

الجزء الأول

رجل الأعمال المتكامل
(طمه الوحيد هو صناعة السيارات)



obeikandi.com

إذا لم يكن لدى رجل الأعمال حلم، فسيصعب عليه اتخاذ أي خطوة، والجمود وعدم الحركة معناه استحالة النجاح.

إن مفتاح تحقيق الأحلام، إنما يكمن في اتخاذ الخطوات لتحقيقها، ويكمن أيضاً في ما إذا كانت تلك الخطوات المتخذة فعالة أم لا.

لقد كان لي شو فو مهووساً بالسيارات، وثابر على حلمه بتصنيع سيارة .. كان ذلك حلماً بعيداً عن أرض الواقع في نظر البعض؛ فقد رأوا أنه ليس فقط رجلاً شطح بأحلامه، بل إنه أيضاً لا يعرف السبيل إلى تحقيقها. إلا أن ذلك الرجل - الذي اعتقد كل من حوله بأن حلمه غير واقعي - سلك طريق النجاح في نهاية الأمر.

لم يكن الطريق ممهداً أمام لي شو فو أثناء رحلته إلى تحقيق حلمه. مرحلة (اللاءات الثلاثة) (يقصد بها: لا اسم مصنع، ولا عنوان مصنع، ولا تصريح من الجهات المختصة = المترجم)، والمعارضة الشديدة من الأهل والأصدقاء وظروف العمل العصبية، كل هذه الظروف قد تحول بين أي شخص لديه الحلم نفسه وبين تحقيقه، وتجعله يفقد الجرأة على اتخاذ خطوات إيجابية.

إلا أن لي شو فو أصر على أن يمضي قدماً في طريقه المحفوف بالفشل من كل اتجاه، بل وحقق حلمه بشكل سريع.

obeikandi.com

الفصل الأول

"حلم صناعة السيارات" العنيد



في حياتنا الواقعية هناك الكثيرون الذين امتلكوا أحلامًا وطموحات في البداية، بل على العكس كانت أحلامهم طموحة للغاية، إلا أنهم افتقروا للمثابرة والتمسك بحلمهم بشكل كافٍ يمكنهم من تحقيقه.

فالشخص الناجح يحتاج إلى شجاعة راسخة، وإصرار على تحقيق الحلم، كما يحتاج أيضًا إلى عدم الخوف من قسوة الواقع، فلا وجود لخيار التراجع مهما بلغت وعورة طريق التقدم، عليه فقط أن يعين هدفًا محددًا، ويمضي قدمًا في سبيله.

بدأ لي شوفو الالتحاق بسوق العمل وهو في التاسعة عشر من عمره، حيث بدأ في مجال التصوير الفوتوغرافي، ثم عمل في مجال صناعة الثلاثجات، وكانت تلك هي اللبنة الأولى في ثروته، ثم صنع ثروة ضخمة من الاستثمار في القطاع العقاري، ومن هنا زاد إصراره على أن يكمل مسيرته في طريق الأعمال، ثم بعد ذلك عمل في مجال صناعة الدراجات البخارية العسكرية.

وفي عام 1994، دخل لي شو فو في مجال صناعة السيارات ليبدأ في تحقيق "حلم صناعة السيارة" الذي طالما كان يراه الآخرون دربًا من دروب الخرافة - صناعة السيارات، ذلك الحلم الذي ما أن بدأ حتى استمر لعدة سنوات، بل عشرات السنوات، وحتى الآن ما زال لي شو فو يسعى خلفه. لقد كان لي شو فو هو أول مستثمر بشركة خاصة يختار مجال صناعة السيارات.

إلا أنه لم يستطع الحصول على رخصة لصناعة السيارات، وكان ذلك أيام أن كانت مؤسسات القطاع الخاص غير مسموح لها - لأسباب سياسية - بتصنيع السيارات. ولقد كانت مثل تلك العقبات والمعوقات السياسية هي الأصعب - على الإطلاق - في تجاوزها أو اختراقها، بل كانت أيضًا أسهل طريق يصل به اليأس والإحباط إلى عزيمة رجال الأعمال والمستثمرين.

لكن على العكس، لم تتعرض كل المؤسسات لدراما مأسوية أثناء عملية الالتفاف حول تلك المعوقات السياسية، فقد انتهج لي شو فو نهج المقامرة، وعمل بمبدأ "ليولد الطفل أولاً ولنر بعدها ما سيحدث"؛ ليتخطى الخطوط الحمراء، وفي النهاية شق طريق الخروج لحلمه المنشود "حلم صناعة السيارات".

ذلك المستثمر القادم من قرية صغيرة وفقيرة في تاييتشو بمقاطعة جيه ديانغ، سطر - بإصراره وعشقه للنجاح - أسطورة عن كيفية الوصول إلى حلم الثروة. كثير من الناس - في أوقات الاختيار - لا تكون اختياراتهم نابعة من لحظة حماسة مفاجئة؛ بل إن جميعهم لديهم مرجعياتهم الخاصة؛ كالخبرات السابقة، أو حتى تأثير كلمات الآخرين.

عندما كان لي شو فو طفلاً صغيراً، كان يقوم بجمع الطين، ثم يشكله على هيئة لعب أطفال، ربما كان أمراً فطرياً، كان أكثر ما يقوم بتشكيله من الطين هو السيارات، وكان يقوم بوضعها أسفل سريره؛ وذلك لأن البرودة النسبية للمكان كانت تحول دون تحطم أو تشقق سياراته الطينية.

ربما تكون تلك الهواية - هواية تشكيل السيارات بالطين - قد اندثرت تدريجياً داخله في سن مبكرة، إلا أن فكرة تصنيع السيارات قد تفتحت زهرتها أثناء شرائه للسيارة الأولى في حياته. يقول لي شو فو بنبرة صادقة: "بدأت الفكرة تراودني منذ أن اشتريت سيارتي الأولى".

في عام 1989، اشترى لي شو فو - الذي كان يدرس في شن جين - سيارته الأولى - سيارة سيدان، صينية الصنع، من إنتاج شركة شن جين الصينية لصناعة السيارات، وكانت تلك السيارة هي التي أوقدت شرارة حلم "صناعة السيارات" لديه.

قاد لي شو فو سيارته صينية الصنع في طريقه من شن جين صوب منزله في تاي تشو في جيه ديانغ، في الوقت نفسه اتجه جنوب شن جين؛ ليحضر معه فرصة استشارية جديدة، ألا وهي لوحات من معدني الألومنيوم والماغنيسيوم، تستخدم في أعمال الديكور، ثم قام بعد ذلك بتأسيس مصنع هوانغيان جيلي لمواد الديكور، لبدأ العمل في مجال تجارة مواد البناء.

لاحقًا، بعد أن تكبد لي شو فو خسارة، تقدر ببضع عشرات من الملايين؛ جراء استثماره في مجال العقارات بمقاطعة خاينان - انتقل إلى التجارة في صناعة الدراجات النارية.

وعلى الرغم من جنيهِ أرباحًا هائلة من تجارته في ذلك المجال، إلا أن ذلك لم يكن هو هدفه وغايته، حيث أبت شخصيته المغامرة إلا أن تحقق حلم صناعة السيارات. وعندما طرح فكرة إقدامه على تصنيع السيارات، اعتقد الكثيرون - بالإضافة إلى أقربائه - أنه مقدم على شيء بعيد كل البعد عن الواقع، ودرب من دروب الخيال؛ فقد كان لا يملك المقومات والشروط التي تمكنه من عملية التصنيع، وكان ذلك نظرًا لتواضع إمكاناته المادية آنذاك. ولكنه بدأ رحلة حلمه وسط ضجيج الأصوات المعارضة من حوله، حيث إن قراره لم يكن محض تهور أو اندفاع، بل كان قرارًا مستنيرًا ناتجًا عن دراسة متأنية.

في ذلك الوقت، كانت الفرصة الاستثمارية لمجال تصنيع السيارات واعدة جداً، ورأى لي شو فو التربة خصبة جداً لمثل ذلك الاستثمار. في حقيقة الأمر كان عدد الذين يريدون الاستثمار في مجال تصنيع السيارات كثيراً جداً، وكان ذلك يرجع للسبب نفسه.

لقد كانت الصين تمتلك - قبل مرحلة الانفتاح والإصلاح - شركتين لتصنيع السيارات، هما (شركة دونغ فينغ)، و(شركة فاو)، اللتين كانتا تضمّان عدة مصانع أخرى للسيارات، يتدرب بداخلهما عدد ليس بالقليل من المهندسين، الذين لم يتم الاستفادة منهم على الوجه الأمثل؛ لذلك فلقد أعطته العديد من العوامل الموضوعية الثقة في قراراته.

لقد كان مولعاً بالسيارات، بالإضافة إلى بصيرته التي هدته إلى ذلك المجال الواعد.. كان يرى الأرباح التي ستدرها تلك التجارة.

بعد أن قام بتفكيك السيارة صينية الصنع، وجد أنها ليست بذلك التعقيد الذي كان يتوقعه، كما أن قلاع التكنولوجيا من الممكن اقتحامها. عندما سافر لي شو فو إلى الولايات المتحدة الأمريكية للبحث والدراسة، لاحظ أن أعداد السيارات الأمريكية تفوق نظيراتها في الصين، الأمر الذي جعله يرى في ذلك الأمر فرصة استثمارية، كما تأكد أن عملية صناعة السيارات الصينية من الممكن أن تكبر كثيراً، وبالتالي فلقد أصر على قرار اختياره تصنيع السيارات، ومضى صوب حلمه دون تردد.

إن عملية تصنيع السيارات ليس بالأمر الهين، ولا تتم إلا في وجود رأس مال كاف، في هذه الحالة فقط من الممكن التخطيط لمثل تلك الصناعة؛ ومن ثم تحقيق الحلم. وفي الوقت نفسه فإن القوى العاملة والتكنولوجيا، وغيرها من المتطلبات ينبغي توافرها هي الأخرى. إذًا فما هي الترتيبات التي اتخذها لي شو فو عندما قرر أن يخوض تجربة تصنيع السيارات؟

بحلول عام 1996، كان لي شو فو قد جنى ثروة طائلة من تجارته في صناعة الدراجات النارية ليصبح أحد الأثرياء بحق، إلا أن ثروته تلك كانت ستبدو هزيلة جدًا إذا ما قرر أن يضعها في تصنيع السيارات.

قدرت ثروته في ذلك الوقت بنحو مائة مليون من اليوانات أو نحو ذلك. للعلم، فإن سيارة ماركة سانتانا، التي استثمرت فيها الدولة عام 1996، قد كلفتها عدة مئات من الملايين، ليس هذا فقط، بل كان مصنع شنغهاي لصناعة السيارات لديه خبرات عشرات السنوات في ذلك المجال، كذا كان يضم فريقًا قويًا من المصممين الجيدين. وفي المقابل فإن مجموعة جيلي التي كان يملكها لي شو فو كانت لا تزال في طور النمو.

وفقًا لسياسة الصناعات الوطنية، تم في عام 1994 النص على أن الحد الأدنى لدخول حكومات الأقاليم في مجال صناعة السيارات هو مليار

ونصف المليار يوان، بالإضافة إلى وجوب الحصول على موافقة حكومية مسبقة.

ولقد استمر العمل بذلك القانون حتى عام 2005. وبداية من عام 2005 فتحت الحكومة - سياسياً - الأبواب أمام مؤسسات القطاع الخاص التي ترغب في دخول مجال تصنيع السيارات، ولكن الحد الأدنى لرأس المال ارتفع ليصل إلى مليار يوان.

إذا أراد لي شو فو أن يصنع سيارة، فمن الواضح أنه سيبدو فقيراً جداً من الناحية التمويلية، فكيف استطاع أن يحقق المعجزة ويصنع سيارة في ظل ظروف تمويلية لا تتعدى المائة مليون يوان؟

في بداية مشروعه اشترى قطعة أرض في المنطقة الساحلية، بلغت مساحتها 800 مو (وحدة قياس مساحة صينية تعادل 666 متر مربع تقريباً = المترجم)، وشيد عليها ورشة لتصنيع السيارات، وفي الوقت نفسه كان لم يزل محتاجاً لشراء كل التجهيزات وقطع الغيار اللازمة لعملية التصنيع؛ لذلك فإن المائة مليون يوان كانت رقماً لا يكفي لكل تلك الاحتياجات.

ونتيجة لافتقاره إلى المتطلبات الأساسية لصناعة السيارات، كان من الطبيعي أن يستعين ببعض الموارد الخارجية. إن "مشروع أصحاب العمل" الشهير في تاريخ شركة جيلي، هو نموذج لكيفية تنظيم واستغلال

الموارد الخارجية بكفاءة، وبالتالي التغلب على نقص الموارد في بدايات المشروع.

ما هو مشروع أصحاب العمل؟:

دعالي شو فو أصحاب رءوس الأموال إلى الانضمام إلى شركة جيلي، والتعاون معها لإنشاء شركات فرعية أو مصانع فرعية؛ لكي يصبح أصحاب رءوس الأموال "أصحاب عمل"، كما دعا أيضًا ذوي الكفاءات الذين لا يملكون رءوس أموال للانضمام إلى شركته؛ ليصبحوا مديرين للإدارات المختلفة، وبذلك يصبحون "أصحاب عمل" اعتماداً على قدراتهم.

في ظل ظروف نقص التمويل والكفاءات، كانت تلك هي الوسيلة المثلى للتخفيف من حدة ضيق ذات اليد، والمعوقات التي واجهت لي شو فو في بداية مشروعه.

ولقد كان مبدأ "تحمل كافة الخسائر، واقتسام الأرباح"، الذي تعهد به "مشروع أصحاب العمل" سبباً في اجتذاب عدد ضخم من أصحاب رءوس الأموال الذين يريدون أن يستثمروا أموالهم داخل مجموعة جيلي.

يقال إن الورشة الأولى المخصصة لتصنيع جسم السيارة، والثانية المخصصة لتصنيع صندوق ناقل السرعات، والثالثة المخصصة لمحرك السيارة، وغيرها من الورش التي أعدت أجزاء السيارة الفخرية الأولى

من إنتاج شركة جيلي - كانت كلها من رءوس الأموال التي ضخمها المستثمرون خلال "مشروع أصحاب العمل".

صريح القول، إن "مشروع أصحاب العمل" كان عبارة عن أن لي شو فو قام بتجهيز قطعة الأرض، والورش ومعدات الإنتاج والتصنيع، ثم دخل كأحد مساهمي "مشروع أصحاب العمل" بقطعة الأرض تلك والورش ومعدات التصنيع، ولأن أصحاب العمل هؤلاء قد استثمروا أموالهم في عملية الإنتاج، فلقد قام بدفع الإيجارات، واقتسام الأرباح المستحقة من المنتج الذي تم إنتاجه. بقول آخر، كأننا تعاقد مع ورش التصنيع وأشرك أصحاب رءوس الأموال في عملية التصنيع، ثم بعد ذلك قام بتجميع السيارة من الورش المختلفة.

لقد جذبت سياسة لي شو فو تلك، العديد من رءوس الأموال والكفاءات، كما فتحت الستار أمام خطة ذلك "المهوس" لتصنيع السيارات.

وبذلك الشكل تكون قد تشكلت علاقة مساهمة معقدة بين المديرين والورش المختلفة داخل مجموعة جيلي، أما بالخارج فلقد كان لي شو فو هو الممثل الموحد للمجموعة.

لكن كيف اطمأن أصحاب الأموال لاستثمارهم مع لي شو فو، فيما يتعلق بمشروع تصنيع السيارات؟

يرجع هذا إلى السمعة الحسنة التي اكتسبها لي شو فو خلال فترة اشتغاله بالتجارة، حيث كانت تجارته السابقة في مجال الثلجات، وأدوات البناء، والدراجات النارية، قد عادت بالأرباح على هؤلاء المستثمرين، لذلك فإنه عندما قرر أن يستثمر تلك المرة في مجال تصنيع السيارات، اقتنع به رجال الأعمال في مقاطعة جيه ديانغ، وصدقوا حدسه التجاري والربح الوفير الذي سيعود عليهم جراء مشاركتهم في تجارته الجديدة، على الرغم من سخرية الكثيرين من حلمه، واعتقادهم أنه يفتقر إلى الواقعية، لذلك توافدوا عليه تابعين حلمه.

بعد أن قام بالتعامل مع مشكلة نقص التمويل، كانت المشكلة الأكبر التي كثيراً ما وقفت حائلاً دون تحقيق ذلك الحلم، هي "تصريح التصنيع" الخاص بالسيارات. إذا لم يتوافر ذلك التصريح فإن السيارة جيلى لن يكتب لها الدخول إلى السوق؛ حيث إن الوضع الراهن في البلاد آنذاك كان يحظر على مؤسسات القطاع الخاص تصنيع السيارات.

في ذلك الوقت، لم يكن سوى طريقتين فقط للحصول على تصريح تصنيع السيارات، أما الأول فكان التقدم بطلب إلى الجهات الحكومية المعنية بالأمر للحصول على التصريح، أو إعطاء المؤسسة فرصة إنتاج تجريبية، وأما الطريق الثاني فكان الاستحواذ على أحد مؤسسات تصنيع السيارات المملوكة للدولة؛ ومن ثم الحصول على التراخيص.

كان الاستحواذ على أحد المؤسسات المملوكة للدولة أمراً مستحيلاً من وجهة نظري شو فو، وفي الوقت نفسه لم يكن يمني نفسه بأن تقوم الجهات الحكومية المعنية باعتبار مجموعة جيلي نقطة تجريبية لصناعة السيارات؛ كونه لم يكن في ذلك الوقت على صلة قريبة بالحكومة. الطريقة الثانية كانت مسدودة، لذلك لم يجد أمامه سوى المداومة على تقديم طلب إلى الجهات المعنية لمنحه التراخيص دون كلل أو يأس.

تعددت وجهاته وأسفاره، وفي أغلب الأوقات كانت أسفاره ما بين جيه ديانغ وبكين، مستمراً في محاولته الإلحاح والضغط على الجهات الحكومية المعنية بالأمر. لم يملكه اليأس من الصعوبات والإحباطات التي واجهته أثناء مرحلة استخراج "تصاريح التصنيع".

ذات يوم، وجد لي شو فو طريقاً لبلوغ حلمه واستخراج ترخيص تصنيع السيارة، كان ذلك أثناء تناوله الطعام مع بعض أصدقائه في مدينة ديه يانغ بمقاطعة ستشوان؛ حيث توصل لاتفاق تعاون مع إحدى الشركات المحلية.

لقد استحوذ لي شو فو على 70 بالمائة من أسهم تلك الشركة، وأطلق عليها اسم "شركة بوا ينغ المحدودة بمقاطعة ستشوان لصناعة السيارات". وهكذا استطاع استخدام ترخيص صناعة الأتوبيسات في صناعة السيارات الصغيرة.

تحت حراسة ورقابة مشددة من قبل السياسات الحكومية، كان من المستحيل له تجاوز ذلك الخط الأحمر، لكنه اضطر لاتخاذ طريق ملتف في انتظار الفرصة المواتية، وكان ذلك دليلاً على حكمته وذكائه. ومع ذلك فإن التعاون مع تلك الشركة لم يكن على ما يرام.

وكان تعليق لي شو فو على ذلك، هو أن الميزة الوحيدة لتلك الشراكة كانت في رخص الأيدي العاملة، إلا أن كفاءتهم كانت منخفضة. بعدها قام - في وقت لاحق - بشراء الثلاثين بالمائة المتبقية من حصة الشركة لتحقيق بذلك فرصة تصنيع السيارة له في مدينة لين خاي، وتبدأ عملية التصنيع الرسمي للسيارة جيلى، إلا أن طريقته تلك كانت تحمل الكثير من المخاطرة؛ ذلك لأن عملية التصنيع آنذاك لم تكن قانونية.

كان الظهور الأول للسيارة الفخرية الأولى لمجموعة جيلى في الثامن من أغسطس من عام 1998. غمرت البهجة والسعادة قلب لي شو فو عندما وقعت عيناه على "مولوده الجديد"، وملاًه إحساس بما أنجزه، تصعب الكلمات عن وصفه. ومع ذلك فإنه عندما قام بإرسال حوالي 700 دعوة لحضور لمأدبة مكونة من 100 منضدة للشخصيات والمسؤولين في الجهات المعنية لمعاينة ورؤية السيارة الأولى، أعرب كثير ممن وجهت إليهم الدعوة عن عدم تمكنهم من الحضور؛ الأمر الذي كان يعني فشل مراسم تدشين سيارة جيلى الأولى.

في ذلك الوقت كانت سياسة البلاد تقر نموذج التصنيع "3 + 6"، وهو نموذج شبيه بالاحتكار، والذي ينص على أن صناعة السيارات تتشكل من 3 شركات مصنعة وست شركات سيارات متوسطة الحجم. آنذاك كانت مجموعة جيلي التي هي مجرد شركة قطاع خاص لتصنيع السيارات معزولة، بمنأى عن هذا الوضع؛ لذلك كان من الطبيعي عدم تمكنها من الحصول على دعم أو اعتراف حكومي، فمن لديه الجرأة لحضور مثل ذلك الحفل الرسمي؟!

فكر آنذاك في نائب حاكم مقاطعة جيه ديانغ السيد يه رونغ باو، فقد سمع من الآخرين أن ييه رونغ باو سبق وأن كانت له تجربة تنظيم رحلة لرؤساء مصانع مؤسسات قطع غيار السيارات بالمقاطعة لاكتساب الخبرات من خارجها، إلا أنه عاد بخفي حنين، بعدها عقد ييه رونغ باو العزم على أن يكون لدى مقاطعة جيه ديانغ مؤسسة خاصة بها لصناعة السيارات، فتلاقت أحلام كليهما بلا تخطيط مسبق.

بعد أن تلقى يه رونغ باو الفاكس المرسل من لي شو فو، ركب سيارته، وقطع مسافة 300 كيلو مترا من مدينة هانتشو، قاصدا لين خاي؛ ليحضر حفل الإعلان الرسمي عن ظهور السيارة الأولى لشركة جيلي. كان حضوره دافعا لحضور قيادات المدينة والمقاطعة كلها حفل الافتتاح. ومن الجدير بالذكر أن حضور نائب حاكم المقاطعة، كان له دور كبير في استخراج التصاريح فيما بعد.

عن طريق سياسة "الالتفاف والأبواب الخلفية"، كتب أخيرًا للسيارة جيلي أن تخرج إلى النور. ولكن في الوقت نفسه الذي تم فيه إنتاج السيارة، كان لي شو فو لا يزال متمسكًا بالحصول - في أسرع وقت - على رخصة تصنيع السيارات الخاصة به. وفي يوليو من عام 2001، أصدرت لجنة الاقتصاد والتجارة "الإعلان العام لمؤسسات صناعة السيارات ومنتجاتها" الجديد - سيشار إليه اختصارًا "الإعلان العام" - وتضمن السيارة التي أنتجتها مجموعة جيلي، وكان اسمها آنذاك ما يزال مغمورًا.

فالسما لا تربت إلا على أكتاف أولئك الواثقين في أحلامهم .. عن طريق جهوده الحثيثة ودعم نائب حاكم المقاطعة، كتب النجاح لمساعي لي شو فو ومناشداته المستمرة. وقامت الجهات الحكومية المعنية بإصدار عدد من التصاريح الخاصة بتصنيع السيارات، وظهرت على الساحة السيارة (جيلي . ج . ل . 6360). وفي اليوم التالي، انضمت الصين إلى منظمة التجارة العالمية، كما حصلت السيارة جيلي على تصريح الإنتاج.
