چرخهای خوشبختی (مجله تایم)

هیوانگ یونک،یکی از جامعه‏شناسان‏ چینی،دیگر از رفتن به سرکار خود با دوچرخه به تنگ آمده بود.به همین‏ خاطر،اوایل امسال به یکی از نمایشگاههای فروش اتومبیلهای‏ دست دوم مراجعه کرد و یک فیات کهنهء مدل 1986 ساخت لهستان را به قیمت‏ 1820 دلار خرید.

از همین نوع معاملات کوچک است که‏ رویاها بوجود می‏آید و در این مورد، چینیها رویای ایجاد یک صنعت عمدهء، خودروسازی را در سر می‏پرورانند. برای دولت چین نیز این یک رویاست که‏ بتواند خودروهای وارداتی را با خودروهای داخلی جایگزین کند و در این فرایند همان چیزی را برای اقتصادش‏ به ارمغان بیاورد که صنایع خودروسازی‏ برای غرب و ژاپن به همراه داشته است. تقریبا خودروسازان تمام کشورهای‏ صنعتی نیز در این رویا هستند که بتوانند نظر چین را به عنوان یک شریک تولید- کننده جلب کنند.گذشته از تمام اینها، دستیابی به این هدف رویای میلیونها نفر در چین شده است که رشد درآمد و آرزوهایشان احتمالا بسیار سریعتر از سایر نقاط جهان است.هیوانگ فیات‏ قدیمی خود را تنها یک وسیله برای رفتن‏ به سرکار نمی‏داند بلکه در نظر وی این‏ خودرو سمبل رشد استانداردهای زندگی‏ در چین به شمار می‏رود.

برای اینکه چین بتواند این رویا را به‏ حقیقت برساند،کار خود را از جبههء سیاست آغاز کرده است.به همین منظور، در سپتامبر گذشته طرح تقویت 125 شرکت خودروسازی غیر کارآمد را تنها بوسیله‏ی حمایت از 4 شرکت اعلام کرد. بنابر گفتهء مقامهای رسمی تا سال 2000 میلادی،3 شرکت ائتلافی با تولید 3 میلیون خودرو در سال سرپا خواهند ایستاد و این مقدار تقریبا 10 برابر تولید امسال خواهد بود که نیمی از آن‏ سواری و بقیه را عمدتا کامیون و اتوبوس‏ تشکیل می‏دهد.دولت نیز اعلام کرده‏ است که تولید"خودروی خانوادگی‏" را برای چینیها تشویق خواهد کرد.در این راستا،در نمایشگاهی که ماه اکتبر در پکن برگزار شد،20 شرکت خودرو سازی از سراسر جهان توانائیهای خود را در این رشته برای جلب چینیها به‏ نمایش گذاشتند.

پکن نیز می‏گوید که در آینده برای‏ خرید خودرو سوبسید خواهد داد. اریک دارلسون،مدیر بازاریابی شرکت‏ فولکس واگن در آسیا که هم اکنون‏ با همکاری 2 شرکت مشترک چینی خودرو تولید می‏کند،می‏گوید:"چین در نظر دارد ظرف دو دهه آن چیزی را که‏ دنیا در 70 سال انجام داده است به‏ پایان برساند.

با این حال،آنهایی که رویای یک‏ "دیترویت چینی‏"را تا سال 2000 در سر می‏پرورانند ممکن است مأیوس‏ شوند.این کشور در آخرین مراحل‏ مذاکرات حیاتی الحاق به‏"موافقتنامهء عمومی تعرفه و تجارت‏"قرار دارد که‏ باید وضعیتش تا اول ژانویه سال 1995 روشن شود؛اگر عضویتش درگات‏ پذیرفته شود به صورت یکی از مؤسسات‏ "سازمان تجارت جهانی‏"،که در تاریخ پیشگفته جایگزین گات می‏شود، در خواهد آمد.در این صورت به عنوان‏ عضوی از این سازمان باید عوارض‏ واردات را کاهش دهد،ولی صنعت‏ خودروسازی نوپای آن به تعرفه‏های‏ بالا نیاز دارد تا در برابر واردات که‏ اینک دو سوم از بازار را قبضه کرده مانع‏ ایجاد کند.تضاد کاملا آشکار است: در عصری که حمایت صنعتی به طور سیستماتیک تشویق نمی‏شود،چین‏ تلاش می‏کند تا از صنعت خودروسازی‏ خود پشتیبانی کند،همانطور که ژاپن‏ در دههء 1960 و کره جنوبی در دههء 1970 چنین کردند.

هم اینک مذاکرات گات در پشت‏ درهای بسته در ژنو انجام می‏شود،ولی‏ دیپلماتها در پکن می‏گویند که چین‏ برای دستیابی به هدف خود که حمایت‏ از صنعت خودروسازی برای چند سال‏ آینده است عملا جریان مذاکرات را به‏ تأخیر می‏اندازد.موفقیت این کشور در این مورد برای صنعت مذبور بسیار حیاتی‏ است.در سپتامبر گذشته،یاتاکاکومه، رئیس کارخانه نیسان به خبرنگاران‏ گفت:"صنعت خودروسازی چین از توان‏ بالقوهء چشمگیری برخوردار است،ولی‏ برای شکوفایی آن باید تمام شرایط رشد فراهم باشد."

چین با داشتن 2/1 میلیارد نفر جمعیت تنها 2/1 میلیون دستگاه خودرو دارد که از این تعداد فقط 5 درصد آنها شخصی هستند.براساس آمار"مرکز اطلاعات اقتصادی چین‏"هم اینک 5 میلیون چینی از درآمد کافی برای خرید خوردر در 10 سال آینده برخوردارند، و میزان درآمدها در سرتاسر کشور همچنان‏ رو به افزایش است.سرپرست هیئت‏ اعزام بانک جهانی به پکن معتقد است‏ که‏"خودرو،رویای ملی چینیهاست."

با نگاهی به بزرگترین نمایشگاه‏ خودروی پکن،روشن می‏شود که اوضاع‏ بازار نیز دگرگون شده است.ژانگ گوفنت‏ مدیر این نمایشگاه پیشنهاد واردات- انواع خودروها-از هوندای 000/20 دلاری ولانچیکای 000/36 دلاری تا فراری 000/138 دلار-را دارد.این‏ نشان می‏دهد که تجارت در چین رو به‏ رونق است.ژانگ می‏گوید:"پیش از این‏ خرید خودرو رویای چینیها بود.ولی‏ اکنون این امر به صورت یک واقعیت‏ درآمده است."

یکصد و بیست و پنج کارخانهء خود- روسازی دولتی(از جمله شرکتهای‏ مشترک)در چین(که در مقایسه با سایر کشورها بیشترین تعداد محسوب می‏شود) بیش از 100 مدل خودرو تولید می‏کنند که بیشتر آنها از طرحهای دههء 1970 الگو می‏گیرند.این کارخانه‏ها به نحو مأیوس کننده‏ای غیرکارا هستند و به‏ ازای هر کارگر در سال 24/0 خودرو تولید می‏کنند که این رقم در ایالات متحده- آمریکا و ژاپن به ترتیب 13 و 17 خودرو است.جای تعجب نیست که بازار چین‏ را 000/230 خودروی ساخت شرکتهای‏ مشترک داخلی و خارجی مانند فولکس‏ واگن و کرایسلر قبضه کرده‏اند.در این‏ میان،شکاف بین تولید داخلی و تقاضا را واردات پر می‏کند.در دههء 1980، چین بیش از 2 برابر خودروهای ساخت‏ داخل را وارد کرده است،که البته‏ هزاران مرسدس،بی‏ام دبلیوولکساس‏ که از خیابانهای هنگ‏کنگ سرقت و به‏ چین قاچاق شده است در این محاسبه‏ وجود ندارد.تحلیلگران صنایع‏ خارجی می‏گویند که چین از سال 1949 نزدیک به 20 میلیارد دلار برای‏ واردات خودرو خرج کرده که این مبلغ‏ 3 برابر پولی است که برای این صنعت‏ داخلی هزینه کرده است.از ژانویهء 1994،برای فروش خودروهای وارداتی‏ در سرتاسر کشور بین 110 درصد تا 150 (با توجه به حجم موتور)مالیات‏ دریافت می‏شود،ولی این کار هیچ‏ تأثیری در میزان ورود خودرو به این‏ کشور نداشته است.

هدف اصلی چین جلوگیری از ورود خودرو است.پکن در سپتامبر گذشته‏ 4 شرکت مشترک سرمایه‏گذاری را انتخاب‏ کرد از جمله دو شرکت مشترک با فولکس‏ واگن،یک شرکت با پژوی فرانسه و یکی‏ با دایهاتسوی ژاپن و اعتقاد داشت‏ که این شرکتها صنعت خودروسازی‏ چین را در اختیار خواهند گرفت، انتظار می‏رود هر یک از این شرکتهای‏ مشترک تا سال 1996،تعداد 000/150 دستگاه و تا سال 2010 تعداد یک میلیون دستگاه در سال‏ خودرو تولید کنند.در عین حال، دولت به مدت 2 سال برای آنها سوبسید اختصاص خواهد داد.هی‏گوان گیوان‏ وزیر ماشین‏آلات چین با"یأس‏آور" توصیف کردن شرکتهای کوچکتر معتقد است که آنها یا باید ادغام شوند یا تعطیل.اگرچه در طرح چینیها رقابت موضوع بسیار مهمی است ولی‏ خودروسازان خارجی همچنان در پشت درهای بسته به انتظار نشسته‏اند یکی از دلایل آن پروژهء"خودروی‏ خانواده‏"است که هنوز در مراحل‏ طراحی اولیه بسر می‏برد و چین در نظر دارد آن را بدون مشارکت با سایر شرکتهای مشترک تولید کند.در نمایشگاهی که در نوامبر گذشته در پکن‏ برگزار شد بیشتر شرکتهای خودروسازی‏ دنیا از جمله مرسدس بنز و پورشه شرکت‏ داشتند و هر دو خودروهایی را به معرض‏ نمایش درآوردند که معتقد بودند میتوانند به کمتر از 1000 دلار بفروشند. برخی از شرکتها مانند جنرال موتورز، فورد و هوندا کارخانه‏های تولید قطعات‏ دایر کرده‏اند و امیدوارند در صورتی که‏ طرح چین کمی با انعطاف همراه شود بتوانند واحدهای خود را به کارخانه‏های‏ مونتاژ کامل تبدیل کنند.برای بعضی‏ شرکتها،چین پویاترین بازار موجود است.رابرت ایتون،رئیس کارخانه‏ کرایسلر در کنفرانس بین المللی خودرو که در نوامبر گذشته در پکن برگزار شد گفت:"تقریبا مرحلهء خیزش‏ فرا رسیده است."این شرکت با مشارکت‏ شرکت‏"بیجینگ موتور"از سال 1985 "جیپ چروکی‏"تولید می‏کند و در حال‏ حاضر سرگرم مذاکره برای 500 میلیون‏ دلار سرمایه‏گذاری جهت احداث یک‏ کارخانهء تولید وانت است.

ایتون می‏گوید:"آن عده‏ای که از امتیاز مشارکت با صنایع خودروسازی چین‏ برخوردار شده‏اند منتظر رشد چشمگیری‏ هستند که در دههء آینده رخ خواهد داد."

اما سئوال اینجاست که آیا چین‏ می‏تواند تمام خودروهایی را که‏ شرکتهای مشترک می‏خواهند بفروشند کنترل کند و آیا چینیها نیز طالب آنها هستند؟.این کشور برای کنترل آلودگی‏ تلاش چشمگیری نکرده و هم اینک دود غلیظی شهرهای صنعتی آن را پوشانده‏ است.در چین تنها یک میلیون کیلومتر بزرگراه وجود دارد(در برابر 3/6 میلیون کیلومتر در آمریکا)و تا اواخر دههء 1980 تقریبا 40 درصد از جاده‏ها دچار ترافیک بیش از اندازه‏ بوده است.پکن هر روز با آمد و شد سنگین‏ وسایل نقلیه روبروست و بسیاری از رانندگان پیش‏بینی می‏کنند که تراکم به‏ قدری شدید شود که زندگی مردم این‏ شهر شبیه به زندگی مردم شهرهای تایپه‏ و بانکوک گردد.وضع پارکینگ نیز مطلوب نیست.در شهر پررونق‏ گوانگ‏ژو در جنوب چین 000/600 راننده و تنها 000/10 محل پارک‏ خودرو وجود دارد.

ولی تعداد پارکینگ در آمریکا در آغاز عصر طلایی خودرو چه میزان بوده‏ است؟.اکنون آن عصر برای چین نیز وجود دارد.اقتصاددانان شرکت‏ فولکس واگن معتقدند شکوفایی زمانی‏ فرامی‏رسد که درآمد خانوار به 5000 دلار در سال برسد.این رویداد در اواخر دههء 1980 رای تایلند اتفاق‏ افتاد و امروزه فروش خودرو تنها در بانکوک به 800 دستگاه در روز می‏رسد. فولکس واگن پیش‏بینی می‏کند که چین‏ تا سال 2005 به چنین سطحی برسد. ووژونگ لیانگ،نایب رئیس شرکت‏ "بیجینگ جیپ‏"که نخستین شرکت‏ مشترک خودروسازی کشور است، می‏گوید:"گذشته از اینها،ما نمی‏توانیم‏ برای همیشه با دوچرخه به سرکار برویم."