



*e*MOTION! REPORTS.com

Automotive/Aerospace Industries Systemic Intelligence

www.emotionreports.com

L'exode Japonais : Les sociétés Japonaises quittent discrètement la Chine; Les équipements de GM seraient exposés

Media Advisory December 5, 2005

**The Japanese Exodus:
Japan firms quietly leaving
China; GM Facilities at Risk**

Good morning:

It has been observed by our global sources that several Japanese firms are quietly removing their high value assets in China both technological and human. This is occurring because of Japan's dissatisfaction with the Chinese government's unwillingness to enforce the law and effectively manage Chinese Triad activity.

This all but clandestine operation, now in its final stages and apparently coordinated with Japanese intelligence services, placed a priority on the most valuable facilities, the technological

Bulletin Médias – 5

Décembre 2005

L'exode Japonais : Les sociétés Japonaises quittent discrètement la Chine; Les équipements de GM seraient exposés

Bonjour,

On a observé grâce à nos sources que plusieurs sociétés japonaises retirent discrètement leurs meilleurs investissements technologiques et humains de Chine. Ceci se produit en raison du mécontentement du Japon à l'égard de la réticence du gouvernement chinois d'imposer la loi et de contrôler efficacement l'activité des Triades chinoises.

Cette opération presque clandestine, est maintenant en étapes finales et est apparemment coordonnée par les services secrets japonais, qui placent une priorité sur les équipements les plus sophistiqués, les composants technologiques et manufacturables de ces équipements, et est accomplie avec une précision rivalisant avec le

heavy water operations at Rjukan supporting nuclear weapons development in February 1943. The latter having been accomplished with no loss of life on either side.

This comes on the heels of a public domain report provided by the US State Department in response to a China business climate request by Industry Canada in 2004. The report can be read in its entirety at <http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/inimr-ri.nsf/en/gr124519e.html>. But the report, sourced by the Japanese government, paints a grim picture of a steadfastly non-cooperative China state of affairs, and qualifies as a PRA (Political Risk Assessment).

“Apparently, the Japanese have decided that enough is enough and have moved decisively to mitigate impending losses.”

Points of profound interest include the following notations:

"According to Japanese government sources, Japan and China held bilateral auto industry talks on April 6 [2004] in Beijing for the first time in 10 years after two years of preparations. Government officials and industry executives from both countries participated. China has expressed its intent to hold such bilateral auto talks with other countries, such as South Korea, Great Britain, the United States, and Germany, all which are very interested in investing in the Chinese auto market. The talks focused on three main areas -- China's proposed new auto industry policy, distribution and used car auto parts

démantèlement des opérations allemandes d'eau lourde basée en Norvège à Rjukan supportant le développement d'armes nucléaires en février 1943. Tout ceci ayant été accompli sans perte de la vie de chaque côté.

Ceci ce produit alors qu'un rapport du domaine public fourni par le ministère d'état des É.-U. en réponse une demande d'enquête en 2004 sur le climat des affaires en Chine par Industrie Canada. Le rapport peut être lu en sa totalité à [HTTP://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/inimr-ri.nsf/en/gr124519e.html](http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/inimr-ri.nsf/en/gr124519e.html). Mais le rapport, de source gouvernementale japonaise, peint un tableau sinistre immuablement non coopératif de l'état des affaires en Chine, et qualifié de PRA (évaluation de risque politique)).

“Apparemment, les Japonais ont décidé qu'assez c'est assez et ont décidé d'atténuer des pertes imminentes.”

Des points d'intérêt approfondis incluent les citations suivantes :

"Selon des sources gouvernementales japonaises, le Japon et la Chine ont eu des entretiens bilatéraux sur l'industrie de l'automobile le 6 Avril [2004] à Béjin pour la première fois en 10 ans, suite à deux ans de préparations. Des fonctionnaires du gouvernement et des cadres de l'industrie des deux pays ont participé. La Chine a exprimé son intention de tenir de tels entretiens bilatéraux sur l'industrie de l'automobile avec d'autres pays, comme la Corée Du sud, la Grande-Bretagne, les États-Unis, et l'Allemagne, qui sont tous très intéressés à investir sur le marché de l'auto chinois. Les entretiens se sont concentrés sur trois domaines principaux -- La nouvelle politique

used car auto parts.

"The Chinese government is of the view that its current auto industry policy is inadequate given the tremendous recent burst of growth in the auto industry in China. In addition, China's accession to the WTO two years ago requires that Chinese regulations be harmonized with WTO rules. For these reasons, the Chinese government is in the process of developing a new auto industry policy, which is slated for release in June. The respective position of the two countries is rather different from what it was 10 years ago. Back then, China was anxious for Japanese assistance in developing its automotive industries. Now, Japan is in the position of a humble petitioner. China is reported to have told the Japanese side that it has no intention of repealing some of the restrictions on foreign investment in the automotive sector in China, such as the rule that a foreign company cannot own more than 50% of any given Chinese auto manufacturer, or the restriction on investing in more than two passenger car manufacturers and two truck/bus manufacturers, for a total of four. Japan is reported to have asked China to protect foreign investors' intellectual property rights. This issue is especially important in the area of motorcycles, where many Chinese makes are really cheap knock-offs of Japanese models, but it also affects the automobile industry.

"Both parties are reported to have agreed that they will now hold auto talks annually instead of waiting another ten years. Only time will tell

chinoise de l'industrie de l'auto, la distribution et les pièces d'auto usagées.

" Le gouvernement chinois est d'avis que sa politique actuelle de l'industrie de l'auto est insatisfaisante étant donné l'énorme croissance de cette industrie en Chine. En outre, l'accession de la Chine à l'OMC il y a deux ans exige que les règlements chinois soient harmonisés avec les règles d'OMC. Pour ces raisons, le gouvernement chinois développe présentement une nouvelle politique d'industrie automobile, qui doit être dévoilée en juin. La position respective des deux pays est plutôt différente de ce qu'elle était il y a 10 ans. Alors, la Chine était impatiente de l'aide japonaise pour développer son industrie automobile. Maintenant, le Japon est dans la position d'un humble pétitionnaire. On rapporte que la Chine a indiqué au japonais qu'elle n'a aucune intention d'abroger certaines des restrictions à l'investissement étranger dans le secteur des véhicules à moteur en Chine, telle que la règle qui impose à une compagnie étrangère de ne pas posséder plus de 50% d'aucun fabricant d'automobiles chinois, ou la restriction à l'investissement dans plus de deux fabricants de voiture de tourisme et deux fabricants de camion / autobus, pour un total de quatre. Le Japon est cité avoir demandé à la Chine de protéger les droits de propriété intellectuelle des investisseurs étrangers. Cette question est particulièrement importante dans le secteur des motos, où beaucoup de marques chinoises sont vraiment des répliques bon marché des modèles japonais, mais elle affecte également l'industrie automobile.

"On rapporte que les deux parties ont convenu qu'elles tiendront dorénavant des entretiens sur l'auto annuellement au lieu d'attendre encore dix ans. Seul le temps dira si les Chinois ont entendu les préoccupations du

another ten years. Only time will tell whether the Chinese heard the concerns of the Japanese government and carmakers and are willing to act on these concerns."

Apparently, the Japanese have decided that enough is enough and have moved decisively to mitigate impending losses.

"China is having a difficult time managing all this [growth] at one time", says national security strategist and Congressional investigator Dr. Sheila Ronis. "We are beginning to see a pattern of Western businessmen balking at their demands, and the question I believe appropriate to ask at this time 'Is it possible we have found an Achilles heel in this complex adaptive system, this Chinese industrialization/commercialization juggernaut?'"

"They thought they could get away with this badgering-of-foreign-commercial-partners-into-submission-as-national-policy a lot longer. China was naive in this.

"As a communist government, they underestimated Western, and as is apparent from this reported Japanese withdrawal, a level of Eastern, ways of doing things. There was also an unexpected introduction to the Western mentality of "you think you're going to steal from me forever?"

Triad Activity Unchecked: GM and Other Foreign Manufacturers at Risk

"As is typical, Western companies could learn a lot from the lessons Japan taught before. They are the consummate learning culture (<http://www.emotionreports.com/Hyperintelligence/hyperintelligence.htm>)

gouvernement et des constructeurs automobiles japonais et sont disposés à agir."

Apparemment, les Japonais ont décidé qu'assez était assez et ont décidé d'atténuer des pertes imminentes.

"La Chine connaît une période difficile à gérer subitement une forte croissance", indique le stratège de sécurité nationale et investigateur congressionnel DR. Sheila Ronis.

"Nous commençons à voir un modèle occidental d'hommes d'affaires hésitant devant leurs demandes, et la question appropriée à se demander actuellement 'est-il possible qu'on ait trouvé un Talon d'Achilles dans ce système adaptatif complexe, ce convoi articulé d'industrialisation / commercialisation chinois?'"

"Ils ont pensé qu'ils pourraient continuer avec ce harcèlement-des-associés-commerciaux-étrangers-en-soumission-comme-politique-nationale encore longtemps. La Chine fut naïve à cet égard.

"Comme gouvernement communiste, ils ont sous-estimé l'occident, et comme il paraît évident de le retrait japonais indique une façon orientale de faire les choses. Il y avait également une introduction inattendue à la mentalité occidentale à "vous pensez que vous allez me voler pour toujours ?"

Activités de Triade non réprimée : GM et d'autres fabricants étrangers exposés

"Comme c'est typique, les compagnies occidentales pourraient apprendre beaucoup des leçons enseignées par le Japon précédemment. Ils sont la culture de consommateurs aguerrie ([HTTP://www.emotionreports.com/Hyperintelligence/hyperintelligence.htm](http://www.emotionreports.com/Hyperintelligence/hyperintelligence.htm)) et nous devrions en tirer profit. Ils

and we should take advantage of it. They obviously know something we don't, and part of that lesson is the Triad threat is real.

"A recent publication 'The Real War Against America' by Brett Kingstone, reveals the reality of this threat with specificity," says Ronis. "Now we know that the Triads and the Chinese government don't respect or protect intellectual property rights. "If GM couldn't prevent the theft of an entire vehicle platform as was the case with Chery, then nobody can."

Congressional Report on Erosion of The Industrial Base Imminent

In a forthcoming report to Congress, investigator Dr. Ronis says that the Triad influence in China remains strong, and the Chinese government has little ability to stop it. "China, she says, "is after all not a rule of law country."

We could not help but make comparisons to the warnings raised about such a threat to GM in the analysis "Crisis On Asimov: A Vision of 2085"

(<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Asimovalltogether6904.pdf>.)

The output of Department of Defense "visioning" processes as originally developed by the RAND Corporation, it was an early warning to the company and the US auto industry as a whole relative to Triad influence.

GM Chairman Rick Wagoner has recently spoken in a very positive way about their growth in the Asian market both in manufacturing and sales. It appears he has little choice but to do so simply because China has GM in a strategic and tactical bind: They can disrupt GM's ocean-borne global supply chain at will, and has coerced

savent évidemment quelque chose et nous pas, et une partie de cette leçon est que la menace de Triade est réelle.

"Une publication récente 'la vraie guerre contre l'Amérique par Brett Kingstone, indique la réalité de cette menace avec spécificité" indique Ronis. "Maintenant nous savons que les triades et le gouvernement chinois ne respectent ou ne protègent pas les droits de propriété intellectuelle. "si GM ne pouvait pas empêcher le vol d'une plateforme entière de véhicules comme ce fut le cas pour Chery, donc personne ne peut."

Rapport du Congrès sur l'imminente érosion de la base industrielle

Dans un prochain rapport au congrès, investigateur Dr. Ronis indique que l'influence de Triade en Chine reste forte, et le gouvernement chinois a peu de capacité à l'arrêter. la "Chine, dit-elle," n'est pas après tout un pays de droit."

Nous n'avons pas pu faire autrement que des comparaisons aux avertissements adressés au sujet d'une menace à GM dans l'analyse "Crise sur Asimov : Une vision de 2085"

([HTTP](http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Asimovalltogether6904.pdf)

[://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Asimovalltogether6904.pdf](http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Asimovalltogether6904.pdf).)

Le résultat du ministère de la Défense des processus "anticipant le futur", à l'origine développés par la RAND Corporation, était un avertissement précoce aux compagnies et aux industries de l'auto des É.-U. dans l'ensemble relativement à l'influence de Triade. Le Président de GM Rick Wagoner a récemment parlé d'une manière très positive de leur croissance sur le marché asiatique dans la fabrication et les ventes. Il apparaît qu'il n'a pas le choix de faire ainsi, simplement parce que la Chine

them to make significant manufacturing technology and infrastructure contributions beyond that originally planned in exchange for the opportunity to be a primary participant in China's burgeoning car market.

<http://www.emotionreports.com/china/index.html>

Adding to the difficulty he faces through inducement of a "between a rock and a harder place" scenario, Wagoner has to deal with an unsupportive, unreasonable Wall Street who is apparently unaware they have helped set a perfect trap for the world's largest automaker. How? Through their insistence on offshoring of manufacturing capacity to meet profitability/fiduciary responsibility goals while giving no credence to the critical need of maintaining a viable industrial base.

http://www.emotionreports.com/Super_Globalism/superglobalism.htm

Loss of Intellectual Resources

According to a colleague in government, "GM should have the guts to tell Wall Street and China to go to hell; they'll craft their own recovery strategy without the street's self-serving interference."

Unfortunately, GM's recovery strategy is rendered less viable owing to the fact of depleted intellectual resources in its mad dash to reduce costs. "The cadre of brilliant engineers and designers like Bob Dorn and Dave Hill are all but gone, although thankfully,

tient GM d'un point de vue stratégique et tactique: Ils peuvent perturber la chaîne d'approvisionnement globale de GM à volonté, et les contraindre à faire des contributions significatives de technologie et d'infrastructure de fabrication au delà de ce qui était prévu à l'origine en échange de l'occasion d'être un participant primaire sur le marché bourgeonnant de la voiture de en Chine.

<HTTP://www.emotionreports.com/china/index.HTML>

S'ajoute à cette difficulté de faire face à l'incitation au scénario de "l'entre le roc et l'enclume", Wagoner doit traiter avec les gens de Wall Street peu encourageants et peu raisonnables qui sont apparemment ignorants qu'ils ont aidé à poser un piège parfait pour le plus grand constructeur d'automobiles du monde. Comment ? Par leur insistance à déplacer outremer la capacité de production afin de rencontrer les buts de profitabilité / fiduciarité / responsabilité, tout en n'accordant aucune préoccupation à la nécessité critique de maintenir une base industrielle viable.

HTTP://www.emotionreports.com/Super_Globalism/superglobalism.htm

Perte de ressources intellectuelles

Selon un collègue du gouvernement "GM devrait avoir la force de dire à Wall Street et à la Chine d'aller au diable; ils pourraient élaborer leur propre stratégie de rétablissement sans interférence du libre service de la rue."

Malheureusement, la stratégie de rétablissement de GM est devenue moins viable dû au tarissement des ressources intellectuelles dans le but fou de réduire les coûts. "De brillants ingénieurs et des concepteurs comme Bob Dorn et Dave Hill sont partis, bien qu'heureusement, Tom Stephens soit

Tom Stephens still remains," Ronis says.

The same sources report "China will probably throw out GM in a few years because they don't need them any more. They will take over their facilities."

The burning question is whether they can rebuild the brain trust. Answer: Yes they can because they must. It is also apparent that GM has to start looking inward -- at least geographically -- for near term effective solutions to its manufacturing efficiency and profitability concerns.

"Dependence on an Asian solution," says Ronis, "is not wise or viable, at least, not to the extent envisioned."

Why? Ronis says "China will probably throw out GM in a few years because they don't need them any more. They will take over their facilities."

GM and other foreign companies doing business in China would be wise to heed Dr. Ronis' suggestion that they invest no more in China than they can afford to lose because the risks -- now apparently proven -- are so high.

"The advice that my colleagues and I would give is 'Don't go offshore, go to a low cost state like Montana, West Virginia, northern Alabama, Louisiana or Mississippi where labor costs can be more manageable." -- Dr. Sheila

resté," indique Ronis.

La même source rapporte "La Chine va probablement expulser GM dans quelques années parce qu'ils n'en auront plus besoin. Ils s'approprieront alors les équipements."

La question brûlante est s'ils peuvent reconstruire la confiance intellectuelle. Réponse : Oui ils peuvent parce qu'ils doivent. Il est également évident que GM doit commencer à regarder vers l'intérieur-- au moins géographiquement -- pour des solutions efficaces à court terme à sa préoccupation d'efficacité et de rentabilité.

La "dépendance à une solution asiatique," dit Ronis," n'est pas sage ou viable, du moins pas jusqu'au degré envisagé."

Pourquoi ? dit Ronis "La Chine expulsera probablement GM dans quelques années parce qu'ils n'auront plus besoin d'elle. Ils prendront alors possession leurs équipements."

GM et d'autres compagnies étrangères faisant des affaires en Chine seraient avisés d'observer la suggestion de Dr. Ronis de ne pas investir plus en Chine qu'ils ont les moyens de perdre, parce que les risques -- apparemment prouvés maintenant -- sont très substantiels.

"Le conseil que mes collègues et moi-même donnerions est « N'allez pas outre mer, considérez plutôt un état abordable comme le Montana, la Virginie de l'est, le nord de l'Alabama, la Louisiane ou le Mississippi, où les coûts de la main-d'oeuvre peuvent être compétitif. » -- DR. Sheila Ronis

manageable." -- Dr. Sheila Ronis

Back to the Japanese.

It is not difficult to discern where they are moving their China assets: India. It was and is the logical destination because that country, thanks to a long tradition of stable governance, and its experience with the British Empire, has democratic process, rule of law, English as a second language and a level of populace education easily the equal of China.

All well and good -- for the Japanese.

According to Ronis, GM, Ford, Delphi, Visteon and other companies forming the core of the US manufacturing base do not have to seek an easing of cost pressures externally: The answer is as close as state borders.

"The advice that my colleagues and I would give is 'Don't go offshore, go to a low cost state like Montana, West Virginia, northern Alabama, Louisiana or Mississippi where labor costs can be more manageable.' The economic stimulus resulting from expanded manufacturing capacity within such states will benefit the entire country through stabilizing/mitigating industrial base erosion.

"What's nice about a place like Montana, despite lacking a working populace with the necessary skill sets, is that people who are highly skilled would be willing to move there if there is appropriate infrastructural development.

One final thought: The recently

De retour aux Japonais.

Il n'est pas difficile de trouver où ils sont en train de déplacer leur capitaux chinois : L'Inde. C'était et c'est la destination logique parce que ce pays, grâce à une longue tradition de gouvernement stable, et son expérience avec l'empire britannique, a un processus démocratique, la règle de droit, l'anglais comme deuxième langue et un niveau d'éducation de masse facilement comparable à la Chine.

Et tout ça pour le meilleur-- pour les Japonais.

Selon Ronis, GM, Ford, Delphi, Visteon et d'autres compagnies formant le noyau de la base manufacturière É.-U. ne doivent pas chercher un soulagement externes des pressions à la hausse sur les prix : La réponse est aussi proche que des frontières.

"Le conseil que mes collègues et moi donnerions est 'N'allez pas outremer, allez dans un état à coût réduit comme le Montana, l'ouest Virginie, le nord de l'Alabama, la Louisiane ou le Mississippi où les coûts de la main-d'oeuvre peuvent être raisonnables. Le stimulus économique résultant de l'augmentation de la capacité de production dans de tels états bénéficiera au pays entier en stabilisant / équilibrant l'érosion de la base industrielle.

"Ce qui est agréable au sujet d'un endroit comme le Montana, en dépit du manque de travailleurs ayant la compétence nécessaire, c'est que les gens très doués seraient disposés à s'y établir s'il y avait un développement infrastructure approprié.

Une pensée finale : Le récent rapport sur le développement de l'industrie automobile en Chine par l'Université du Michigan OSAT (bureau pour

released report on China auto industry development by University of Michigan OSAT (Office For The Study of Automotive Transportation) (<http://www-1.ibm.com/services/us/imc/pdf/ge510-6229-inside-china.pdf>) researchers in collaboration with IBM, although accurate in its assessment that China would become a dominant economic force in 10-20 years, fails to point out the ramifications for this country should that occur in as little as a decade.

China, without doubt, has emerged and continues to emerge, as an economic, political and military force. And, the geo-political consequences are being closely observed by those who believe that it is "not a matter of whether this country will fight China militarily -- the economic war is already being fought in a Sun Tzu sense -- but when."

###

Publisher's note: This advisory constitutes a component of the forthcoming analysis "The eMOTION! REPORT: The American Automotive/Aerospace Industries; 2005/2006 Business and Product Analysis" due out later this month. We welcome industry presence in this "must read" document. For a copy of the media kit, go to <http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/experimental4DRAFT3AMPSTRATEGYEMOTION113004> and enter ASIMOVMS when password prompted.

Report compiled by eMOTION! REPORTS.com staff and its consultants. Fair use is hereby authorized for media, academic and corporate entities for research and reportage purposes with appropriate acknowledgement.

Copyright 2005, All Rights Reserved

"eMOTION! REPORTS.com is an automotive/aerospace industries research and analysis site that targets professionals within the academic,

l'étude du Transport automobile) (HTTP ://www-1.IBM.com/services/us/imc/pdf/ge510-6229-inside-china.pdf) de chercheurs en collaboration avec IBM, bien que précis dans son évaluation que la Chine devienne une force économique dominante dans 10 à 20 ans, ne précise pas les ramifications pour ce pays si cela devait se produire dans une décennie.

La Chine, sans doute, a émergé et continue à émerger en tant que force économique, politique et militaire. Et, les conséquences géopolitiques sont étroitement observées par ceux qui croient que ce n'est "pas une question de savoir si notre pays combattra la Chine militairement -- la guerre économique a déjà lieu dans le sens du Sun Tzu -- mais quand."

###

Note de l'éditeur : Ce bulletin de renseignements est extrait du "The eMOTION! REPORT: The American Automotive/Aerospace Industries; 2005/2006 Business and Product Analysis" à paraître plus tard en décembre 2005. Nous souhaitons la présence de l'industrie dans ce document à lire absolument. Pour une copie du dossier de presse, visiter [HTTP ://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/experimental4DRAFT3AMPSTRATEGYEMOTION113004](http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/experimental4DRAFT3AMPSTRATEGYEMOTION113004) et inscrivez le mot de passe ASIMOVMS.

Rapport compilé par le personnel et les conseillers de eMotion! REPORTS.com. La présente autorise une juste et pertinente utilisation par les médias, les universités et les entreprises pour fins de recherches et de reportage, moyennant une mention de la source.

Copyright 2005, Tous droits réservés

"eMOTION! REPORTS.com est un site de recherche et d'analyse sur l'industrie de l'automobile et de l'aérospatiale qui cible les

media, corporate and government sectors. It has also created an environment wherein white papers and other scholarly research can be presented to a broadened, yet still very defined, audience, inclusive of the recently presented 'Quantum Parallel: The Saint-Hilaire Quasiturbine as The Basis For a Simultaneous Paradigm Shift in Vehicle Propulsion Technology' and "Crisis On Asimov: A Vision of 2085". The site utilizes a dedicated server maintained by Seneca Communications a full-service Telecommunications Provider specializing in advanced VoIP solutions both here and abroad. Associate Publisher: John T. Chuhran; Web Editor: Matthew Siporin

Myron D. Stokes
Publisher,
eMOTION! REPORTS.com
74 W. Long Lake Rd.
Suite 103
Bloomfield Hills, MI
48304
248-695-0009
248-695-0006 (fax)
www.emotionreports.com

professionnels des secteurs universitaires, des médias, des corporations et du gouvernement. Ce site a également créé un environnement où des livres blancs et autres recherches savantes peuvent être présentés à une large audience, pourtant toujours très définie, incluant le récent 'Parallèle Quantique : La Quasiturbine des Saint-Hilaire comme base pour un renouveau simultanée de paradigme dans la technologie de propulsion des véhicules "et "Crise Sur Asimov : Une vision de 2085". Le site utilise un serveur dédié entretenu par Communications Seneca, un fournisseur intégré de services de télécommunications se spécialisant dans les solutions VoIP avancées tant au É.-U. qu'à l'étranger.

Éditeur Associé : John T. Chuhran ;
Rédacteur de Web : Matthew Siporin

Myron D. Stokes
Éditeur,
eMOTION! REPORTS.COM
74 W. Long Lac Rd.
Suite 103
Bloomfield Collines, MI
48304
248-695-0009
248-695-0006 (fax)
WWW.emotionreports.COM