

5

النقل:

تمهيد الطريق

من بين كل المشاهد الغريبة التي صادفتها عندما وطئت قدماي طرقات الصين -وربما الأغرب هو أنني لم أرَ مثلها من قبل على الإطلاق- إن المدن الكبيرة مثل بيكين وشنغهاي وجوانجزهو المكونة من أكثر من عشرة ملايين نسمة لا تحتوي اختناقات مرورية، وذلك لعدم وجود حركة مرور أصلاً - وفي الحقيقة، لا يوجد هنالك سيارات خاصة. يبدو أن «الطرق الدائرية» التي شكّلت الطوق الصيني العملاق حول العاصمة الصينية، التي بناها ماو لتحل محل حائط المدينة القديم الذي هدمه، هي من أجل العرض أكثر من كونها للاستخدام الفعلي. ظهرت شاحنات النقل الخالية من العلامات التجارية، وسيارات الأجرة لخدمة السياح الغربيين الأوائل لتضم إلى أبطأ حركة مرور مخيفة على الطرق الفارغة. وانتشر في الليل المشاكسون الذين شغلوا أرصفة الطرق بفرض المتعة، ولكنهم هم والمخططين الصينيين ربما تبيؤوا بالشيء القادم. فلم تعد ساعة الازدحام في المدينة المحرمة Forbidden City أمراً ممتعاً كما هو الحال في التفاحة الكبيرة The Big Apple.

كانت الصين منذ سنوات قليلة مضت بلداً يتقّل فيه الناس على الدراجة، وخصّص للمسافرين الصبورين جانب من الطريق، فبالطبع ما زالت الصين تُصنّع ثمانين مليون دراجة هوائية لعام 2006، وهو ما يعادل 80 في المئة من الإنتاج العالمي (و تسيطر الصين أيضاً على تصنيع الدراجة النارية). تعدّ الدراجة الهوائية للكثيرين من الصينيين الاختيار الثاني لإبقائها في صندوق السيارة. يروّج المسؤولون في الحكومة اليوم لاستخدام الدراجة بدلاً من السيارة وذلك لمكافحة التلوث قبل أولبياد بيكين؛ واضعين خطوطاً عريضة لعمل شيء كان يعدّ قبل سنوات قليلة فقط أمراً اعتيادياً، ألا وهو ركوب الدراجة إلى العمل.

نمت صناعة السيارات في الصين بسرعة أكبر من الاقتصاد كله، وقد تطلب ذلك بعض العمل. عام 2006، خططت الصين قبل اليابان لتصبح السوق الثاني عالمياً لاستخدام السيارات. ومن المتوقع أن تتجاوز الصين - التي وصل ناتجها السنوي إلى خمسة عشر مليون وحدة - الولايات المتحدة كأكبر منتج عالمي للسيارات بحلول عام 2020. حالياً تمتلك الصين علامات تجارية للسيارات في السوق أكثر من الولايات المتحدة. ولكن ما يزال في المدن الصينية الكثير من مرائب سيارتين التي لا تمتلك حتى سيارة واحدة. في الوقت الذي يوجد خارج حدود الريف ملايين الأميال التي لا تعد ولا تحصى بانتظار تعبيدها وتصميمها بأفضل أفكار ديترويت وطوكيو Tokyo Detroit.

عندما أنظر إلى الصين اليوم أراها وكأنها الولايات المتحدة قبل مئة عام، حتى قبل انطلاق هنري فورد بسيارته موديل تي Model T، وقبل

انتعاش اليابان بعد الحرب العالمية الثانية. هناك الكثير من المستهلكين وسائقي الشاحنات الذين لم يجلسوا حتى الآن خلف مقود القيادة. وهذا يترك مجالاً واسعاً على الطرق للنمو في المستقبل: فلدى الولايات المتحدة سبع مئة سيارة لكل ألف شخص، بينما تمتلك الصين أربعاً وعشرين سيارة لكل ألف شخص، على الرغم من الازدحام المتزايد.

إلى اللقاء أيتها الدراجة الموثوقة، وأهلاً بسيارات الصين المثيرة ذات السقوف القابلة للكشف. حتى لو كان التهاوت على صنع سيارات محلية لطاقة إنتاجية فائضة أولاً، ولتخمة في السيارات الصغيرة القديمة ثانياً، فإن وسائل النقل ذات الأسعار التي هي في متناول اليد ستعني ارتفاعاً في إيرادات الطرق والقائمين على تشييدها وقطع الفيار والصيانة والموردين والسياحة ذات الصلة. أي في الحالتين ستكون هناك مكاسب كثيرة من صعود الصين إلى دفة القيادة في صناعة السيارات العالمية.

جنود الطريق

لقد كنت محظوظاً بأن استمتعت في أول رحلة لي عبر الصين وذلك عام 1988. لم تكن آنذاك في الصين طرقاً سريعة ولا حتى طريق واحد. كانت عجالاتي تفوص في رمال الصحراء القاسية وكنت أتساءل فيما إذا كنت سأكمل الطريق بسلام. عبرت جداول موحلة وتمايلت حول شقوق واسعة في الطريق، في الوقت الذي كان على سائقي الشاحنات الانتظار طويلاً للعبور. إن الطريق الريفي اليوم معبّد كلياً. فقد تعلم الصينيون بناء الطرق السريعة من الألمان واليابانيين والأمريكيين. وباختصار، بنو سريعاً عدداً من الطرق - أكثر من مئة واثنين وعشرين طريقاً بحلول

نهاية عام 2006- طرق جديدة ونظيفة وعصرية. نعم يا رفاق، طرق جديدة! «إذا أردت مرور الطريق فادفع كلفة العبور!» وهو مثل صيني آخر. إن من يقبض ثمن الطريق اليوم ليسوا بقطاع الطرق بل بناة الطريق.

لا يوجد قانون في الطبيعة يقول: إن أفضل الطرق يمكن فقط أن تُبنى من قبل أصحاب قبعات راعي البقر أو شاحنات شيفي Chevy trucks. فقبل الغرب بوقت طويل صنع الصينيون العجائب في الهندسة المدنية: أنظمة طرق مائتة ضخمة مثل القناة الكبرى التي يصل طولها نحو 1,114 ميلاً، وهي القناة الأكبر في العالم وقد بدأ بناؤها عام 486 قبل الميلاد، وتحتوي أربعة وعشرين قفلاً ونحوستين جسراً. ويعد سور الصين العظيم، 3,946 ميلاً رائعة من روائع الهندسة المدنية -الذي عذراً يا رفاق- لا يمكن رؤيته من الفضاء، ولكن عندما رآه ريتشارد نيكسون قال فيه: «إنه حقاً جدار عظيم».

تحت اسم الاشتراكية، كان شعار الصين في التصنيع الإجباري «إعادة بناء الصين». والعبارة التنفيذية اليوم هي «طرق سريعة إلى الجنة» حيث تم إنشاء 28,210 أميال من الطرق السريعة بحلول نهاية عام 2006، يحق للصين أن تتفخر بثاني أطول شبكة طرق مساوية تقريباً لتلك التي في كندا وألمانيا وفرنسا مجتمعة. وأضيفَ في السنوات الأربع الأخيرة نحو 3,000 ميل من الطرق السريعة لمعدل كل سنة. وهناك خطط جارية لبناء وتعميد الطرق ما يصل إلى ثلاثة أضعاف العدد الحالي.

ربما ستبدو الطرق في الصين كما الطرق في أمريكا، ويعود الشكر لإعلان مكدونالدز McDonald's التي قالت إنها ستنشئ ثلاثين ألف

طريق خاصة كملحق لمحطات غاز Sinopec شركة المنتجات البتروكيمياوية الصينية على الطرق السريعة الرئيسية. (وفي الوقت الذي تسعى فيه الشركات الأجنبية للاستثمار في سوق الفازولين، وهو مصدر للأرباح في الغرب، فإن بيع التجزئة واستثمار العلامات التجارية يعد جيداً إذا اقترن بوجود محطات البنزين في مواقع تزخر بحركة المرور).

لطالما عدَّ إنشاء الطريق الريفي السريع أحد الوجوه الرئيسة لبرنامج خفض الفقر الوطني الذي رفع مورد الرزق إلى ثمانين مليون شخص منذ عام 1994 ولغاية عام 2000. وطمست الطرق السريعة الفارق بين المدينة والريف الصيني، فعلى سبيل المثال منطقة لونغ غانغ Longgang الخاضعة للتطوير ذات المليون نسمة تقريباً؛ وهي منطقة قريبة من وينزهو Wenzhou سكانها من الفلاحين تركوا وراءهم أرضاً جدياً و«قدموا من الجبل»، يحصل سكانها البالغ عددهم أربعة آلاف ومئة نسمة اليوم على الخدمات المدنية.

ولدعم هذا التوسع تقوم الحكومة الصينية باستمرار بتنقيح القوانين والقواعد لجذب الاستثمار الأجنبي وجعل الأنظمة أكثر شفافية لتخدم المستثمرين، والمؤسسات الاستثمارية ذات النفوذ المالي التي تموّل المشروعات الضخمة خاصة. حتى وقت قريب، سُمح للشركات الأجنبية وأغلبها من هونغ كونغ وتايوان بإنشاء المشروعات المشتركة مع الشركات الصينية لتطوير أنظمة الطرق السريعة، وأنظمة الاتصال وأنظمة الخدمات البريدية والعديد من مشروعات البنية التحتية الأخرى، وعرضت العديد من الحكومات المحلية للمستثمرين الأجانب عوائد وإعفاءات ضريبية على مشروعات البنية التحتية مثل مشروعات الطرق والمطارات.

إن بناء الطرق الصينية التي تتلقى تمويلها بكثافة من الحزب الشيوعي عُرقلت من قبل السياسيين الفاسدين الذين استغلوا الناخبين الريفيين. وفي قضية حظيت بتغطية إعلامية واسعة، حُكم على مسؤول الطرق السريعة في مقاطعة سيشوان بالموت لقبوله رشى. وبالوتيرة نفسها، أعلنت إدارة بناء الطرق في مقاطعة زيانغ Zhejiang فجأةً امتلاك دار سمسة عام 2006 في خطوة عُدت ابتعاداً عن كفاءتها الأساسية التي أدت إلى تخلي المستثمرين عن أسهمهم.

إن الحاجة لبنى تحتية جديدة في هذا البلد العصري هي دوماً في ازدياد. فستستثمر بيكين 33.7 بليون دولار أمريكي في أولبياد 2008 وحده، حيث خُصص من هذا المبلغ 64.3 في المئة للتشييد. ومن الممكن أن تفتقر صناعة البناء بعد إتمام طفرة الأولبياد، وربما يصيب الطاقة الفائضة الشيء نفسه الذي أصاب البلدان الأخرى بعد انتهاء الأولبياد في بلادهم. ولكن بالكاد يوجد مدينة صينية لم تحصل على مركز مدني جديد أو طرق أو مطار أو سد أو مشروع إسكاني رئيس في المخططات. إن الصين ضخمة جداً ولديها خطط طموحة، حيث يصعب تخيل ألا يبقى لدى قطاعها للبنى التحتية قدر من المشروعات اللازم إقامتها.

إن الصين هي المكان الذي لا يجب عليك وضع النقود التي حصلت عليها بشق الأنفس في جيوب باعة السيارات المستعملة، ففي الصين تستطيع أن تستثمر في الطرق التي تُستعمل على نطاق واسع.

ملفات جيم الصينية: بناء طبقة من الأسفلت

Jiangsu Expressway Co., Ltd. جيانغ سو إكسبرس وي كولييتد

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A SHA: 600377, A-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 36.4 في المئة، ارتفاع الإيرادات 32.2 في المئة
ليس بالضرورة أن تكون مصرفاً عالمياً في الصين لتحصل على حصة
لتمويل الطرق السريعة الرئيسة. يوجد أكثر من عشرين شركة بناء وإدارة
طريق سريعة مدرجة في بورصات هونغ كونغ والجزيرة.

فقد استفادت هذه الشركة من النمو السريع لمقاطعة جيانغ سو
Jiangsu والمنطقة الخصبة حول شنغهاي مع نمو الناتج المحلي الإجمالي
50 في المئة أعلى من المعدل الوطني، وقفز نمو مالكي السيارات الخاصة
أيضاً 35 في المئة سنوياً. فلا عجب أن رسوم الطرق السريعة تمثل 64 في
المئة من العائدات.

Zhejiang Expressway Co., Ltd. زهاينغ إكسبرس وي كولييتد

بورصة هونغ كونغ: أسهم فئة-H HKG: 0576. H-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 37 في المئة، ارتفاع الإيرادات 52.1 في المئة
استفادت هذه الشركة أيضاً من كونها في مركز الصين الساحلية، حيث
يسير الناس على طول الطرق السريعة شنغهاي-هانغزو Shanghai-
Hangzhou بالإضافة إلى هانغزو-نينغبو Hangzhou-Ningbo، حتى
إنهم يملكون أعمالاً تجارية على طول الطريق مثل محطات وقود ولوحات
الإعلانات.

Anhui Expressway Co., Ltd. أنهوي إكسبرس وي كومييتد

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

SHA: 600012, A-shares; HKG: 0995, H-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 96.9 في المئة، ارتفاع الإيرادات 33.6 في المئة
تشغل أنهوي Anhui خمسة طرق سريعة وقد أضافت خطوطاً جديدة
استجابة للنمو السكاني السريع في عاصمة أنهوي Anhui، هيفاي Hefei
(4.4 مليون نسمة).

تيانجن بورت ديفيلوبمينت هولدينغ كومييتد

Tianjin Port Development Holding, Ltd.

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

SHA: 600717, A-shares; HKG: 3882, H-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 290.8 في المئة، ارتفاع الإيرادات 29.6 في المئة
إن تيانجن Tianjin هي المرسى الرئيس شمالي الصين، وتعد هذه
الشركة واحدة من الشركات القليلة لإدارة الموانئ التي استطاعت إدراج
أسهمها في بورصات الخارج.

شنغهاي كونستركشن كومييتد «شركة بناء شنغهاي»

Shanghai Construction Co., Ltd.

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A و B و A-shares و B-shares **SHA: 600170, A- and B- shares**

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 21.6 في المئة، ارتفاع الإيرادات 48.3 في المئة

هل أنت بحاجة إلى بناء؟ تتضمن مشروعات الشركة الرئيسة إعادة تأهيل مطار شنغهاي الدولي بودونغ Pudong وطريق زهونغ هوانكسيان Zhong-huanxian السريع.

قيادة آلية بأربع عجلات

إن الطلب يتزايد من المستهلكين المتعطشين مع هبوط الأسعار الذي يرجع إلى تحسن كفاءة المبيعات والإنتاج بسبب الإنتاج الضخم: فلا عجب أن شركات السيارات تتبنى بعضاً من السوق الصينية. لكن في النهاية، ستستحوذ السيارات المصنوعة من قبل الصينيين؛ أنفسهم على الطرقات، حيث يوجد سلفاً 130 شركة سيارات محلية تصنع سيارات الركاب في الصين، وهو رقم يفوق أي رقم في أي بلد آخر في العالم. إن العديد من هذه الشركات لن يكتب لها البقاء في السنوات القليلة المقبلة، ولكني أظن أن بعضها يمكن أن ينبثق كشركات عالمية.

تملك شركات السيارات الأجنبية اليوم أسماء تجارية لامعة وسمعة خاصة بها تدعمها في السوق الصينية، في حين ما يزال المستهلكون الصينيون العاديون يشكون في جودة المنتجين المحليين، تباع نماذج مطابقة للسيارات الأجنبية المجمعة في اليابان أو أوروبا أو الولايات المتحدة (التي تدعى بالعامية «التجميع في بلد المنشأ») بسعر أعلى، بالمقارنة مع تلك التي تجمّع على أرض الصين (التي تدعى «التركيب خارج بلد المنشأ»). وسيدرك الصينيون يوماً ما قدراتهم الخاصة على إنتاج واحدة من أفضل السيارات، والأكثر وثوقاً في العالم، عندها فقط يمكن أن تخرج السيارات العالمية إلى السوق بأسماء مقلوبة رأساً على عقب.

هناك عدد قليل نسبياً من اللاعبين العالميين في مجال السيارات، حيث تحتل الأسماء الستة الأوائل للسيارات -GM, Ford, DaimlerChrysler, Toyota, Honda, Nissan- جي إم، فورد، دايملر تشريسلر، تويوتا، هوندا، نيسان أكثر من 85 في المئة من السوق العالمية، ولكن فيما يتعلق بالشركات الأجنبية التي تدخل السوق الصينية يتطلب الأمر تحالفاً مع شركة محلية في مشروعات نسبة الشراكة فيها لا تزيد عن خمسين في المئة 50-50. حيث تعود هذه التحالفات بالفائدة الكبيرة على الشركاء المحليين. فعلى سبيل المثال، أنشأت سيارات شنغهاي Shanghai Automotive مشروعات مشتركة مع كل من فولكس فاغن Volkswagen و جنرال موتورز General Motors، ولا تهتم سيارات شنغهاي إذا خسرت فولكس فاغن زبائنها لمصلحة جنرال موتورز أو بالعكس. فهي تستفيد من المبيعات على الجانبين، وفي الوقت نفسه، تتبنى الشركة التقنيات المكشوفة نتيجة العمل المشترك مع الشركتين العالميتين لتطور إستراتيجيتها الخاصة بها.

قدمت سيارات شنغهاي في يونيو/ حزيران لمحة عما تخبئه لشركاء المشروعات المشتركة الأجانب؛ عن طريق الإعلان أنها ربما تعرض 2 بليون دولار أمريكي في الاكتتاب الأولي العام في بورصة هونغ كونغ. وفي وقت لاحق من ذلك الشهر أعلنت سيارات شنغهاي أنها انتقت رئيساً لجنرال موتورز الصينية، وهو فيليب مورتنف، وعينته مشرفاً على التصنيع الخارجي. وبعد شهر أعلنت الشركة عن خطط لإنفاق 1.7 بليون دولار أمريكي لتطوير علامتها التجارية بحلول عام 2010. وتقوم خطتها القصيرة الأمد على تقليل اعتمادها على كل من جنرال موتورز وفولكس فاغن.

ذات مرة باعت فولكس فاغن VW ثلاث سيارات من أصل عشر في الصين، ولكنها شهدت هبوطاً في حصتها إلى 17 في المئة عام 2006. وباعت عبر مشروعين مشتركين أكثر من 690.000 سيارة في الصين عام 2006، في حين وصلت مبيعات الـ GM لنحو 400.000 سيارة. وكلاهما ستكون معتمدة أكثر وأكثر على الصين؛ لتبقيان في مضمار التنافس، ولواجهة انخفاض الأرباح وزيادة المنافسة في الولايات المتحدة عرضت GM نماذج مطوّرة تحت عدد من الأسماء التجارية وهي ملتزمة في الصين بالسيارات الكهربائية الهجينة الأسرع من تلك الموجودة في الولايات المتحدة. دفعت هوندا وتويوتا أيضاً خطوطاً جديدة إلى السوق الصينية. وتوقعت فولكس فاغن مضاعفة عدد السيارات التي تصنعها في الصين بحلول عام 2008، لتصل إلى 1.6 مليون سيارة. وحتى الآن، كان لضريبة 2007 على السيارات الفخمة في الصين، التي هدفت لترشيد استخدام الوقود، القليل من التأثير بوجود المسؤولين الكبار الراغبين في الإنفاق الباذخ من أجل سيارات الكاديلاك Cadillac والبويك Buicks.

في الوقت الذي تحاول فيه الحكومة الصينية إبقاء الأسماء التجارية الأجنبية بعيدة عن الصين، انخفضت الرسوم الجمركية من 50 في المئة عام 2003، إلى 25 في المئة في حزيران عام 2006.

وهذه الرسوم ليست مختلفة كثيراً عن التعريفات في كثير من البلدان الآسيوية الأخرى. وقامت بعض الشركات بالالتفاف على هذه الرسوم بواسطة بناء معامل أو أجزاء من المصانع في البر الصيني (حتى هذه

يجب أن تُصدّر). وربما ما تزال الأسماء التجارية التي لا نعرفها هي التي تمد المستثمرين بالقوة اللازمة. احتلت صناعة السيارات المحلية عام 2005 27 في المئة من السوق الصينية، ولكن هدفها أكبر من هذا الحد. فقد قال الرئيس التنفيذي لإحدى شركات السيارات الصينية: «كلما امتزجت صناعة السيارات الصينية بالسوق العالمية فإن كيفية اختيار شركات السيارات الصينية لإيجاد الكفاءات والعلامات المستقلة شيء مهم جداً يجب أخذه بالحسبان».

احتلت الصين المركز الأول في تصدير السيارات والشاحنات عام 2006، حيث مثلت الصادرات 120 في المئة السنة الماضية. وكان هذا عام الشركة الصينية أول مرة فقد أحدثت جيلي Geely حركة في عرض النماذج في معرض ديترويت Detroit للسيارات. وسعت وزارة التجارة لجعل صادرات السيارات وأجزائها تصل لـ 120 بليون دولار أمريكي في عشر سنوات. وفي آب (أغسطس) من عام 2006، رُشحت ثمان مدن من قبل الحكومة الصينية لتكون مناطق لتصدير السيارات، وستقدم الحكومة العديد من الحوافز الضريبية لتشجيع تصدير السيارات في تلك المناطق. هذه المناطق هي: الموانئ الساحلية لشنغهاي وتيانجن وإكسيامن وتيازهو Shanghai، Tianjin, Xiamen, Taizhou بالإضافة لمدن نهر يانغ تز Yangtze وهان ووو وشونغ كنج Wuhan, Wuhu, Chongqing وشمال شرقي شنغ شن Changchun. وستزود هذه الشركات الإقليمية المنطقة بوسائل أخرى للاستثمار في صناعة السيارات الصينية المحلية.

يوجد، في الحقيقة، حالياً طاقة إنتاجية فائضة في مجال تصنيع السيارات في الصين، لذلك من الأفضل البحث عن مستفيدين ضمن هذا الإطار في مجال شركات مكونات السيارات مثل الزجاج أو الإطارات أو سلسلة الفنادق الرخيصة. في حين سيبقى الوحش الهائل لعالم السيارات يصدم رأسه بالآخر، وربما يكون بر الأمان في الاستثمار في قطع غيار سريعة الانتشار وسوق التوريد. لأكثر من عقد، تغيرت سمعة شركات قطع غيار السيارات الصينية في الصناعة من إنتاج نوعية رديئة، وقطع ذات أسعار رخيصة إلى أفضل المصنعين وأصحاب الجودة العالية في العالم.

حتى إن جنرال موتورز اشترت بـ 200 مليون دولار أمريكي قطع غيار للسيارات من صنع الصين عام 2005. وفي السنة ذاتها بدأت الصين، للمرة الأولى، بتصدير قطع غيار السيارات أكثر من القطع التي تستوردها (في الوقت الذي تعيش فيه الصناعة في أمريكا فوضى عارمة وتجد صعوبة متزايدة في المنافسة داخل الصين). وفي عام 2006، انضمت الولايات المتحدة للاتحاد الأوروبي في تقديم مطلب لمنظمة التجارة العالمية لتغيير سياسة التعريف الصينية المثبطة لاستيراد قطع غيار السيارات.

من الأسباب التي جعلت الحكومة الصينية تؤجل عمداً إعادة تقويم العملة هي مساعدة دعم الصناعات الصينية الناشئة مثل صناعة السيارات. وعندما تحرر الحكومة الريمينيبي وترتفع قيمة العملة ستصبح السيارات المستوردة أرخص بالنسبة للزبائن الصينيين، ويرتفع الطلب على السيارات الأجنبية. وهذا سيجعل الأمر أسهل بالنسبة للشركات

الصينية لتتوسع عبر ممتلكاتها الأجنبية. إن أفضل المعروف هو طبعاً سيطرة نانجينغ أوتو موبايل Nanjing Automobile على الشركة البريطانية المحترمة روفر Rover. وقامت نانجينغ في الوقت الحاضر بإعادة أنظمة التجميع والوظائف إلى الصين لأنها تأمل إنعاش سيارات جي إم GM الرياضية المميزة كسيارة صُنعت قطعها في الصين.

تُصدّر الصين نماذج للسيارات الصغيرة ذات السعر المنخفض لثلاثين دولة أغلبها من البلدان النامية. يبدو أن سيارة جيلي Auto Geely وسيارة شيري Chery Auto أفضل المستعدين للتوسع. وربما أن سيارة شيري Chery Auto هي نسخة مطوّرة عن شيفي Chevy، أو شيري «cherry» التي هُجيت خطأ، لكن خططها في التوسع ليست مزحة - بالرغم من أن مبيعات نماذجها الصغيرة من السيارات إلى الأمريكيين لا تزال صعبة حتى الآن. وبعض مبيعات إيدسل Edsels ربما تكون على الطريق، لذا ربما تكون كامريس Camrys المستقبل. ومن كان سيفكر يوماً ما في أن الأمريكيين سيقضون عطلمهم في Korean Kias؟

ملفات جيم الصينية: دليل السيارات

شنغهاي أوتو موتيف كو لميتد «سيارات شنغهاي»

Shanghai Automotive Co., Ltd.

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A SHA: 600104, A-shares

منحى ثلاث سنوات: انخفاض الأرباح 28 في المئة، ارتفاع الإيرادات 307.2 في المئة

سيارة الصين العملاقة، شريكة في المشروعات المشتركة مع GM و VW

وسانغ يونغ الكورية Ssangyong. عرضت سيارات شنغهاي عام 2006

العلامة التجارية لسيارتها الفخمة، روي Roewe 750 سيدان، ولديها خطط لعرض ثلاثين نموذجاً مختلفاً بحلول عام 2010 حيث ستصدرها في النهاية. وارتفع حجم مبيعاتها عام 2006 إلى 1.34 مليون سيارة.

تيانجن فاو زيالي أوتوموبايل كومييتد

Tianjin FAW Xiali Automobile Co., Ltd.

بورصة شنزن: أسهم فئة-A SHE: 000927, A-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 1,032.5 في المئة، ارتفاع الإيرادات 46.6 في المئة باعت زيالي Xiali تقريباً مئتي ألف سيارة عام 2005، وقد شاركت شركة تويوتا. ربح مشروعها المشترك سيارة أودي A61 جائزة «سيارة الصين لسنة 2005» الممنوحة من قبل التلفاز المركزي الصيني. ولكن زيالي ربح أيضاً «العلامة التجارية لسيارة الصين المستقلة لسنة 2005» لسيارة الركاب الخاصة بها فولكسين Fulixin N3. وقال المدير التنفيذي لسيارة زيالي Xiali: «إن الفولكسين هي خطوتنا الأولى نحو سيارة صينية حقيقية».

تشونغ كنج شنغ غان أوتو موبايل كومييتد

Chongqing Changan Automobile Co., Ltd.

بورصة شينزن: أسهم فئة -A؛ أسهم فئة -B

SHE: 00625, A-shares; 200625 B-shares

منحى ثلاث سنوات: انخفاض الأرباح 50.9 في المئة، ارتفاع الإيرادات 38.6 في المئة إن من بين العلامات التجارية المحلية التي ربما ترغب في أخذها لاختبار الدوران هي شنغ غان Changan، شريكة فورد للسيارات Ford Motor في الصين.

جيلى أوتو موبايل هولدنغز لىمىتد. Geely Automobile Holdings Ltd.

بورصة هونغ كونغ: أسهم فئة - H؛ تداول من فوق المنصة: GELYF

HKG: 0175. H-shares ; OTC: GELYF

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 164.9 في المئة، ارتفاع الإيرادات 298.1 في المئة أملىت جيلى، التى كان ظهورها الأول فى ديترويت Detroit، بيع السيارات فى الولايات المتحدة بحلول عام 2008. ولكن اختبار الاصطدام وضوابط الانبعاث لم تكن بالمستوى المطلوب. وعلى الرغم من ذلك فلم يمنع هذا ارتفاع أسعار الأسهم فى مؤشر هونغ كونغ فوق المعدل. وحذاري من الخلط بين شركة جيلى وشركة شيرى أوتو موبايل Chery Automobile Co., وهي شركة غير مدرجة للتداول العام حتى الآن. وتصدر سيارات ذات سعر منخفض إلى العديد من البلدان النامية، ولديها مصانع فى روسيا وإيران.

جريت وول موتور كو لىمىتد. Great Wall Motor Co., Ltd.

بورصة هونغ كونغ: أسهم فئة - H؛ تداول من فوق المنصة:

GWLLF HKG: 2333, H-shares; OTC: GWLLF

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 51.5 في المئة، ارتفاع الإيرادات 54.4 في المئة إن جريت وول Great Wall شركة رائدة فى مجال سيارات الدفع الرباعي والشاحنات الصغيرة، تصدر منذ عام 2001 إلى الشرق الأوسط وجنوب أمريكا.

وانكسيانغ كيانشاو كو لىمىتد. Wanxiang Qianchao Co., Ltd.

بورصة شنزن: أسهم فئة-A SHE: 000559, A-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 15.2 في المئة، ارتفاع الإيرادات 44.7 في المئة

يوجد في الصين، بحسب آخر الإحصاءات، 4,447 مُصنِّع رئيس لقطع السيارات ووانكسيانغ Wanxiang هي أكبر المصنِّعين. فقد بدأت محلاً لتصليح المعدّات الزراعية، وتُصنّف الآن على أنها أكبر شركة غير مملوكة للدولة في الصين. حتى إن الشركة توظف ما يقارب ألف شخص في الولايات المتحدة وأوروبا. وللحصول على المزيد من الزبائن قامت الشركة بشراء العديد من الشركات الأمريكية.

Weichai Power Co., Ltd. ويشاي باور كومييتد

بورصة شنزن: أسهم فئة-A؛ بورصة هونغ كونغ: أسهم فئة-H؛ تداول

من فوق المنصة: WEICF

SHE: 000338, A-shares; HKG: 2338, H-shares; OTC: WEICF

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 32.8 في المئة، ارتفاع الإيرادات 7.78 في المئة

المنافس الرئيس لـ وانكسيانغ Wanxiang

Denway Motors Ltd. دنويه موتورز مييتد

بورصة هونغ كونغ: أسهم فئة - H؛ تداول من فوق المنصة:

DENMF HKG: 0203, H-shares; OTC: DENMF

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 10.1 في المئة، انخفاض الإيرادات 16.8 في المئة

مورّد لقطع السيارات الرئيسية.

مسار آخر

بالتأكيد، من الصعب جداً على الصين ترك الشكل الأوروبي المكرّس لقطاراتها، في حين تحتضن انطلاق السيارات المثير على الطريقة

الأمريكية. وتبقى مواصلات السكك الحديدية الاختيار الأول لسكان البلد فيما يخص الرحلات التي تبعد أكثر من ستين ميلاً.

بنى التجار البريطانيون أول سكة حديد في الصين في شنغهاي عام 1876، ومنذ ذلك الوقت سحب «الديك الحديدي» في الصين كل أثقال البلد الصناعية منها والبشرية. حتى عندما أشعل الرئيس ماو Mao الثورة قادها من عربة قطار خاصة وأتاح لحرسه الأحمر - أن يركبوا القطارات متى شاؤوا- أما اليوم فالقطارات مُجهزة بالمفارش والأغطية ويجتهد الحمالون لإعادة ملء ترمس المياه الحارة، حيث تساعد مقصورات الدرجة الأولى في الصين على تسهيل رحلات القطار اليومية المتعددة عبر المساحات الشاسعة في البلد والممرات الجبلية المتعرجة (الطريق الغربي بين تشنغ دو Chengdu وكونمينغ Kunming التي تقتخر بامتلاكها أنفاقاً كثيرة على أي خط في العالم). ولم أجد حتى اليوم أفضل طريق لنحكم عبره على تقدم الصين أو تخلخلها الاجتماعي أفضل من فحص المحطات الرئيسة للمدينة الكبيرة ولا سيّما مغنطيسات العمل مثل جوانغزهو Guangzhou وشنغهاي Shanghai التي تجذب الوظائف إليها. الأرصفة والطرقات الجانبية تحولت هنا إلى مدن مؤقتة ومزدحمة حيث يتوقف «السكان العائمون» للتخيم أو النوم أو انتظار وسيلة نقل. وتجلس مجموعة محددة من الفلاحين القرفصاء في المحطات المسخمة (المسودة) التي تصنع واحدة من المناظر البشرية التي لا تنسى التي تشاهد فقط في أكثر بلد مزدحم في العالم وهو اليوم أكثر البلدان التي لا تكل ولا تمل.

يوجد في الصين أكثر من عشرة بلايين رحلة سفر كل سنة. كمدخل للحديث، أتمت الصين أكثر خطي سكة الحديد إثارة للإعجاب. والأحدث في هذين الطريقين أنهما «الأعلى في العالم» مساراً بطول 1,251 ميلاً لكي يمر في القفار المتجمدة frozen tundra. بلغت كلفته 4.2 بليون دولار أمريكي ووضع حيز العمل في يوليو/ تموز عام 2006. تخطط الصين لتوسيع ثلاثة خطوط عبر منطقة الجبل، لترتبط أخيراً بالهند عبر حدودها. يعبر اليوم أربعة آلاف مسافر يومياً طريق التبت الجديد، الذي يبدو مثيراً، حتى إنه ربما يخرجني من المسند أو مقعد السائق. هذه ليست فقط تجربة سائح مذهلة، فهذا الخط الجديد الذي يعد صلة نقل سيسرّع - في كل الأحوال - عملية دمج التبت في الاقتصاد الصيني الذي من المحتمل أن يخلق فرصاً استثمارية أكثر في المنطقة التي ما تزال نسبياً غير متطورة (على الرغم من أن الشركتين اللتين تديران طريقي القطار غير مدرجتين للتداول العام).

طريق ثانٍ بكلفة 1.2 بليون دولار أمريكي ألماني التصميم كبير الاستيعاب يغطي المسافة من مطار شنغهاي الجديد بودونغ Pudong إلى مدينة شبكة مترو الأنفاق، ويسير بسرعة 267 ميلاً في الساعة، وسيربط في النهاية بهانغزهو Hangzhou، التي تبعد خمسة وثلاثين ميلاً، في خمس عشرة دقيقة. وبوجه عام، إن مثل مشروعات «الهيبة» هذه ليست بالاستثمارات المتينة فهي - كوضع أمريكا رجلاً على سطح القمر - ولكن يمكنك جني الكثير من الأموال بطريقة غير مباشرة عن طريق الموردين

والمقاولين المستفيدين. هناك الكثير من القطارات الرائعة على الطريق حيث تتدافع الشركات الفرنسية والألمانية واليابانية على عقود ضخمة لبناء «قطارات سريعة» تربط المدن الرئيسية مثل شنغهاي وبيكين. وكان الصينيون قد وضعوا في الخدمة قطارات عالية السرعة من بنائهم الخاص على ثمانية وعشرين طريقاً رئيساً.

تعمل الصين أيضاً لتصبح قوة رئيسة في النقل البحري. فقد شهدت شركة بناء السفن الصينية (CSSC) زيادة كبيرة في السنوات الأخيرة، حيث ساعدت في جعل الصين في المرتبة الثالثة في العالم بعد اليابان وكوريا. وبقيت شركة البناء الصينية (CSSC)، التي تأسست عام 1999، مملوكة للدولة ومرتبطة بالجيش؛ الأمر الذي يعني أنها إلى الآن غير مدرجة. استفادت الشركة من الشراكة مع أمريكة فورماست ماري تايم America's Foremast Maritime المملوكة للأمريكي الصيني جيمس تشاو James Chao، والد وزير العمل في إدارة الرئيس الأمريكي جورج بوش إيلان تشاو. وتصنع شركة (CSSC) أيضاً الفواصات، ودخلت في شراكة للعمل المشترك لبناء سفن جديدة على نهر يانغتز Yangtze، الذي يهدف لزيادة قدرة مدينة شنغهاي أربعة أضعاف.

لكن القطارات لها الأولوية. ففي عام 2006، أعلنت الحكومة نيتها استثمار 190 بليون دولار أمريكي، وهو أكبر مبلغ استثماري في التاريخ الصيني، حيث حُصص 20 في المئة منه للتوسع في السكك الحديدية بحلول عام 2010. وستربط ثمانية خطوط جديدة المناطق البعيدة بعضها

ببعض، بينما ستصبح القطارات السريعة بين المدن القاعدة الرئيسية. وعلق المحللون الصينيون وقت إعلان هذا الخبر بقولهم: «من المتوقع لازدهار صناعة السكك الحديدية أن يستمر للسنوات العشر القادمة».

ملفات جيم الصينية: جميع الركاب

داكن رايل ويه كوميدي Daqin Railway Co., Ltd.

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A SHA: 601006, A-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 82.8 في المئة، ارتفاع الإيرادات 124.2 في المئة تجاوز اكتتاب شركة داكن Daqin في آب (أغسطس) عام 2006 حده بسبعين مرة - وأصبح بعد مصرف الصين ثاني أكبر اكتتاب لشركة صينية. اشترى المستثمرون الإستراتيجيون مثل تشاينا لايف إنشورينس China Life Insurance وشركة CITIC (شركة الاستثمار الأقدم والأقوى في الصين من بين شركات الاستثمار) نحو ثلاثين في المئة من الأسهم الجديدة. وتدير شركة داكن Daqin، ومقرها في مقاطعة شانكسي، أكبر سكة حديد لنقل الفحم الحجري، وتعرض خدمات للفحم الحجري بالإضافة إلى الكوك والإسمنت والحديد والفولاذ والخشب.

جوانجشن رايل ويه كوميدي Guangshen Railway Co., Ltd.

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A؛ بورصة هونغ كونغ: تداول من فوق المنصة: SHA: 601333, A-shares; HKG: 0525; NYSE: GSH,ADR; OTC: GNGYF

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 36.2 في المئة، ارتفاع الإيرادات 18.3 في المئة

تُعد هذه الشركة واحدة من أكثر الشركات المدرجة بنحو واسع في صناعة السكك الحديدية. احتكرت جوانجشن Guangshen الخطوط على نهر دلتا اللؤلؤي Pearl River Delta من جوانجزهو Guangzhou إلى شنزن Shenzhen (على الحدود مع هونغ كونغ). وفي عام 2006، أعلنت وزارة السكك الحديدية (التي تملك ثلثي شركة جوانجشن رايل Guangshen Railway) خططاً لمضاعفة قدرة استيعاب الركاب عن طريق إنشاء خط رابع للسكة، وتخطط الوزارة أيضاً لإتمام طريق الوصل السريع بين جوانجزهو Guangzhou وزهوهاي Zhuhai (المنطقة الصناعية الخاصة المجاورة لماكاو Macau)، وتوسيع طرق الوصل لوهان Wuhan (المدينة العملاقة على نهر يانغتز). إن الاستمرار في تسهيل إجراءات السفر بين الجزيرة وهونغ كونغ يعني فرصة أخرى لشركة جوانجشن.

تشاينا رايل ويه إيرجو كو ليميتد. China Railway ErjuCo., Ltd.

بورصة شنغهاي: أسهم فئة-A SHA: 600528, A-shares

منحى ثلاث سنوات: ارتفاع الأرباح 44.2 في المئة، ارتفاع الإيرادات 105.4 في المئة

في عام 2005، حصلت هذه الشركة التي بنت كل شيء بدءاً من الجسور

إلى الأنفاق على 147 مشروعاً، ووقعت أخيراً اتفاقية إستراتيجية للعمل على

التمويل مع الإخوة ليمنان Lehman Brothers. وللملاحظة، أعلنت شركة

China Railway Construction Corp تشاينا رايل ويه كونستركشن

كورب، وهي إحدى أهم 500 شركة لدى مجلة فورتشن، عن خطط لإدراج

أسهمها في هونغ كونغ وشنغهاي، التي ربما تكون قد اكتملت وقت نشر هذا الكتاب. وقدّرت عائدات هذه الشركة المملوكة للدولة بـ 15 بليون دولار أمريكي عام 2005، وعليها الاستفادة بوجه خاص من طموحات الحكومة في توسيع السكك.

تشاينا سي أوو إس سي أوو هولدينغز كومييتد

China COSCO Holdings Co., Ltd.

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

SHA: 601919, A-shares; HKG: 1919, H-shares

منحى ثلاث سنوات: انخفاض الأرباح 36.1 في المئة، ارتفاع الإيرادات 58.4 في المئة
تملك هذه الشركة أكثر من ست مئة سفينة تجارية ترفع العلم الصيني، لكن أرباحها انخفضت بسبب كلفة الوقود وأسباب أخرى.

عشية تأسيس الصين الشيوعية عام 1949م، افتتح البلد أكثر من ثمانية وستين ميلاً من السكك الحديدية، وبحلول عام 1997، أصبح مسار السكة الحديدية الكلية الوطنية أعلى ست مرات. ويبدو، اليوم، أن هذا ما هو إلا مرحلة أولى، وأن الصين في حركة دائمة بكل الوسائل الممكنة.

