربعة عقود برغم المعارضة المحلية الشديدة. وتقرر افتتاح اثنين من النوادي بحلول عام 2009، وهما سنتوسا Sentosa ومارينا بيه Marina Bay أو خليج المرفأ.

فبسبب قلة المناخ الاستوائي عند الصينيين، تملكهم رغبة جامحة في الشمس والرمال. تقدر نسبة السياح الصينيين الذين يسافرون إلى سنغافورة باثنين وأربعين في المئة من أولئك الذين يتجولون خارج الصين أول مرة بحسب أحد التقديرات - وهو ما يعادل الطبقة العاملة من الإنكليز الذين يقصدون شواطئ إسبانيا الزهيدة التكاليف طلباً للمتعة. وأدى ذلك إلى نوع من العقاب «عائدات السياحة المساوية للصفر» - في أماكن مثل تايلاند تباع فيها بطاقات السفر وعروض الفنادق بخسارة، يحاول وكلاء السفر استعادة ما خسروه عبر العمولات التي يحصلون عليها من محال بيع الأحجار الكريمة، والحلي اليدوية، وعلى نحو خاص الأعشاب المنشطة جنسياً المشهورة، بما في ذلك لحم التمساح التايلاندي. لكن «السفر بسعر الكلفة» لن يكون النقطة التي ستقف عندها الجموع الغفيرة من الصينيين لوقت طويل.

ونظراً لثراء الهند الثقيل في الهائل ومشاهدها الرائعة، وبوجود صلات أكثر سهولة تنمو باستمرار بين الدولتين كلما تقاربا وتحسنت علاقاتهما، فإن العملاق الآسيوي الآخر لابد أن يضاف في النهاية إلى قائمة المستفيدين من ازدهار حركة السفر في الصين في الأعوام القادمة. إن الهند رخيصة وقرية المنال، لذا يتوقع تدفق السياح من كلا البلدين

باتجاه الآخر. وربما تستفيد شركات السياحة الهندية مثل شركة الضيافة الهندية India Hospitality Corporation المدرجة في بورصة لندن بأحرفها الأولى IHC من هذا التوسع.

لكن حتى الآن لم تحظ أي من الولايات المتحدة أو تايوان «بالتصنيف كمقصد حائز على الموافقة» من قبل الصينيين. وهذا يعني أن كليهما ستشهدان ازدهاراً ضخماً عندما تخفف الحواجز في وجه التأشيرات.

يقال عن أمريكا بالصينية: إنها «البلد الجميل». لقد وثقت أمواج المهاجرين العلاقات التاريخية بين البلدين عبر المحيط الهادئ. إن للعالم المشهورة في الولايات المتحدة وقعاً يقرب من الخرافة بالنسبة لمعظم الصينيين بما في ذلك جسر البوابة الذهبية، والوادي الكبير، وبناء الدولة الإمبراطوري. بسبب جاذبية لعب القمار تدخل لاس فيغاس دوماً في برنامج الرحلة الأولى. أيضاً، يحب الصينيون أن يشاهدوا الجامعات الشهيرة، ربما لكي يتقصوا أين يرسلون أولادهم، ويشمل ذلك ستانفورد، وجامعة يال Yale خاصة (حيث تخرج فيها أول طالب صيني في جامعة أمريكية عام 1854، وكان يدعى يونغ وينغ Yung Wing).

لكن منذ أحداث الحادي عشر من أيلول، تناقص عدد السياح باضطراد بسبب إجراءات منح التأشيرات المتشككة والصارمة. يلج الكثير من جماعات صناعة السفر الأمريكيين على تغيير السياسات قبل أن يفوتهم هذا السوق الهائل. لقد عبرت الصين عن رغبتها في منح الولايات المتحدة وضع الدولة كمقصد للسفر، لكن الولايات المتحدة لم تبعث بالرد. وللأسخريّة، لما حذفت الصين الولايات المتحدة كبلد مقصود

للسفر، فإن أفضل وسيلة لزيادة عدد السياح الصينيين إلى الولايات المتحدة قد تكون بالسماح لعدد أكبر من السياح الصينيين بالدخول إلى الولايات المتحدة.

لاشك أن تايوان لها جاذبية أكبر، ويزداد عدد الصينيين الذين يتوجهون إليها، متحدين مشقة السفر الطويل عبر الرحلات غير المباشرة* حتى يستمتعوا بهذه «المقاطعة المتمردة»، لتجريب أنواع مختلفة من الطعام الصيني والينابيع الدافئة، أو رؤية الأهل والأقارب الذين باعدتهم الأقدار لزمن طويل. لقد كشف إحصاء قام به المشتغلون بالسياحة في تايوان في شهر آب 2005، أنهم توقعوا نمواً بين 20 و60 في المئة بمجرد أن تفتح في وجوههم الأبواب إلى البر الصيني.

وبازدياد، يسافر الصينيون إلى نقطة أبعد، لقد منحت المملكة المتحدة صفة البلد الذي تشد إليه الرحال فقط في عام 2005، وسافرت مجموعة قوامها ثمانون شخصاً من المواطنين المرموقين منذ أول يوم على متن الخطوط الجوية الأطلسية العذراء في رحلة لسبع ليال. لقد تضاعف عدد الزوار الصينيين منذ عام 2000 إلى أكثر من مئة ألف زائر في السنة، ومن المتوقع أن يرتفع العدد من 15 إلى 20 في المئة في السنة حتى عام 2015.

بمجرد أن تزداد العملة الصينية قوة، فإن سياحة ما وراء البحار ستغدو أكثر رخصاً بالنسبة للمواطنين الصينيين. إنهم لن يكتشفوا مواقع أبعد فقط، لكنهم سيجلبون معهم نقوداً أكثر. فمنذ أن بدلت

* اتفقت الصين وتايوان أخيراً على تسيير رحلات جوية مباشرة بينهما (م).

الحكومة الصينية القوانين للسماح لكل مواطن أن يحمل معه خارج الصين مبلغ 20.000 دولار سنوياً ازداد الإنفاق على السفر بنحو درامي. وستصبح الأذواق والمطالب أكثر صقلاً -يتوافر في يومنا الحاضر سوق ينمو باضطراد للشقق المفروشة المتاحة مدة طويلة للصينيين في آسيا- ولن يسمع سوى القليل من التذمر من أولئك البخلاء الذين لا يفادرون حافلة الركاب.

ومن الجيد أيضاً الاستثمار في مصانع حقائب الأمتعة. إن الصينيين على وشك حزم أمتعتهم.

ملفات جيم الصينية: مهمات سائح

سي تريب. كوم إنترناشيونال المحدودة. Ctrip. Com international, Ltd.
 مؤشر ناسداك NASDAQ: CTRP, ADR
 منحنى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 80.7 في المئة. ارتفاع الإيرادات 132.8 في المئة وأيضاً.

إي لونغ. elong, Inc.

مؤشر ناسداك NASDAQ: LONG, ADR
 منحنى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح إلى 1.11 مليون دولار بعد خسارة قدرها 18.38 مليون دولار. ارتفاع الإيرادات 91.1

أُحدثت كلتا الشركتين عام 1999، ويمكن الاستثمار فيهما عن طريق شهادات الإيداع الأمريكية ADR's. توفر خدمة السفر صاحبة الشهرة عبر الشبكة العنكبوتية العالمية Internet Web للباحثين عن

خدمات السفر أفضل البيانات عن الفنادق والرحلات الجوية إلى المدن الداخلية وكذلك الخارجية. مثلها مثل ترافيلوسيتي Travelocity، تحقق مجموعات الحسومات هذه إيراداتها عن طريق العمولات، حيث تتوجه أهداف عملها نحو الباحثين عن تمضية وقت فراغهم في شيء ممتع أو المسافرين في رحلات عمل. تملك إكسبيديا Expedia حصة نسبتها 52 في المئة في إي لونغ. لم تستطع أسعار أسهم سي تريب Ctrip أن تجاري أسعار أسهم إي لونغ، مما يبعث على الدهش لشركة تستعمل اللغة الإنكليزية على الشبكة العالمية.

تشاينا تورز هولدينغ كومباني ليمتد

«شركة الصين القابضة للسياحة المحدودة»

China CYTS Tours Holding Co., Ltd.

بورصة شنغهاي أسهم فئة-A SHA: 600138, A-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 26.1 في المئة، ارتفاع الإيرادات 64.2 في المئة
أضحت (خدمات السفر لشباب الصين) أول شركة لخدمات السفر تدرج أسهمها في سوق الأوراق المالية عام 1997. وهي وكالة سفر كغيرها وتمارس أيضاً عملياتها عبر الإنترنت، ومرتبطة بشركة خدمات السفر لشباب الصين التي تدار من قبل الدولة، وتصنف ضمن أفضل خمس مئة شركة في الصين، غير أنها ليست مدرجة في السوق. تولت الشركتان إصدار بطاقات السفر وترتيباته لما يقرب من نصف مليون زبون عام 2005، سواء للمغادرين والقادمين، أو المجموعات السياحية.

شنغهاي جين جيانغ إنترناشيونال ترافل كومباني، ليمتد
شركة «شنغهاي جين جيانغ الدولية للسفر المحدودة»
Shanghai Jinjiang International Travel Co., Ltd.

بورصة شنغهاي أسهم فئة B SHA: 900929, B – shares

منحى ثلاث سنوات: انخفاض الأرباح 47.2 في المئة، ارتفاع الإيرادات 33.4 في المئة
كوكالة لاستصدار بطاقات السفر، عددت شنغهاي جين جيانغ أنشطتها
لتشمل التصميم الداخلي وخدمات الشحن الجوي.

ترافل سكاى تكنولوجى ليمتد Travel Sky Technology Ltd.

بورصة هونغ كونغ أسهم فئة H: من فوق المنصة

HKG: 0696, H– shares; OTC: TSYHF

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 15.3 في المئة، ارتفاع الإيرادات 33.4 في المئة
وهي مزود لخدمة تقانة المعلومات التي تخدم صناعة السياحة
المزدهرة. أُحدثت في عام 2000 من قبل إحدى وعشرين شركة صينية
للطيران، تطور الشركة منتجات وخدمات عمليات المسافرين في
المطارات. وتعمل على تطوير قواعد التجارة الإلكترونية المتعلقة بالشحن
الجوي لخطوط الطيران، والمطارات، ومزودي خدمات السفر، ووكالات
السفر، والشركات. في عام 2005، تمكن نظام توزيع السفر الإلكتروني
للشركة من إتمام حجوزات أكثر من 151.4 مليون مسافر على متن
الخطوط الداخلية والخارجية التجارية، بما يمثل زيادة عن عام 2004
بمقدار 14.5 في المئة.

لاس فيغاس ساندز كوربوريشن Las Vegas Sands Corporation

«شركة رمال لاس فيغاس»

بورصة نيويورك NYSE: LVS

منحى ثلاث سنوات: انخفاض الأرباح 10.7 في المئة، ارتفاع الإيرادات 86.9 في المئة وهي شركة أمريكية يتأتى نموها المستقبلي من عملياتها في الصين. إن استثماراتها في ماكاو هي بوضوح المحرك الرئيس وراء ارتفاع أسعار أسهمها، التي تضاعفت أكثر من مرتين في السنوات الخمس الماضية. وحدث هذا قبل أن يصبح فندق فينيتيان يعمل بطاقته التشغيلية الكاملة ولا تزال الشركة بانتظار الإذن لها لتحويل جزيرة ضئيلة المساحة تقع على مقربة من ماكاو التي تعد تقنياً جزءاً من مدينة زهاوي Zhuhai الصينية إلى ركن كبير للعب الميسر. هناك أسماء رنانة مثل فندق الفصول الأربعة Four Season (بورصة نيويورك) وشانغري لا (بورصة هونغ كونغ أسهم فئة H, 0069, HKG) وفندق هيلتون (بورصة نيويورك NYSE: HLN) لديها ملكيات في كازينو ميغا الواقع في قطاع كوتاي الجديد.

فار ايسترن إير ترانسبورت كورب Far Eastern Air Transport Corp

«مجموعة الشرق الأقصى للنقل الجوي»

بورصة تايبيه TPE: 5605

منحى ثلاث سنوات: انخفاض الأرباح 400 في المئة، ارتفاع الإيرادات 8.8 في المئة كلما راجت الإشاعات عن قرب السماح بالرحلات المباشرة بين تايوان والصين، كما حدث في حزيران 2005، تصاب أسعار أسهم شركات السياحة المدرجة في بورصة تايبيه بحمى الارتفاع فوراً. في عام 2003،

شهدت أسعار أسهم هذه الشركة التايوانية قفزة قدرها عشرة في المئة عندما سمح للرحلات الخاصة المباشرة بين الصينيتين.

ليس هناك من مكان كالبيت

عندما رحّب أهالي واحات صحراء هامى Hami بالكشافة الأوروبي ماركو بولو Marco Polo قدّموا له زوجاتهم لكي يختار التي تثير إعجابه. لم يحالفني مثل هذا الحظ عندما وطئت قدماي أرض الصين أول مرة. عندما حاولت جاهداً أن أنام حين أويت إلى فراشي في الفندق الرخيص والوحيد في هذه المدينة، لاحظت أن الوسادة تغلب عليها الغلظة خاصة. عندما فحصتها بدقة تبين لي أنني كنت أوسد رأسي على كيس محشو بالأرز.

بالعودة إلى الوراخ خمس عشرة سنة فقط، فإن «صناعة الضيافة» في الصين إذا تجرأت ودعوته كذلك، لم تكن تعطي نزلاء الفنادق مفاتيح لغرفهم. وكانت المضيفات اللواتي تبدو عليهنّ علائم الممرضات المؤذيات يتفحصن في جولاتهن التفقدية الردهات ويسمحن للزوار بدخول غرفهم كلما كان ذلك ضرورياً. لكن دوماً كن يدخلن الغرف لكي يضعن تحت نظر أعينهن الشياطين الأجانب بهدف الرقابة أو لكي يملآن مياه الشرب المغلية في حافظات الحرارة. لقد كانت الفنادق المليئة بالفخامة مثل شيراتون السور العظيم في بيكين بمنزلة عرض مهرجاني للحياة على الطراز الغربي، تماماً كما كانت ملاذات نادرة للمسافرين الذين يعانون السأم والضجر بسبب الخدمة البطيئة ذات الطابع الشيوعي. لا عجب إذاً أنني كلما تقوّهت بسؤال يكثر عرضه أكثر من غيره، كانت

الكلمات الأولى التي تلقى على مسامع الزوار «لا يوجد أبداً ما تطلبه» وتلفظ بالصينية «مايو» «لقد نفذ مخزوننا» «لا يوجد هناك مجال» أو «انس الأمر برمته».

اليوم عادت الصين وانضمت إلى الخط الآسيوي الرئيس في كرم الضيافة والاستقبال بمعنى الكلمة لإرضاء الضيف. لم يتعلم الصينيون الانحناء كما تعلموا أن يتلقوا الثناء (ويتمتعوا بالجوائز) عندما تؤدَّى الأعمال على أكمل وجه. والفرييون هم قلة بارزة، حيث إن مؤسسات ثرية أكثر قد وجدت على نحو ضخم من أجل حركة صينية متعاظمة.

منذ وقت ليس ببعيد، كان يتعذر على المرء أن يشتري بطاقة عودة بالطائرة في الصين، فالأجانب وأهل البلد على حد سواء كان عليهم أن يمضوا أياماً كاملة حتى يشقوا طريقهم إلى أول الصفوف ليحصلوا على مقعد لدى سفرهم لمقاطعة ما، ومن ثمَّ عليهم فعل الشيء نفسه حتى يعودوا من حيث أتوا. كان العديد من طرقات الصين محظورة على الأجانب، وتقريباً شبه ممنوعة بالنسبة لقلّة من أصحاب السيارات المحليين. اليوم تخدم شبكة مترامية من الخطوط الجوية الحديثة، والطرق السريعة، ومراكز الإقامة عدداً كبيراً من الناس الذين تمكنوا للتو من الحصول على مدخولهم الأول المتاح للإنفاق وسيارتهم الأولى. وبينما قد يكون المزاج السائد أقل بريقاً من أندية القمار الواضحة في ماكاو، فإن الازدياد الكبير في حركة السفر ضمن الصين نفسها تملأ غرف الفنادق وكذلك الجيوب أكثر فأكثر.

ومرة أخرى قد تكون الأرقام المتناثرة هنا وهناك مدعاة للتضليل. تعد الحكومة الصينية أي رحلة تستغرق ست ساعات بغض النظر عن الداعي «سفراً». وتشير إحدى التقديرات إلى أن 80 في المئة من الصينيين لا يزالون ينفقون في المتوسط أقل من 15 دولاراً للرحلة الواحدة. ولكن مجمل القول: يقدر للدخل المتوقع لصناعة السياحة الصينية أن يتجاوز عتبة التريليون عام 2007 (بالعملة الصينية الوان أي ما يعادل رقماً كبيراً بالدولار الأمريكي وهو 130 بليوناً).

كبار القادة مثل نائب رئيس الوزراء ووي Wu Yi كانوا وما يزالون يحثون هذا القطاع الناشئ على أن يؤدي دوراً أكثر أثراً في «توسيع الاستهلاك الداخلي». في عام 2006، تم تشغيل قطار للمسافرين هو الأعلى من نوعه في العالم؛ ليصل إلى التيب كما لم يحصل من قبل. وفي يومنا الحاضر ليست أماكن الجذب البعيدة مثل مدينة لي جيانغ Lijiang القديمة، وهي موقع تاريخي بحسب تصنيف الأونيسكو وتقع في المنطقة الجبلية شمال كنينغ Kunming التي كانت مصدر إلهام التعبير «شانغري لا Shangri-La» سهلة الوصول، بل إنها نالت قدراً فوق العادة من التطوير والتشغيل. لعقد من الزمان بدأ عام 1991، ارتفع عدد السياح القادمين إلى لي جيانغ على سبيل المثال من 198.000 إلى 3.270.000. ويعيش اليوم أكثر من نصف السكان على حركة المسافرين بدلاً من الزراعة، وازداد أيضاً معدل الدخل من ستين دولاراً إلى ست مئة وخمسين في السنة.

وهناك تقدير حكومي آخر يفيد أن عدد سكان المدن الذين يقصدون أماكن الهواء النظيف والاستراحات في الريف الذي لا يزال بكراً يبلغ 300 مليون. أما المدن فلم يكن نصيبها التجاهل أيضاً. فبداعي رغبة كل إنسان في الصين في أن يشاهد ساحة تيان إن من Tiananmen وغيرها من المعالم الوطنية، استقبلت بيكين 132 مليون زائر عام 2006، بزيادة قدرها 14 في المئة عن السنة التي قبلها. وبالتأكيد ستزيد الألعاب الأولمبية هذا العدد عندما تقام عام 2008*. أما شنغهاي فقد جذبت إليها 90 مليوناً.

كل هذا في بلد يعد فيه التنقل فكرة جديدة. بموجب النموذج السماوي، كان الحفاظ على الطابع الاجتماعي يتم عبر العمل المفروض على كل فرد وعلى مكان إقامته الثابتة.

كان محظوراً على الناس أن يسافروا إلى ما وراء المدن التي يوجد سجلهم فيها، وربما تتطلب الإقامة في الفندق أو حتى الحصول على الطعام إذناً مكتوباً. كانت الضيافة تحدد بحسب الرتبة، حتى إلى وقت قريب في عام 1991، كانت درجة الركوب في القطار تحدد بحسب مركز الشخص المسافر. ربما كان المثال الوحيد على السياحة الجماهيرية في أثناء الأربعين عاماً الأولى من الجمهورية الشعبية هو المدة القصيرة عندما كان يتم تحفيز الحرس الأحمر الشاب المتحمس على السفر بالقطارات بالمجان لا بدافع أن يستمتعوا بركوب الدرجة الأولى أو الثانية وإنما لإثارة «صراع الطبقات».

* ترجم هذا الكتاب بعد إقامة الألعاب في بيكين.

اليوم، يأخذ كل فرد ثلاث عطلات وطنية طويلة استحدثت عمداً من قبل الحكومة عام 1999 لتشجيع وتنشيط حركة السفر. هذه الأسابيع الثلاثة الذهبية كما يطلق عليها لتسمية رأس السنة الصينية، يوم أيار (استبدل «يوم العمل»)، وذكرى شهر تشرين الأول التي يحتفل فيها بتأسيس الجمهورية الشعبية هي مواسم تزدهم فيها المناكب، حيث يقوم كل فرد بالسفر إلى بيوت الأجداد أو الذهاب إلى مواقع الجذب السياحي، وكل هذا في وقت واحد. قُدر عدد المسافرين عام 2006 بثلاث مئة مليون، وبتسعة وعشرين مليوناً يزرون المواقع السياحية في يوم واحد. في أول يوم من عطلة شهر أيار عام 2005، بلغ عدد المسافرين على متن الرحلات الجوية ثلاثة ملايين شخص.

وبينما يحصد وكلاء السفر وأماكن الطبيعة الخلابة أرباحاً ضخمة، يسود القلق بعض موظفي الحكومة بشأن الازدحام الضاغط على المطارات الداخلية لدرجة أنهم بدؤوا يتحدثون عن فكرة توزيع العطلات على مهرجانات تقليدية أخرى مثل كينغ مينغ Qingming، أي عندما يقوم الصينيون بزيارة قبور أجدادهم. يبدو أن الصينيين سيخففون حمى الحركة داخل نفوسهم مرة واحدة - من أجل المنفعة الأعظم للمسافرين وصناعة السفر. وبحسب مصادر إدارة السياحة الوطنية في الصين، فإن 92.2 مليون إنسان سافروا أثناء إجازة سبعة الأيام في شهر شباط (فبراير) من عام 2006، وهي زيادة بنسبة 17.7 في المئة.

لقد عاد الصينيون واكتشفوا تراثهم الخاص بإفراط عبر إعجابهم بعروض كونغ فو في معبد شاولين Shaolin الشهير وأيضاً بتقديرهم تصريح

الطاغية نانجينغ الأب الحديث للصين، صن يات سن Sun Yat-sen الذي يزار من قبل الصينيين أكثر من زيارة الأجانب له. عندما كان هناك زمن يصعب الحصول على مكان يبيع شراب الصودا أو أي تذكارات، يوجد اليوم مدن برمتها مليئة ببائعي الطعام المتجولين المنتشرين في كل مكان. تتضمن خطط تحسين مناطق الجذب في العاصمة بيكين بمناسبة الأولياد إزاحة البائعين المتجولين والمسؤولين بعيداً عن سور الصين العظيم أول مرة، مع توفير كراسٍ للمقعدين ووضع إشارات باللغة الإنكليزية في كل مكان بدءاً بقبور أسرة مينغ الملكية وانتهاء بالقصر الصيفي.

لا يعني هذا أن «الضيوف الأجانب» سيتم تجاهلهم - أو إزاحتهم عن مقاعدهم. ربما ليس هذا بالصورة الجديرة للأمة حيث تتضح عظمة الاقتصاد، أو جاذب المدن التاريخية أو معابد كونغ فو، أو حتى التسهيلات المتطورة، ولكن في عام 2004، تخطت المملكة المتوسطة إيطاليا المشهورة لتحتل المرتبة الرابعة عالمياً من حيث عدد القادمين إليها. ولو أضيفت أرقام هونغ كونغ، ستكون الصين في المرتبة الثانية. لقد وضع الإيراد المتحقق عبر السياحة - والذي بلغ 35.5 بليون دولار - الصين في المرتبة السادسة في العالم. وهذا يمثل مئة ضعف زيادة عما كان عليه عام 1978، عندما كان ينظر إلى الناس الذين يأتون لزيارة البلد بعين الريبة وكأنهم جواسيس. ومرة ثانية تقدر المنظمة العالمية للسياحة التابعة للأمم المتحدة أن الصين وبمساعدة «أبنائها في المهجر» في هونغ كونغ، وماكاو، وتايوان ستحتل المركز الأول عالمياً كمحطة للوصول وذلك قبل عام 2020.

بالطبع، يحمل هذا الوضع في طياته أنباء سارة لسائقي الأجرة، أدلاء السياحة الذين يتحدثون لغة ثانية (والذين تشهد خدماتهم طلباً واسعاً عليها)، ووكالات السفر وانخفاض واضح في الأعداد التي ستحصل على الترخيص، بموجب شروط اتفاقية التجارة الدولية، كل ذلك سيوفر فرصة ثمينة للكثيرين من العاملين في الخارج لكي يجدوا عملاً لهم في الصين. وتزخر أماكن الطهي الخاصة الجديدة والمعاهد الفندقية بأعداد هائلة من أبناء الفلاحين الذين ينظرون إلى السياحة كأفضل فرصة متاحة لتأمين حياتهم المهنية.

وبالرغم من الوسادات المحشوة بالأرز، فقد سيطرت العلامات التجارية الأجنبية المعروفة على قطاع الضيافة منذ البداية. لكن يبدو الآن أن سلسلة الفنادق الأجنبية هذه كانت تركز جهودها على النمو الحقيقي الآتي في المستقبل. والسوق الذي كان حظه التجاهل في الماضي يتمتع الآن بإشغال كامل. ولا يزال هناك متسع كبير في سوق شهد أول التشريعات الحكومية فقط في وقت ليس بالبعيد عام 2002. وماذا عن حركة سير العمل في مدنها المئة الأخرى التي تأتي ثانية من حيث الاتساع والتي يقطنها مليونان من السكان أو يزيدون؟ من بين 11.180 فندقاً مسجلاً في البلاد عام 2005. كانت سلاسل الفنادق تمثل 14.5 في المئة بالمقارنة مع نسبة 80 في المئة يتم تشغيلها وإدارتها من قبل سلاسل الفنادق في الولايات المتحدة.

في عدد يقدر بمئتين وستين ألفاً من الفنادق، هناك ستون ألفاً تقدر طاقتها الاستيعابية بثلاثة ملايين غرفة مصنفة كتسهيلات «معقولة

الثلثين» من قبل إدارة السياحة الوطنية. أتمنى لو أن مجموعة فنادق مثل بيست فاليو إن Best Value Inn وبست ويسترن Best Western، حتى هوارد جونسون Howard Johnson كانوا موجودين عام 1984، عندما كانت الفنادق الرخيصة القذرة هي القاعدة السائدة. إن كل سلاسل الفنادق تسير في طريقها نحو الصين وبسرعة ليست بالبطيئة.

لابد للصينيين المخصص لهم ميزانية محددة من أن يأكلوا أيضاً وأن يظهروا بالمظهر اللائق أمام زملائهم في العمل. وكنتيجة لذلك، فرضت مدن مثل نانجينغ غرامات على الطلبات الزائدة عن الحد بالاستناد إلى وزن مخلفات أطباق الطعام، بغية الحد من الإسراف والتبذير في هدر الطعام. وهذا تبدل في الحال الذي وجدته في أيام غزواتي الأولى -عندما كان من الصعب العثور بالمرّة على أي مطعم. ولم تكن هذه المطاعم لتفتح أكثر من بضع ساعات في اليوم. كان على المرء أن يأخذ حياته ومعدته بين يديه عابراً الأرض المتسخة بعظام الدجاج حتى بالكاد يأخذ مكاناً له على طاولة بدون غطاء مخيطة وعليه طبقات من الغبار.

لكن الآن، وفي مدن مثل بيكين يقال: إن فيها ما يربو على مئة ألف مطعم. ولكن من الذي يقوم بالإحصاء؟ ففي مناطق نائية مثل مدينة تشينغدو في مقاطعة سيشوان Sichuan's Chengdo، يتهافت المقاولون لافتتاح أماكن للطعام في كتل طويلة من الأبنية -تتوافر فيها وجبات العشاء الشاعرية لعشرة آلاف زبون، ويأتون بسماعات الأذن- التي تعرض طراز معالجة مقادير الطعام العصرية مثل الكركند، والعصفر، والكافيار. بمجرد أن تحقق هذه المطاعم شهرة لاسمها فإن

الذين يديرونها يسارعون إلى افتتاح خط من التراخيص المشابهة في المدن الساحلية الأكثر ثراءً. واحدة من أكثر السلاسل الناجمة هي ساوث بيوتي South Beauty، التي تخدم معارض سيشوان المتطورة إلى جانب البحيرات الداخلية التي تصب على المنصات الحجرية فوقها خيام لوجبات العشاء الخاصة. وتعرض أسعار هذه المطاعم على خطوط الطيران، ولديها خطط لتتوسع في نيويورك، وقد أعلنت للتو عن خطط لإصدار أسهم أولية للاستثمار فيها. ومن المثير للدهش أن عشر إمبراطوريات من الذين يقدمون الطعام قد حصدت ما يقرب من نصف حصة المطاعم الراقية من الإيرادات عام 2005، ومعظمها من البيوتات التي تقدم وجبات الحلويات المقلية السريعة وهي تنتشر مثلما هي مشهورة أكلة الكعكة المقلية المعدة من البيض والطحين؛ لكن أشهرها الذي أسس في منغوليا الداخلية عام 1999 وهو الحَمَل الصغير. بإمكان المرء تصور قائمة الطعام -التي يمثل لحم الخروف أساسها وأطباق أخرى كثيرة- وذلك فيما يربو عن سبع مئة نوع.

تتضاعف أيضاً الحدائق الجديدة، وحدائق الحيوان، وأماكن المياه الدافئة والمنتجعات، ومجمعات التسوق، والمتاحف الهادفة بسرعة مذهلة (أغلقت حديثاً حديقة ترفيهية لأنها وعدت بجوائز «مزيفة» وصلت إلى 35.000 دولار لكل حلقة تسقط حول الوتد الخشبي). وهناك العديد من الأنشطة ذات الصلة بحركة السياحة التي أعجز عن ذكرها كلها.

سأورد فقط تلك التي ليست إلا رمزاً للصين الرأسمالية الحديثة: ألا وهي لعبة الغولف. هذه الرياضة المرتبطة بالرجال الأثرياء ونوابدهم

الخاصة تجذب الآن مشتركين جددًا، بل قل مدمنين، وبسرعة جعلت الصينيين يطلقون عليها تعبير: «الأفيون الأخضر» منذ بناء الملعب الأول في فندق ينيانغ تشانغ شان الدافئة Chung Shan Hot Spring عام 1984. الخالي من وسائل النقل أو التجهيزات، يوجد في الصين الآن أكثر من مئتي ساحة لعب لهذه الرياضة، لتضعها في المرتبة الخامسة عالمياً حالياً، مع زيادة متوقعة قدرها عشرون في المئة في السنة. وتحاول الحكومات المحلية القلقة أن تحد من هذا التوسع بتحديد الأراضي الصالحة لمثل هذه الملاعب. وسواء اعتقد جيل الشباب أن هذه الرياضة مفيدة للعمل أو للصحة فإنهم يذهبون زرافات وجماعات إلى المدارس والدورات لتعلم فنون هذه الرياضة. حتى مبيعات أدوات أندية الغولف تزايدت بنسبة 25 بالمئة عام 2005. وتفاخر الصين اليوم بأن لديها أكبر ملعب للغولف في العالم وهو ملعب شينزن المثير للإعجاب المسمى ميشن هيلز Mission Hills؛ الذي يوجد فيه 216 حفرة.

عندما يأتي دور الكلام عن أسهم السياحة في الصين ربما تكون أفضل فكرة إتمام صفقة متكاملة.

ملفات جيم الصينية: ترك المصباح متوهجاً

شنغهاي جين جيانغ إنترناشيونال هوتلز ديفلوبمنت كومباني، ليمتد
Shanghai Jinjiang International Hotels Development Co., Ltd.
 «شركة شنغهاي جين جيانغ الدولية لتطوير الفنادق المحدودة».

بورصة شنغهاي: أسهم فئة - A، فئة - B

SHA: 900934, A-shares; 600754, B-shares;

HKG: 2006, H-shares بورصة هونغ كونغ: أسهم فئة H

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 49.3 في المئة، ارتفاع الإيرادات 7.6 في المئة
تدير هذه المجموعة الوقور أكثر من 150 فندقاً على المستوى الوطني.
لقد أقامت تحالفاً للعمل مع إكسبيديا، وجمعت إصداراتها الأولية التي
عرضت في بورصة هونغ كونغ في أواخر عام 2006 2.4 بليونى دولار
من أجل ترميم وتجديد فندق السلام التاريخي Peace Hotel والعديد
من الممتلكات العقارية في جين جيانغ. لقد استطاعت المجموعة تقريباً
مضاعفة استيعاب غرفها في كل سنة من السنوات الثلاث المنصرمة.

هوم أينز وهوتلز مانجمانت إنك

Home Inns & Hotels Management Inc.

NASDAQ: HMIN, ADR مؤشر ناسداك

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 685.4 في المئة، ارتفاع الإيرادات 510 في المئة
وهي مثال على سرعة ازدهار صناعة السياحة في الصين. استحدثت
من قبل أحد مؤسسي سي تريب Ctrip وهو جي كي JiQi في عام 2002،
وتدير هوم إين أربعة فنادق معتدلة السعر في بيكين، لكن في عام 2007،
اندفعت لتفتح 145 فرعاً في إحدى وأربعين مدينة. يشمل نموذج عملها
الإيجار لطالبي تراخيص العلامات التجارية. قفز سعر سهمها 59.4 في
المئة في أول يوم من أيام التداول.

من الصعب جعل كلمة 168 موتيلاً «نزلاً» كلمة صينية في الواقع إنها
أول سلسلة تحمل لقباً إنكليزياً. لكن هذه المنشأة غير المدرجة حتى الآن

والمملوكة في شركة شنغهاي ميلانج Shanghai Meilinge غير المدرجة أيضاً تسير بإقدام نحو التوسع الكبير في سوق الإقامة المنخفض الثمن. توب ستار Top Star وهي شركة ناشئة هشة أخرى ذات ملكية خاصة، تتعهد بافتتاح ألف فرع بحلول عام 2015.

بسبب الألعاب الأولمبية وحوافز أخرى في الذهن تخطط مجموعة إنتركونتيننتال هوتلز (بورصة نيويورك NYSE: IHG) وهي واحدة من أقدم المجموعات الفندقية ولديها حالياً أكثر من خمسين فندقاً كلها في الصين (بما في ذلك تعهدا بإدارة الفندق الفخم المقام في الموقع الرئيس لأوليبياد بيكين) لتتملك أكثر من سبعين فندقاً بحلول عام 2008، ومشملة على العلامة الفارقة كراون بلازا Crown Plaza. ويخطط ماريوت Marriott (بورصة نيويورك NYSE: MAR) ليتوسع في خمسة وثلاثين إلى مئة فندق في عام 2010، واعتمدت آكور Accor التي تتخذ من فرنسا مركزاً لها (EPA: AC; OTC: ACRFF) الصين كأهم أسواقها، وتقوم الآن بتطوير ثلاثين فندقاً.

بيكين كابيتال توريزم كومباني ليمتد

Beijing Capital Tourism Co., Ltd.

بورصة شنغهاي أسهم فئة A SHA: 600258, A-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 30.6 في المئة، ارتفاع الإيرادات 8.3 في المئة

تمتلك هذه الشركة فندقين أربع نجوم: بيكين مينزو Beijing Minzu

Hotel وجينغ لون Jinglun في بيكين، وتتوقع أن تستفيد من دورة الألعاب

الأولمبية في بيكين. لكنها تدير أيضاً منتجعات على أرض جزيرة هاينان Hainan الاستوائية، ولها وكالات السفر الخاصة بها.

Emei Shan Tourism Co., Ltd.، ليمتد إيمي شان توريزم كومباني،

SHE: 000888, A-shares

بورصة شينزن: أسهم فئة-A

منحى ثلاث سنوات: انخفاض الأرباح 10.1 في المئة، ارتفاع الإيرادات 30.5 في المئة
هذه هبة في أكثر موقع محبوب في سيشوان وهو واحد من الجبال الخمسة الأكثر قداسة في الصين. يأخذ الحجاج أياماً حتى يكملوا الرحلة الصعبة هنا، مع مساعدة الحمالين وبائعي الطعام، حتى يقفوا ويأخذوا نظرة إلى المناظر الخلابة المحتجة خلف الضباب من حرم المعابد. تحتكر الشركة مبيعات تذاكر ركوب عربات التلفريك بالإضافة إلى فندق ووكالة سياحة.

هوانغ شان توريزم ديفولبمنت كومباني، ليمتد

Huangshan Tourism Development Co., Ltd.

«شركة هوانغ شان لتطوير السياحة المحدودة،

بورصة شنغهاي: أسهم فئة A و B

SHA: 600054, A-shares; 900942, B-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 107 في المئة، ارتفاع الإيرادات 54.1 في المئة
تدير الشركة كسابقتها جبل الصين الأصفر الخرافي في مقاطعة أن هيو Anhui. ربما تكون قد شاهدت جروفه الصخرية الكلسية

شديدة الانحدار، ومناظر ورسومات الطبيعة الأخاذة الصينية أو في أفلام السينما كالنمر المروض أو التتبن المخفي. هناك ملاحظة لتوخي الحذر لهذه البقرة الحلوب التي تحتكر المواقع الشهيرة: فهناك قواعد جديدة ستحد من الزيادة في سعر البطاقة إلى 35 في المئة في أثناء الأعوام الثلاثة القادمة.

جويلين توريزم كوربوريشين ليمتد

Guilin Tourism Corporation, Ltd.

بورصة شينزن: أسهم فئة-A SHE: 000978, A-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 21.6 في المئة، ارتفاع الإيرادات 22.2 في المئة
تمتلك منطقة طبيعية فيها طرقا مشهورة في الجنوب الغربي لنهر لي Li River عبر كهوف متشكلة، ولا بد أن يشاهد السياح ذلك سواء كانوا صينيين أو أجنب.

تبييت شينغ دي كومباني، ليمتد Tibet Shengdi Co., Ltd.

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A SHA: 600749, A-shares

منحى ثلاث سنوات: انخفاض الأرباح 2.6 في المئة، ارتفاع الإيرادات 15.1 في المئة
هذه هي الشركة الوحيدة في التبييت المدرجة. تؤمن الشركة تطوير السياحة في الموقع، ولديها عروض سياحية، وخدمات فنادق، وتصدر المياه المعدنية. بافتتاح خط السكة الحديدية ما بين كينغ هاي والتبييت Qinghai – Tibet في منتصف 2006 استقبلت التبييت عدداً غير مسبوق من السياح الذي يجب أن تستفيد منه الشركة.

ترتيب الطائرات النفاثة بمواصفات صينية

عندما ذهبت للصين أول مرة، كان يحلو لكل شخص أن يقول: إن الأحرف الأولى من (إدارة الطيران المدني للصين The Civil Aviation Administration of China) وهي الهيئة المحتركة للنقل الجوي، ترمز إلى «الخطوط الجوية الصينية دوماً تتحطم Chinese Airlines Always Crash». اليوم تنوعت أعمال الشركة وصارت هذه الطرفة السمجة من مخلفات الماضي. في الواقع، إن عمليات الاندماج والتخصيص التي طال انتظارها، وأساطيل الطائرات التي تزداد كفاءتها باستمرار، وحركة المسافرين المتنامية باضطراد قد جعلت من صناعة الطيران الصينية تبدو بحالة صحية قطعاً ومحمية جيداً من جميع أنواع الحوادث الجوية.

عادة أنا جسور للاستثمار في الطيران، وهذا بالتأكيد يشمل الصين. وبالنتيجة، فقدت الصناعة على المستوى العالمي البلايين ما بين عامي 2000 و2006، مع وجود خمس شركات رئيسة على الأقل أعادت تنظيم نفسها أو أشهرت إفلاسها. وإذا لم يكن هذا إشارة لنتيجة ما فإنني لا أعرف ما هو. ولا يوجد شخص غير عارف بتقلبات أسعار الوقود بعد الآن. كل واحد يعرف عن مشكلات إيرباص، وبوينغ التي بيعت، حيث إن توريد الجيل الآتي من الأساطيل الجوية سيكون محدوداً، حتى المطارات يجب أن تماشى النمو أيضاً. لكن لا بد أن يكون هناك خمس سنوات جيدة في الأفق، وربما أكثر في السوق الصينية التي لا تزال متوتبة لكي تسير على المدرجات.

ببساطة، يمكن القول: إن صناعة الطيران الصينية هي الأسرع نمواً في العالم. ظل الوضع على حاله حتى عام 1980، عندما أذنت الحكومة بتأسيس خطوط جوية تدار على نحو مستقل كما نعرف. استُحدثت الخطوط الجوية لجنوب غرب الصين، وهي واحدة من الشركات الست الرئيسة التابعة لإدارة الطيران المدني للصين، عام 1987. وتألفت طيران الصين، وهي الناقل الوطني، عام 1988. لكن الصناعة وقعت في مستنقع من الخسائر الضخمة بسبب ارتفاع أسعار النفط وعدم الكفاءة بوجه عام. حدث ذلك قبل إعادة الهيكلة عام 2004، عندما قررت إدارة الطيران المدني للصين أن تنقسم إلى ثلاث مجموعات: طيران الصين، وشرق الصين، والصين الجنوبية. وتتولى هذه الشركات الثلاث نقل أكثر من نصف الركاب المسافرين. في الوقت ذاته، تألفت ست شركات نقل جوي لا تتبع إدارة الطيران المدني وأسست بمجملها مجموعة منشآت طيران السماء للصين. كانت تشغل هذه المجموعة مجتمعة ما يقرب من ألف طائرة تخدم رحلات خمس مئة خط لكن في السنة الماضية، خرج العديد من اللاعبين الرئيسيين من المجموعة واندمجوا في مجموعة إدارة الطيران المدني للصين.

يتزاحم في يومنا الحاضر كل صانع للطائرات ومورد لصناعة الطيران لكي يملأ طلبات البيع الصينية. بوينغ على سبيل المثال، تقوم بتجميع ثلث قطع أساطيلها في الصين الآن، وقد ابتهجت للغاية بالطلب المقدم إليها عام 2005 من قبل ست شركات صينية لشراء ستين طائرة من الطراز

المتقدم 787 التي ستكون في الخدمة عند انعقاد دورة الألعاب الأولمبية. صرح وزير التجارة بو زيلاي BoXilai عام 2006، أن الصين ستحتاج إلى ألفي طائرة في عام 2020 لكي تقوم بخدمة سوق يتجه ليصبح أكبر ثلاث مرات من سوق الولايات المتحدة. تقدر إدارة الطيران المدني للصين أن الخطوط الجوية الصينية ستقوم بإضافة ما بين مئة إلى مئة وخمسين طائرة إلى الخدمة في كل سنة من السنوات الخمس الآتية. ولن تظل الصين مشترياً للطائرات لوقت طويل. لقد أعلن كبار الرسميين أن الحكومة قد جعلت على رأس أولوياتها بناء طائرة نفاثة عريضة الهيكل في الصين في خمسة عشر عاماً.

لكن السؤال الرئيس الذي يواجه الخطوط الجوية الصينية هو فيما إذا كان بإمكان الشركات استخدام الطاقة الاستيعابية المضافة على نحو فاعل. فعلى هذه الشركات أن تدرّب وتؤهل رقماً قياسيًّا من الطيارين في زمن قياسي. بالإضافة إلى أن هناك حاجة ملحة أكثر من ذي قبل إلى الرحلات والطائرات القصيرة المدى. وبينما تبلغ نسبة الطائرات في الولايات المتحدة التي تحتوي سبعين مقعداً أو أقل 38 في المئة في السوق الأمريكي، فإن هذه النسبة لا تتعدى 9.8 في المئة في الصين. وتقوم المطارات الإقليمية الصغيرة بخدمة ما نسبته ستة في المئة من المسافرين في الصين حتى الآن.

حتى المطارات نالت قسطها من التحديث مع شق بيكين طريقها نحو التوسع متوجهة إلى الألعاب الأولمبية أيضاً. في عام 2004، نشرت مطبوعة

عن المطار تستعرض مدى التغيير: «لقد أخذ مطار بيكين زمناً قدره ثلاثاً وثلاثين سنة لكي يصل عدد المسافرين منه وإليه سنوياً من الصفر إلى عشرة ملايين، سبع سنوات ليزداد الرقم من عشرة إلى عشرين مليوناً، وعبر أقل من أربع سنوات فقط ليكبر من عشرين مليوناً إلى ثلاثين». بحلول عام 2006، سيربو العدد على أربعين مليوناً. ومثلها مثل سائر المطارات في آسيا، فإن مطارات الصين الجديدة ستضع سائر العالم أمام واقع مخجل. خذ نظرة على مطاري كينوي ولاغوارديا في نيويورك إذا كان عليك شق طريقك مثلي تماماً وسترى بأمر عينك التسهيلات المكتظة الكالحة التي تشبه مثيلاتها في دول العالم الثالث. إن بعض قاعات استلام العفش ليس فيها تراخيص وتثير الحرج من أول نظرة داخلها إذا قورنت بمسالك طائرات الصين التي تشع كأنها مدن برمتها، مكتملة بمجمعات تسويق، ومراكز استشفاء، وفتادق داخلية.

إذا كان على المرء أن يرى إلى أين وصل الإيمان في الأسواق المالية للصين، فليتأمل عدد الهيئات التي تقوم على خدمة قاعات السفر قبل التوجه إلى الطائرة. كل منشأة، تبدو وهي تشد الوجاهة ورأس المال العامل الذي يأتي مع إدراج الأسهم في السوق المالية. وقد تكون المطارات ذاتها سبباً أنيقاً للاستثمار في صناعة الطيران الآخذة بالتوسع دون المخاطرة الناتجة عن أي اضطراب بسبب الاندماجات والتحالفات المحتملة.

بدأ ذلك كله بمعاونة أمريكية. في عام 1929، انضمت كوريتس - رايت Curtiss - Wright، التي أصبحت أضخم شركة طيران في الولايات

المتحدة، إلى الحكومة الصينية في تأسيس شركة الطيران الوطنية للصين. ولم يمض وقت طويل حتى أدت الخلافات مع الزعيم الوطني للصين تشيانغ كاي تشيك Chiang Kai-Shek إلى أن تباع كورتيس - رايت الشركة إلى بان أميركان. أثناء الحرب العالمية الثانية، قامت الشركة بتسيير رحلات توريد عبر مسارات خطيرة ما بين الصين والهند - عندما منع اليابانيون المؤمن من أن تصل عبر طريق بورما غير المشهور. قام طاقم شركة الطيران الوطنية بثمانية وثلاثين ألف رحلة فوق جبال الهملايا لينقلوا مواد حيوية ويعملوا إلى جانب الوحدة الأمريكية الشهيرة المعروفة باسم النمرور الطائفة. عندما تأسست جمهورية الصين الشعبية، أجبرت بان أم على بيع ما بقي من حصتها في الشركة، التي ذابت في إدارة الطيران المدني للصين التي استحدثت عام 1949.

اليوم، تسعى طيران الصين لتكوين اتحاد مع غيرها بهدف رفع قدرتها على المنافسة مع منافسيها من شركات الطيران العالمية العملاقة الذين يتهافتون على تسيير رحلات عبر خطوط جديدة في الصين، مثل بعض الناقلين الجويين الذين بالكاد نعرف أسماءهم حتى الآن، كشمال الصين التي سوف تنادي أكثر فأكثر على رحلات تصل إلى محطات دولية. فيما بعد أحداث الحادي عشر من أيلول 2001، أثبتت الصين أنها وصلت إلى مرحلة من النضج في الطيران الدولي بإعانتها غير المباشرة لشركات النقل الدولية على تحويل مسارات الرحلات الجوية من مناطق الحرب في أفغانستان.

لقد كان هناك فيض من الحوادث أصاب شركات النقل المحلية ما بين عامي 1999 و2001، لكن منذ التحسينات التي طرأت فيما بعد، لم

يعد هناك سوى القليل من الحوادث. وبالرغم من التهكمات القديمة فإن شركات الطيران التي ترفع العلم الوطني للصين لديها سجل جيد من حيث الأمان.

ملفات جيم الصينية: سبل لامتطاء رحلة جوية

إير تشانيا ليمتد Air China Ltd.

«طيران الصين المحدودة»

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A؛ بورصة هونغ كونغ: أسهم فئة-H؛

فوق المنصة

SHA: 601111, A-shares; HKG: 0753, H-Shares; OTC:

AICAF, AIRYY

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 24.6 في المئة، ارتفاع الإيرادات 34.9 في المئة
طيران الصين هي الناقل الوطني والشريك الرسمي لألعاب بيكين الأولمبية عام 2008. في عام 2006، عقدت صفقة قدرها 8.2 بلايين دولار هونغ كونغ مع شركة كاثي باسيفيك، بعد أن باعت حصتها في دراغون إير «طيران التنين» (ويمدخل إلى خطوط البر الصيني الرائجة) في مقابل 17.5 في المئة من أسهم كاثي باسيفيك (وشبكتها الدولية، بالإضافة إلى تمثيل كل للآخر في مجال المبيعات). كذلك انضمت طيران الصين مع ستار أليانس Star Alliance لكي تساعد في دفع قطاعها الدولي.

تشاينا إيستيرن إيرلاينز كومباني، ليمتد

China Eastern Airlines Co., Ltd.

«شركة الخطوط الجوية الصينية الشرقية،

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A؛ بورصة هونغ كونغ: أسهم فئة-H؛

بورصة نيويورك

SHA: 600115, A-shares; HKG: 0670, H-shares;

NYSE: CEA, ADR

منحى ثلاث سنوات: خسائر 336.4 مليون دولار بانخفاض عن أرباح 66.8 مليون دولار، ارتفاع الإيرادات 85 في المئة

مركزها شنغهاي، قد تكون تشاينا إيسترن أكبر خطوط للطيران في العالم لم تسمع بها من قبل. إنها ثالث أكبر خطوط طيران في الصين من حيث الإيرادات، وازدادت رحلاتها بمعدل 49 في المئة في عام 2006، بالرغم من أن الأرباح تضررت كثيراً بسبب ارتفاع أسعار النفط، وتدهور وتغييرات في الإدارة. بيد أنها ستحول ما تبقى من أسهمها المملوكة للدولة القابلة للتداول كجزء من بيع 20 في المئة منها إلى الخطوط الجوية السنغافورية. إن المعرض الدولي لشنغهاي عام 2010، لن يتأذى من هذه الخطوة.

تشاينا ساوثرن إيرلاينز ليمتد. China Southern Airlines Ltd.

«الخطوط الجوية لجنوب الصين المحدودة،

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A؛ بورصة هونغ كونغ: أسهم فئة-H؛

بورصة نيويورك؛ من فوق المنصة

SHA: 600029, A-shares; HKG: 0753, H-shares;

NYSE: ZNH, ADR; OTC: CHKIF

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 29.7 في المئة، ارتفاع الإيرادات 34.1 في المئة

تخطط طيران جنوب الصين لتستخدم قاعدتها لكي تصبح صلة وصل رئيسة لشركاء الصين الجدد في إفريقيا. وتسير حالياً خطأً من غوانغ زهاو إلى لاغوس وهي الآن تؤسس أول مرحلة مباشرة إلى أنغولا كجزء من عشرة خطوط دولية أعلن عنها في مطلع عام 2007.

Hainan Airlines Co., Ltd. هاينان إيرلاينز كومباني ليمتد

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A، فئة-B

SHA: 600221, A-shares; 900945, B-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 100.3 في المئة، ارتفاع الإيرادات 48 في المئة
تتخذ الشركة من جزيرة المنتجع مركزاً لها، وهي رابع أكبر خطوط جوية في الصين من حيث الإيرادات. في عام 2006، حصدت ثلاث جوائز من أرفع مستوى لرحلاتها «الآمنة -ملتزمة المواعيد، ورضا الزبائن» منحتها إياها إدارة الطيران المدني للصين مما يعد أمراً ذا مغزى لصناعة طالما عانت التأخير. تركز الشركة على الرحلات القصيرة عبر اسم تجاري جديد، مطار الصين السريع الجديد العظيم Great New China Express؛ وسوف توحد شركاتها البنات الثلاث الإقليمية؛ وقامت منذ وقت قريب بشراء مئة طائرة من شركة إمبرير البرازيلية المدرجة في [بورصة ساو باولو] ورموزها (EMBR3, EMBR4; NYSE: ERJ, ADR).

كذلك تجرب شركات الطيران ذات الأسعار الاقتصادية حظوظها في الصين. تعمل تشانغ يو Chungiu Ltd، وهي شركة تابعة لوكالة سفر تحمل الاسم نفسه، خارج شنغهاي لتوفير رحلات سياحية كاملة. وتتوقع

الخطوط الجوية جون ياو Juneyao Airlines باستهدافها رحلات عمل مستمرة أن تتوسع لتملك ثلاث عشرة طائرة في 2007. أما أوكيه إير OK Air فإنها تضيف خدمات الشحن لمسافريها، وهي تعمل خارج تيان جين Tianjin منذ عام 2005. وإني أهيّب بالقارئ أن ينظر يوماً ما في المستقبل إلى أسهمها المدرجة في السوق المالي.

بيكين كابيتال إنترناشيونال إيربورت كومباني ليمتد

Beijing Capital International Airport Co., Ltd.

بورصة هونغ كونغ أسهم فئة-H؛ من فوق المنصة

HKG: 0694, H-shares; OTC: BJCHF

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 43.7 في المئة، ارتفاع الإيرادات 0.84 في المئة هل تحب أن تكون لك حصة في مطار أوهير في مدينة شيكاغو، أو مطار لوس أنجلوس، أو مطار دنفر الدولي الجديد؟ إذا لم تقدر على ذلك، فلماذا لا تقوم بالأمر في الصين؟! بوجود الكثير من مطارات الصين الحديثة التوسع التي تسعى إلى أن يكون لها قدر كبير عندما تصبح شركة مسهمة، أصبح الأمر منفذاً عظيماً لجني الربح الحاصل من نمو صناعة الطيران في الصين. وسيسهم الأولمبياد في ازدهار هذه المنشأة المتمدنة كثيراً.

زيامن إنترناشيونال إيربورت كومباني ليمتد

Xiamen International Airport Co., Ltd.

«شركة مطار زيامن الدولي المحدودة،

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A SHA: 600897, A-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 59.6 في المئة، ارتفاع الإيرادات 34.5 في المئة تستحق هذه الشركة أن يلقى عليها نظرة، فزيامن هي محطة الوصول الرئيسية للرحلات الجوية ما بين الصين والفلبين، حيث يأتي الكثير من الفلبينيين من أصل صيني قادمين من مقاطعة فوجيان (القريبة جداً من تايوان).

شنغهاي إنترناشيونال إيربورت كومباني ليمتد

Shanghai International Airport Co., Ltd.

«شركة مطار شنغهاي الدولي المحدودة»

بورصة شنغهاي: أسهم فئة - A SHA: 600009, A shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 17.2 في المئة، ارتفاع الإيرادات 25.6 في المئة وهي منشأة أخرى عالمية المستوى التي ستشهد حركة ملاحية متزايدة. شيدت في العهد الحديث لبودونغ Pudong عام 1999، وبإمكانها توفير الخدمة لستين مليوناً من المسافرين في السنة، لكنها ستشهد حركة مسافرين أكثر من هذا العدد في أثناء معرض شنغهاي الدولي عام 2010. راقب هذا الكوكب الفريد! إن أمثال ماركو بولو يربطون الآن حزام الأمان بدلاً من اعتمادهم على قافلة من الإبل. سيعودون مثله من هذا البلد حاملين معهم مشاهد رائعة عن الشرق.

