

والتقنية الى بناء السيارات في مشغل مظلم محدود مثل ديفيد دنبر بيويك مؤسس ماركة بيويك الأميركية، وحل محله دور كيمار بناء الشركات الصناعية الكبرى من أمثال هنري فورد ووليام ديورانت ووالتر كرايسلر في اميركا، ووليام موريس («اللورد نفيلد» لاحقاً) وهيربرت اوستن وجون لايبونز في بريطانيا.

سجل صناعة السيارات على امتداد العالم ضخماً، وتاريخها حافل، والأسماء التي أسهمت في تطور هذا الحقل الصناعي الجبار أكثر من ان تعد.

وعليه، لن تكفي هذه الصفحة للخوض ابعد في التفاصيل، وحسبنا القول ان نمو صناعة السيارات واكب التغير الاقتصادي الحاصل في مختلف أنحاء العالم، وتأثر به تقنياً واقتصادياً وثقافياً. بل ساهمت السيارة بالجهد الحربي في الحربين العالميتين الأولى والثانية، فأثرت فيهما وتأثرت بالابتكارات الحديثة التي استخدمت بداية لأغراض الحرب ثم تحولت بنهاية كل من الحربين العالميتين للاستخدام المدني.

ويمكن في هذا السياق الإشارة الى ان صناعة السيارات في اليابان عادت الى النهوض في نهاية عقد الأربعينات من القرن الـ20، وسط انقراض دمار اليابان في الحرب العالمية الثانية، بفضل الحاجة اليها عند اندلاع الحرب الكورية.

بطبيعة الحال، انتهاء عصر الصانع الحرفي الصغير نتيجة الاعتماد المتسارع على أحدث التقنيات واساليب التصنيع، عني تناقصاً مستمراً في عدد الصانعين وبالتالي الماركات. ففي بريطانيا مثلاً كان في مرحلة ما بين الحربين ما لا يقل عن 20 الى 30 صانعاً، غير ان سلسلة من الاندماجات والافلاسات والاستحواذات قلصت عدد الصانعين البريطانيين الى صانع رئيس واحد اليوم هو شركة إم جي روفر. وحتى هذه الشركة انما عادت الى الظهور بعدما باعتها بي إم دبليو، قبل فترة غير بعيدة، للتخلص من خسائرها.

أما الماركات العريقة - التي استمر بعضها في اواخر القرن التاسع عشر - فكان مصيرها الانتقال الى ملكية اجنبية، كما حصل مع جاكوار (التي تملكها اليوم فورد) وروولز رويس (بي إم دبليو) وبنيتي

قبل أيام تلقيت دعوة من مجموعة بي إم دبليو الألمانية لصناعة السيارات لحضور حفل إزاحة الستار عن اول سيارة من ماركة رولز رويس تنتجها بي إم دبليو، وذلك بعدما ألت ملكية رولز رويس اليها.

عند فتح مطروف الدعوة كان بجوارني زميل عزيز علم بامر الدعوة، فعلق على المصير «الأسود» الذي انتهت اليه صناعة السيارات في بريطانيا، وعلى الأثر دخلنا في حوار إنقل بنا من صناعة السيارات، الى ظاهرة «العولة» التي نراها اليوم تجرف كل ما تجده أمامها وسط ذهول المذهولين. ومما قاله لي الزميل الصديق ان أخواننا في العالم العربي يظنون انهم وحدهم «صحايا العولة»، وان «العولة» انما اخترعت لتكون مؤامرة عليهم وعلى هويتهم، في حين ان كلامك يؤكد وجود ابعاد أخرى لها. فلماذا لا تكتب في هذا المجال مركزاً على «عولة» صناعة السيارات بمثال نموذجي. وها انذا تجاوباً مع رغبتك اتناول هذا الموضوع لتسليط الضوء على حالة تنطبق بصورة او بأخرى، على مختلف قطاعات التفاعل الانساني، بصرف النظر عن تفاوت نسب التأثير والتأثر المضاد، وطول الفترة الزمنية، ومختلف العوامل المساعدة او المعطلة الأخرى.

الحقيقة، ان الحديث عن «عولة» صناعة السيارات متشعب، لأن هذه الصناعة شهدت خلال القرن العشرين - الذي يعد بحق قرن السيارة - تغيراً هائلاً، مع ان هناك ما يشبه الاجماع على ان السيارة ولدت في عقد الثمانينات من القرن الـ19 في ألمانيا على ايدي كارل بنز وغوتليب دايملر، وان بدايات الشركات الصانعة تعود الى العقد التالي، في كل من اوروبا والولايات المتحدة.

وبمرور الوقت صارت صناعة السيارات احدى اهم الصناعات الثقيلة في العالم، وباتت تتبعها وتتفرع عنها صناعات عديدة رافدة، متصلة بمكوناتها وخدماتها. ايضاً بمرور الوقت انتقلت الصناعة بفضل التوسع الكبير في الإنتاج، واعتماد خطوط التجميع - التي كان رائدها هنري فورد - بما تكفله من توفير في الكلفة، من ايدي المستنبتين والحرفيين والمهندسين الى ايدي رجال الأعمال وخبراء التسويق. وشيئاً فشيئاً انتهى دور الصانع الحرفي الصغير الذي دفعه شغفه البريء بالهندسة



اياد أبو شقرا

عن «العولة»... من واقع صناعة السيارات

الغازي والمغزو عرضة
للتأثر في موجات
التفاعل المادي والمعنوي

عدد أكبر معظمها في العالم الثالث. في بريطانيا، صمد الصانع المحلي أمام قوة الحضور الأميركي، ورواج المنتجات الأوروبية، ولا سيما منذ ولادة «السوق الأوروبية المشتركة» التي صارت اليوم «الاتحاد الأوروبي»، حتى استسلم في عقد التسعينات. أما في فرنسا فتقلصت الشركات المحلية العديدة إلى شركتين فقط هما رينو وبيجو. سيتروين، وفي إيطاليا إلى شركة واحدة فقط هي فيات، وفي ألمانيا إلى أربع شركات هي دايمر كرايسلر (مرسيدس بنز) وفولكسفاغن وبي إم دبليو وبورشه.

حتى في أميركا، كانت نهاية عقد الستينات آخر محطة لإلغاء الماركات مع غياب دي سوتو وستوديبكر وباكارد وناش وهنسون، واختصار الماركتين الأخيرتين بماركة رامبلر، ومن ثم انتهاء هذه الماركة إثر ذوبان شركتها «اميركان موتورز» ضمن اسم جيب، الذي صار يتبع كرايسلر.

غير أن «الغزو» الياباني ثم الكوري في قطاع السيارات الشعبية، و«الغزو» الأوروبي في قطاع السيارات الفاخرة، أحدث خلال السنوات الثلاث الماضية وحدها «هزة» لم يحدث لها مثيل في أميركا منذ نهاية رامبلر. إذ اجبرت «العولمة» في السوق الأميركية كلاً من كرايسلر وجنرال موتورز على إلغاء ماركتين عريقتين هما بليموث وأولدزموبييل، لأن بليموث عجزت عن منافسة اليابانيين في سوق السيارات الشعبية، وأولدزموبييل - أقدم ماركة أميركية - ضاعت أمام منافساتها الأوروبية في سوق السيارات الفاخرة.

هكذا، من مثال السيارة، نلاحظ أنه رغم هيمنة طرف ما على حالات سقوط الحدود والجوانح، فهذه الهيمنة ليست مطلقة ولا دائمة. والطرف المهيمن دائماً عرضة للقائر حتى من دون أن يدري. وهذا ما كان من أمر الحضارات البشرية والديانات والسيارات على مر العصور. فخصوصيات المكان والزمان فعلت دائماً فعلها في أعظم القوى العالمية، وعبر التفاعل السياسي والتغير الديمغرافي والتغلغل الثقافي والتعامل المصلحي، في مختلف الاتجاهات... ظهرت مفاهيم وانقرضت أخرى.

(فولكسفاغن) أو الذوبان والتلاشي، كما حصل مع أوستن وموريس وولزلي ورايلي ولانكستر وهيلمن وهمبر وستاندارد. في أميركا أيضاً، رغم سوقها الهائلة تناقص عدد الصانعين فيها بصورة مطردة ليستقر اليوم عند صانعين و«نصف». هم جنرال موتورز وفورد... أما «النصف» فهو شركة كرايسلر، التي يسيطر عليها الألمان كجزء من مجموعة دايمر كرايسلر، ورئيسها الألماني عين لادارتها من مركز المجموعة في شتوتغارت.

«العولمة» في صناعة السيارات سارت باتجاهين فرضهما واقعا احتدام التنافس ونمو حجم الصناعة: الأول، هو اتجاه العرض والطلب، والثاني اختراق الصناعة حدودها الوطنية.

العرض والطلب أثمر تنوعاً تخصصياً في قطاعات الاستخدام والفئات السعرية فظهرت الشاحنات والناقلات والسيارات العائلية والسيارات الرياضية وسيارات الستايشن واغن... إلى ما هنالك. بينما تطور كسر اختراق الحدود الوطنية، من مجرد بيع منتجات من دولة ما في دولة أخرى إلى الاستثمار في بناء مصانع فيها. وعندما ظهرت بوادر «حرب حمائية» ضد «الغزو» الأجنبي صارت الشركات الكبيرة - كحال الشركات اليابانية والكورية في أميركا - تؤسس شركات تابعة لها لكنها مسجلة في أميركا لكي تتولى التصنيع للسوق الموجودة فيها.

الأميركيون بدأوا «الغزو» التجاري لأسواق أوروبا رغم وجود صناعة سيارات ناشطة فيها منذ النصف الأول من القرن العشرين. وكان الهدف الأول بريطانيا، التي اختيرتها فورد منذ مطلع عقد العشرينات وتلتها جنرال موتورز عام 1925 بشرائها شركة فوكسهول. وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية في مطلع الخمسينات «غزت» سيارة فولكسفاغن الألمانية أميركا ابتداءً من ولاية كاليفورنيا. غير أن نهاية الخمسينات شهدت «غزواً» أقوى وأعظم أثراً، هو «الغزو» الياباني المستمر حتى اليوم. واليوم سقطت الحدود القومية نهائياً وبنات الشركات الكبرى تصنع سياراتها في عشرات الدول وتصنع المكونات في