



فيات وسيتروين

ملاح جديدة في التركيز الاحتكاري

د. اسماعيل صبري عبيد الله

ازاحة الستار لفترة عن عمليات التركيز الاحتكاري التي تسير على قدم وساق في أوروبا الغربية في السنوات الاخيرة . ومن خلال هذه العملية يمكن اللقاء الضوء على بعض الملاح الجديد التي تمتاز بها الاحتكارات الدولية في المرحلة الحالية .

سيتروين وفرنسا

ولم تكن صفقة فيات بالاولى من نوعها التي يتم فيها استيلاء شركة اجنبية على حصة كبيرة من رأسمال شركة فرنسية . بل ان الامثلة كثيرة في هذا المجال . وانما ترجع خطورة تلك الصفقة الى الامة الخاصة لسيتروين في صناعة السيارات الفرنسية وفي الاقتصاد الفرنسي كله .

شراء شركة سيارات «فيات» الإيطالية لحصة كبيرة من رأس مال شركة سيارات «ستروين» الفرنسية صفقة كبيرة ترددت اصداؤها في الصحافة العالمية لعدة

اسبوع . وبالطبع كانت باريس المركز الرئيسي لتلك الضجة . فمن استجوابات في البرلمان ، الى مقالات صحفية ، الى بيانات من الاحزاب اليسارية والنقابات العمالية الى مناقشة في مجلس الوزراء . وقد اعلنت حكومة ديغول معارضتها لتلك الصفقة . ومع ذلك فقد عجزت عن منعها . واشترت «فيات» ٣٠ ٪ من اسهم سيتروين من الحصة التي كانت تملكها شركة «ميشلان» الفرنسية ، وقضى الامر . وربما كان افضل مافى الضجة التي اثرت هو

أثار

العالمية لصناعة السيارات شركات صغيرة ، أو مقومطة . ولكن ظروف المنافسة العالمية جعلت حركة التركيز تسير بخطى واسعة حتى هبط عدد الشركات الى خمس . وفى خلال هذه العمليات التهمت ستروين بعض الشركات ، من أهمها شركة « بانهار » ثم أخيرا شركة « بيرلييه » التى تنتج وحدها ٥٠ ٪ من الانتاج الفرنسى من سيارات النقل وما إليها . وهكذا أصبحت ستروين تحتل المركز الثانى فى صناعة السيارات الفرنسية بعد مصانع رينو مباشرة ، وبلغ انتاجها من السيارات بمختلف أنواعها فى العام الماضى ٥١٥٠٠٠ سيارة ، وهى بهذا تحتل المركز العاشر بين منتجى السيارات فى العالم . ولكن لهذا النمو كله لم يكن كافيا فى ظروف المنافسة العالمية حيث يتجاوز انتاج كل شركة من « الخمس الكبار » مليون سيارة فى السنة . ولهذا حاولت ستروين الوصول الى نوع من الاندماج مع شركة « بيجو » الفرنسية التى تليها مباشرة فى الانتاج (٤٠٥٠٠٠ سيارة) . ولكن هذه الاخيرة دخلت فى عقد « مشاركة » مع مصانع رينو .

وبالرغم من أن تلك المصانع مؤمنة ، الا ان الحكومة الفرنسية شجعت المشاركة مع بيجو ليتمكن الاثنان من الوصول بانتاجهما الى ١٦ مليون سيارة فى السنة حتى أصبحتا فى مكانة كل من « فيات » و « فولكس فاجن » .

وتاريخ شركة ستروين حافل بالاحداث والتقلبات التى تربتها أحيانا من الافلاس وحملتها فى أحيان أخرى الى النمو السريع . فقد أنشأها المهندس أندريه ستروين فى بداية الحرب العالمية الاولى لتبنى مصنعا لانتاج القذائف . وبالطبع كان هذا الانتاج الحربى مصدر أرباح طائلة مكنت ستروين من أن يتحول بعد الحرب الى انتاج السيارات . وقد دخل هذه الصناعة بفكرة كانت تعتبر « ثورية » . فحتى أوائل العشرينات كان الانتاج مقصورا على السيارات الكبيرة المرتفعة الثمن . فاقدم ستروين على انتاج سيارة « شعبية » أى رخيصة نسبيا ، ولأتى فى هذا نجاحا ملحوظا ، ثم أحدث تطورا غنيا فى تصميم السيارة بنموذج جديد كان سابقا لعصره ، ولكن تكاليف اخراج هذا النموذج ، مضافة الى ظروف الازمة العالمية دفعت بالشركة الى حافة الافلاس . وعندئذ أقدمت شركة « ميشلان » لانتاج الاطارات على شراء ٤٠ ٪ من أسهمها . ومات أندريه ستروين سنة ١٩٣٤ ، وفقدت أسرته السيطرة على الشركة التى حققت من النموذج الجديد أرباحا خيالية اذ أنها ظلت تنتجه دون أى تغيير يذكر لمدة عشرين عاما .

وغداة الحرب العالمية الثانية كانت صناعة السيارات فى فرنسا مازالت تعيش فى ظروف منافسة بين أربع عشرة شركة تعتبر بالمقاييس

انتاج السيارات فى العالم

١ - جنرال موتورز (الامريكية)

فى الولايات المتحدة : ٤٧٩٨٠٠٠
فى أوروبا (اويل) : ٦٧٠٠٠٠

٥٤٦٨٠٠٠

٢ - فورد (الامريكية)

فى الولايات المتحدة : ٢١٢٢٠٠٠
فورد انجلترا : ٥٢٤٠٠٠

٢٦٥٧٠٠٠

٣ - كريزلر (الامريكية)

فى الولايات المتحدة : ١٥٠٥٠٠٠
فى فرنسا (سيبكا) : ٢٧٥٠٠٠

١٧٨٠٠٠٠

١٢٧١٠٠٠

١١٦٢٠٠٠

٨٣٢٠٠٠

٨٠٥٠٠٠

٧٣٧٠٠٠

٦٧٠٠٠٠

٥١٥٠٠٠

٤ - فيات (ايطالية)

٥ - فولكس فاجن (المانيا الغربية)

٦ - تويوتو (اليابان)

٧ - رينو (فرنسا)

٨ - نيسان (اليابان)

٩ - بريتش موتورز (بريطانيا)

١٠ - ستروين (فرنسا)

فيات دائماً من أسرة أتيلي . وتفتح فيات الى جانب السيارات بمختلف أنواعها : الجرارات ، والطائرات ، ومحركات الديزل البحرية ، كما أنها تشغل بصناعة الصلب . ولكنها بالإضافة الى ذلك تلعب دور الشركة القابضة . وتبلغ القيمة الاسمية لاستثماراتها داخل ايطاليا ٧٥ مليار ليرة موزعة في شركات متعددة بعضها له صلة ما بصناعة السيارات مثل شركة التأمين على السيارات ، وشركة الاسمنت المتخصصة في بناء الطرق ، والبعض الآخر لاصلة له اطلاقاً بصناعة السيارات مثل جريدة « ستامبا » اليومية ! ولها فوق ذلك ٥٠ مليار ليرة استثمارات في الخارج . ولكل هذا فان امبراطورية أتيلي تحتل المكان الاول في الاقتصاد الايطالى ولها نفوذ واسع في كل مجالات الحياة الاقتصادية والسياسية .

الشركة « متعددة القوميات »

وليس معنى شراء فيات لحصة كبيرة في شركة ستروين أن الاحتكارية الايطالية « تغزو » فرنسا . ففي نفس الصناعة نجد شركة « رينو » الفرنسية توشق صلتها مع شركة ايطالية هي « الفاروويو » وتأخذها تحت جناحها . كما أن المصالح الامريكية في صناعة السيارات الاوربية تمثل ٢٧٪ من انتاج السيارات في أوروبا الغربية كلها ، وهي تأخذ في الغالب شكل شركات محلية .

والواقع ان اهم ما تنقسم به حركة التركيز الاحتكاري المعاصرة هي الاتجاه الواضح نحو ما أسماه الأمريكيون « الشركة متعددة القوميات » . فالاحتكارات الكبرى تحطم الحدود القومية ، وتسمى لتكوين شركات تختلط فيها رؤوس الاموال وتضع مصالحها فوق كل الاعتبارات القومية . وقد نشطت هذه الحركة في أوروبا تحت شعار تجميع الشركات الأوروبية لتكوين « احتكارات عملاقة » تستطيع أن تدافس الاحتكارات الامريكية . وفي هذا المعنى كتب سرفان - شرمير رئيس تحرير مجلة «الاكسبريس» الفرنسية ، وصاحب كتاب « الاتحادى الأمريكى » تحية لارتباط ستروين بفيات تحت عنوان « مرهبا بالعملاقة » ولكن كل هذا ليس الا محاولة لستر حقيقة الاحتكارات . فعملاقة أوروبا كلهم مرتبطون بشكل أو بآخر بالاحتكارات الامريكية . ومهما

ولكن أهمية ستروين لا تكفى لتفسير قلق الحكومة الفرنسية ، فهذه ليست أول مرة تدخل فيها فيات في صناعة السيارات الفرنسية . فقد كانت قبل ذلك تملك حصة كبيرة من رأسمال شركة « سيمكا » التي ابتلعت خلال عمليات التركيز شركة « غورد » الفرنسية . وحين نجحت شركة كريسزلر الامريكية في السيطرة على شركة « سيمكا » تم الاتفاق بين الاطراف المعنية على تقسيمها الى شركتين : واحدة لانتاج سيارات الركوب خاضعة لكريسزلر تماما ، والثانية لانتاج سيارات النقل وما الديها ظلت في قبضة « فيات » . وانما يرجع قلق الحكومة الفرنسية الى احتمال أن تصنع فيات بستروين ما فعلته مع مابقى لها من شركة سيمكا ، أى أن تصفى تدريجيا الانتاج في فرنسا لتركزه في مصانعها في ايطاليا ، وتحول شركة ستروين الى شبكة توزيع وصيانة فقط ، وهذا يعنى زيادة البطالة في فرنسا ، والنيل من مركز شركة يضمها رغم أعمالها في المحل الثالث بين الشركات الفرنسية في كافة المجالات .

فيات وايطاليا

لقد رأينا أن شركة « فيات » تحتل المركز الرابع بين منتجى السيارات في العالم . ولكن الامر الذى يثير الانتباه اليه هو انتاج السيارات ليس الا الجزء الهام من نشاط تلك الشركة ، وأن شركة فيات بأكملها جزء من جماعة رأسمالية أكبر تسمى « المؤسسة المالية الصناعية » تسيطر عليها أسرة « أتيلي » بحيث أصبح يطلق على كل ذلك اسم « امبراطورية أتيلي » . و « المؤسسة المالية الصناعية » شركة قابضة تملك أسرة أتيلي ٧٠٪ من رأسمالها في حين يتقاسم الباقى شركة بيرلى لانتاج الاطارات ، و « البنك السويسرى » . وهى تملك اسهما في شركات مختلفة تبلغ قيمتها الاسمية حوالى مائة مليار ليرة موزعة اقتصاديا بين : الصناعات الهندسية [٥١٪] ، البنوك والاعمال المالية [٢١٪] ، الصناعات الكيماوية ، الصناعات الغذائية ، بناء واستغلال الفنادق ، التجارة ، الصناعات الحربية والتأمين . وتنادى لكره التقدم من المحترفين .

وتملك « المؤسسة المالية الصناعية » ٢٥٪ من رأسمال فيات . وتكفى هذه النسبة لضمان سيطرتها عليها ، ورئيس مجلس ادارة

ولكن الاتجاه الغالب مازال لدى الاحتكاريين الفرنسيين هو تفضيل التركيز على مستوى دولي . ولهذا فان دييجول عجز عن وقف سيطرة الشركات الامريكية على شركات فرنسية كثيرة . ومن ناحية أخرى فان تشابك المصالح الاحتكارية مع ايطاليا والمانيا وبلجيكا يجعلها فى مجموعها غير طبيعية لتوجيهات الحكومة .

ان الاحتكارية بعد أن مجدت القومية واكسبتها طابع التعصب الشوفينى لتستخدمها وسيلة فى استدراج الشعوب الى حروبها التوسعية أيام الاستعمار القديم ، تهدر فى عهد الاستعمار الجديد القومية اهدارا . والطبقة العاملة هي اليوم التي ترفع علم القومية . وفى أزمة ستروين تقدم الحزب الشيوعى الفرنسى والاتحاد العام لنقابات العمال باقتراحات ترمى الى تأميم شركة ستروين وتنظيم التعاون بينها وبين الشركة المؤممة الاخرى «مصانع رينو» لمواجهة المنافسة الخارجية . وبالطبع رفضت الحكومة هذا الاقتراح ، ولكنها لم تجد حلا آخر لانقاذ الموقف فتمت الصفقة رغم معارضة دييجول .

يكن من أمر فان وجود شركات «أوروبية» بمعنى مساهمة رؤوس أموال أوروبية مختلفة فيها ، هو الذى وفر الأساس المادى لقيام السوق الأوروبية المشتركة . فالاحتكارات حين تتجاوز مصالحها الحدود القومية تضيق بالقيود الجمركية وتعمل على تصفيتا .

وباستمرار حركة التركيز الاقتصادى فى هذا الاتجاه يكتسب الصراع فى المعسكر الإمبريالى شكلا جديدا وهو شكل الصدام بين الجماعات الاحتكارية الكبرى وبعضها البعض ، بغض النظر عن الأوضاع القومية . بعد أن كان شكله الرئيسى هو الصدام بين الدول الإمبريالية وبعضها البعض . وهنا تكمن حدود سياسة دييجول وأبعادها المحتملة . ان دييجول يحاول أن يذكى الشعور القومى لدى اليورجوازية الفرنسية باسم الاستقلال عن أمريكا ، وباسم «أوروبا الاوطان» أى الحيلولة دون أن تكون الوحدة الأوروبية سبيلا للقضاء على القوميات ، وهو يحاول أن ينشئ احتكارات فرنسية خالصة فيدمج بعض البنوك فى البعض الآخر ويقدم كافة التسهيلات لعمليات التركيز كما رأينا فى حالة «رينو» و «بيجو» .

