

الروابط الاقتصادية بين البلاد العربية

للدكتور راشد البراوي

يطلق البعض من الكتاب الغربيين (١) على البلاد العربية (٢) اسم « الشرق الأدنى » ، كما يتحدث عنها البعض الآخر باسم « الشرق الأوسط » (٣) ولكن الاصطلاح الأخير أوسع مدلولاً إذ أن هذا الإقليم ينبغي أن يضم بلاداً أخرى مثل تركيا وإيران ، ولهذا نكون أدنى إلى الدقة لو تكلمنا « عن الشرق الأوسط العربي » . وأياً كانت التسمية فالتاريخ ، منذ عصوره الأولى ، يحدثنا أن هذه المنطقة ، ولها الفضل إذ أمدت العالم بأديانه الثلاثة الكبرى ، قد نشأت في ربوعها أقدم وأرقى الحضارات وعلى رأسها السومرية والفرعونية ، ثم امتزجت هذه الحضارات فيما بينها واستوعبت العناصر الطيبة من غيرها الذي وفد على الإقليم ، وتفاعلت جميعاً لتخلق منطقة متجانسة ، ذات أهداف وثقافة ومصالح مشتركة ، دعمها الإسلام واللسان العربي وهما عاملان أتاحا ، إلى جانب التراث القديم ، الفرصة لإقامة نظم سياسية موحدة في عهود الخلاقات المتعاقبة وعلى أيدي العثمانيين وإذا كان الشعور بالتماثل بين الشعوب العربية قد خبا بريقه زمناً خلال الحكم العثماني ، فإنه عاد إلى الظهور واضحاً منذ أواخر القرن التاسع عشر ، وازداد قوة وحدة منذ الحرب العالمية الأولى ، حتى أوقى ثماره المنطقية بقيام « جامعة الدول العربية » ، ومن هنا نستطيع أن نستخلص أمراً له أهميته وخطورته وهو أن تكوين هذه المنظمة الإقليمية إنما كان محاولة إيجابية في العصر الحديث لإعادة الأحوال الطبيعية التي سادت على مر التاريخ .

وتظل الصورة ناقصة لو اقتصرنا على الجانب السياسي وحده ، ذلك أن هذه البلدان كانت دائماً تمثل وحدة اقتصادية قوية الروابط فيما بينها ، حيث

(١) Epeiser في كتابه *The United States and the Near East*

(٢) سوريا ولبنان وفلسطين والأردن والعراق وشبه الجزيرة العربية ومصر .

(٣) Doreen Warriner في كتابها *Land and Poverty in the Middle East*

يعتمد كل جزء منها على الآخر ويؤثر فيه كما يتأثر به . ولهذا فالمتمعن في ميثاق الجامعة ، نصوصه وروحه ، يلتمس أنه يستهدف غاية مزدوجة هي التعاون في كل من الميدان السياسي والمجال الاقتصادي ، إلى جانب نواح أخرى ، وهذه الناحية الاقتصادية هي التي تفسر لنا النص على إنشاء لجنة اقتصادية كإحدى الهيئات المتخصصة من المنظمة ، كما سارت « معاهدة الدفاع المشترك » شوطاً أبعد فتحدثت عن « تعاون الدول المتعاقدة للنهوض باقتصادياتها بتسهيل تبادل منتجاتها الزراعية والصناعية وبوجه عام تنظيم نشاطها الاقتصادي » . وهذا الإصرار على ضرورة تنمية الروابط الاقتصادية وليد الحقيقة الواضحة بذاتها وهي أنه على قوة هذه الروابط تتوقف متانة صرح الوحدة السياسية .

مقومات الاستكفاء والتكامل

وبلاد الجامعة تملك من الموارد والإمكانات مما يزيد وحدتها الاقتصادية ويجعلها تقطع مرحلة طيبة في طريق الاستكفاء الذاتي بالقدر الذي يتفق ومصالحها وظروفها في وسط العالم . فهذه المنطقة تنتج حاجة أهلها من الحبوب والزيوت والسكر والدهن والتمر . حقيقة كانت دولتنا المشرق تعانيان نقصاً من ناحية الحبوب قبل الحرب الأخيرة ، ولكنهما كانتا تسدان هذا العجز عن طريق الاستيراد من البلاد المجاورة وهي العراق وفلسطين والأردن . ويستطيع الإقليم أن يشبع حاجة أهله من القطن ، فاذا طرحنا جانباً ضخامة الإنتاج المصري فإن البلاد العربية الأخرى آخذة في توسيع نطاق زراعة هذا المحصول وتقدم لنا سوريا دليلاً كافياً حيث ارتفعت المساحة (بالهكتار) من ١٨٩٦٨ إلى ٧٧٩٦١ فيما بين عامي ١٩٤١ و ١٩٥٠ ، كما زاد الإنتاج (بالطن) من ٢٧٢٨ إلى ٣٥٤٩٥ خلال الفترة ذاتها . وإذا كانت البلاد العربية مازالت تستورد من خارج المنطقة الكثير من سلع الاستهلاك الصناعية فإن هذه الظاهرة قميئة أن تتناقص تدريجياً كلما سارت الثورة الصناعية قدماً ، بحيث تستطيع كل دولة أن تنتج ما تعد ظروفها أكثر ملاءمة له ، من الناحية الاقتصادية ، ثم تعمد إلى تبادل المنتجات . وتتوافر بالإقليم المواد اللازمة لكثير من أمثال هذه الصناعات ، كالقطن والصوف والحرير والزيوت والحلود والأخشاب والنفط وبعض المواد الكيماوية . وبالرغم مما تعانيه

بلاد المنطقة من عقبات في وجه التصنيع مردها إلى النقص في المال والخبرة الفنية ، فان المظاهر التي نشاهدها في السنوات الأخيرة تستطيع أن تكون مرآة تنعكس عليها بعض صورة المستقبل . فالدخل من الصناعات في مصر يعادل ١٠٪ من الدخل القومي عام ١٩٤٥ (١) ، كما أنه يبلغ ٣٥٪ في لبنان طبقاً لأحدث التقديرات . وها هو العراق يتابع السير في الطريق ، فطبقاً للإحصاء الصناعي عن سنة ١٩٤٩ - ١٩٥٠ بلغت الأموال المستثمرة في الصناعات الرئيسية السبع ٣٩١٤٠٠٠ ديناراً كما ارتفعت قيمة الإنتاج إلى ١٥٥٥٣٤٨ ديناراً .

ماهي الروابط الاقتصادية

وإذا ألقينا نظرة على العلاقات الاقتصادية القائمة اليوم بين البلاد العربية ، بغض النظر عن الهجرة المحدودة النطاق من جانب رؤوس الأموال والسكان وعقد الاتفاقات الثنائية لأغراض تجارية أو مالية أو غيرها ، فان هذه العلاقات تكاد تقتصر في الغالب على التبادل التجاري في بعض أنواع المنتجات والحامات منها بنوع خاص . ولسنا ننكر أن هذه الصلات التجارية قد نشطت نشاطاً ملحوظاً منذ بداية الحرب العالمية الثانية ، تمشياً مع التطور الاقتصادي العام لهذه البلاد من جهة وبسبب ظروف الحرب الخاصة من حيث تعذر الاستيراد والنقل البحري مع العالم الخارجي من جهة أخرى . إلا أن الذي نخشاه أنه إذا ما استقرت الأحوال العالمية وعادت التجارة الدولية إلى مجاريها العادية ، أن يتضاءل هذا النشاط ومن هنا يتبين لنا أن المحافظة عليه والعمل على دعمه ورفع مستواه ، ضرورة يملها الصالح المشترك .

وتمت ناحية أخرى لها خطورتها وهي أن نطاق هذه الروابط محدود فعلاً كما ذكرنا ، وتبدو المفارقة واضحة إذا ما عقدنا الموازنة مع المحاولات التي تبذل والمشروعات التي يجري التفكير فيها أو تنفيذها في العالم الخارجي ، كما هو الشأن

(١) هذا عن سنة ١٩٤٥ ، كما أن الدخل الناشئ من الصناعة في تلك السنة يعادل ٣٠٪ من الدخل الناشئ من الزراعة ، يراجع : عبد المنعم ناصر الشافعي : نصيب الصناعة في الاقتصاد القومي ص ٧ ، ١٩٥٠

بالنسبة إلى مجموعة دول البنلوكس وهيئة التعمير الأوروبية والصلات الاقتصادية بين دول حلف الاطلنطي ومشروع شومان وغير ذلك . فالغرض من أمثال هذه المنظمات ليس تيسير التبادل التجاري فحسب وإنما يمتد ليشمل العمل المشترك لتحقيق الانعاش الاقتصادي بشتى السبل . وإذن فالروابط الاقتصادية بين الدول العربية يجب أن تستهدف التعاون على نطاق إقليمي للهوض بها . ونحب أن نؤكد أنه كلما تحقق هذا النهوض في شتى المرافق زاد التبادل التجاري من حيث الحجم والقيمة والأهمية .

ولعل إقامة الروابط التي تكفل إدراك هذه الغاية أمر ذو أهمية خاصة بالنسبة إلى البلاد العربية التي ما زالت تدرج في عداد المناطق المتخلفة ، إذ لا تزيد المساحة المنزرعة عن ١٥.٦٪ من المساحة الكلية ، وسياسة الري الواسعة النطاق بحاجة إلى الكثير من المشروعات الكبيرة التي تجعل في الإمكان استغلال مياه الأنهار ، والإنتاج الصناعى متأخر (وإن تفاوتت الدرجة بين بلد وآخر) ، والمواصلات بين البلاد العربية بحاجة إلى التجديد والتحسين والتوسيع . وثمت مسائل أخرى تتناول هجرة السكان من الأماكن المزدحمة فعلا إلى المناطق الأقل ازدحاماً ، وتسهيل انتقال رؤوس الأموال . هذه كلها هي الروابط الاقتصادية بالمعنى الصحيح ، وإقامتها لن تتم بالدرجة المطلوبة عن طريق الجهود الفردية من جانب كل دولة على حدة ، وإنما يكون ذلك عن طريق الجهود والأعمال ذات الطابع الإقليمي . اننا لن نستطيع السير في أى اتجاه من هذا القبيل إلا إذا نظرنا إلى الأمور عن أساس إقليمي شامل ، وهذا ما نستشفه من إنشاء اللجنة الاقتصادية المنصوص عليها في ميثاق الجامعة ، ومن المجلس الاقتصادي الذى تشير إليه معاهدة الدفاع المشترك ، ومن اللجنة الاقتصادية للشرق الأوسط التي تزعم هيئة الأمم المتحدة إنشاءها .

ان الروابط الاقتصادية ترادف عبارة التعاون الاقتصادي ، وهي تتصل بالمستقبل أكثر من اتصالها بالحاضر ، وهذه هي الحقائق التي ينبغي تأكيدها في الأذهان .

مبدأ التوجيه الاقتصادي

ولعل في مقدمة ما ينبغي اتخاذه من إجراءات في هذا الصدد المبادرة إلى إنشاء « المجلس الاقتصادي العربي » بحيث ينقسم إلى لجان فرعية متخصصة في شؤون الزراعة والثروة المعدنية والصناعة والتجارة الخارجية والمواصلات الإقليمية وتنظيم مسائل الهجرة والجماعات القبلية والسياحة والاصطيفاف . ومهمة المجلس دراسة المشروعات المختلفة ووضع الخطط من ناحية خطوطها الأولية والتنسيق بينها بحيث تكون حلقات في سلسلة متصلة تتناول الإقليم بأسره . وعلى المجلس ، بصفته ممثلاً للبلاد العربية ، أن يقدم التوصيات إلى الحكومات التي يتعين عليها المبادرة إلى تنفيذها ما دامت توافق عليها عن طريق ممثلها وبمحض اختيارها . ومن الضروري أن تلحق بالمجلس هيئة دائمة ينحصر عملها في جمع البيانات والمعلومات والإحصائيات عن الأحوال المختلفة المتعلقة باقتصاديات الدول العربية الأعضاء في الجامعة .

بنك للإنشاء والتعمير

ومن الموضوعات التي يجدر أن تبحث في القريب العاجل ما يتصل بإنشاء « بنك عربي للإنشاء والتعمير » لتقديم القروض إلى الدول الأعضاء أو تيسير الحصول عليها ، لتنفيذ المشروعات الطويلة الأجل أو المشروعات ذات الأهداف الخاصة ، والتي تؤدي في النهاية إلى غاية مشتركة تشمل على البلاد العربية كلها أو بعضها بحكم التجاور والظروف الخاصة . ويمكن أن ندبر المال اللازم لمثل هذه المؤسسة المالية الإقليمية من المصادر التالية :

(١) الحصص التي تدفعها الحكومات الأعضاء ، طبقاً لإمكاناتها المالية .

(٢) يجب على الشركات الأجنبية الكبرى وبخاصة شركات البترول التي

تعمل في العالم العربي أن تستثمر جزءاً من أرباحها في مثل هذا المشروع .

والفكرة التي نشير إليها سبق أن أبدتها بعض الدول الكبرى عام ١٩٤٥

ولكن لم يقدر لها أن تخرج إلى حيز التنفيذ .

ولقد سبق للمؤتمر الاقتصادي الإسلامي المنعقد في كراتشي أن أوصى بإنشاء

بنك مركزى للبلاد الإسلامية تكون مهمته محاولة الإشراف على المصارف المحلية الأخرى ومراقبة عمليات إصدار النقد ، وذلك بالقدر الذى يتفق مع النظم والقوانين السائدة فى هذه البلدان . وإذا كان تنفيذ المشروع قد يبدو عسراً بسبب ما نلقاه بين أفراد هذه المجموعة من تفاوت بـتـن فى نظمها النقدية والمالية فإنه قد لا يكون كذلك بالنسبة إلى الدول العربية . ولهذا فنحن نطالب بتنفيذ مثل هذا المشروع لأنه يكون عاملاً فعالاً فى خلق وحدة نقدية ، أو التمهيد لقيامها ، فضلاً عما يكون له من أثر فى تيسير المعاملات التجارية والمالية بين الدول الأعضاء .

الزراعة

تلعب الزراعة الدور الأساسى فى اقتصاديات البلاد العربية ، غير أن الزراعة العربية بحاجة إلى كثير من ضروب الإصلاح كزيادة كل من المساحة المنزرعة ومساحة المحصول . ولعملية التنفيذ جانبان ، فهناك الجانب المحلى الذى يتعلق بمشروعات كل دولة على حدة وهناك الجانب الإقليمى الذى يتصل بالبلاد المتجاورة التى تعتمد على مصادر مشتركة للحياة ، وهنا يمكن لسوريا والعراق التعاون للانتفاع بمياه الفرات ، كما يستطاع تأليف هيئة بقصد توفير مياه الرى بالنسبة إلى سوريا وفلسطين وشرق الأردن . وثمت عنصر آخر فى المشكلة الزراعية ونقصد به الأيدى العاملة . فهناك بلدان مثل مصر تفيض فيها هذه الأيدى عن حاجة العمل الزراعى ، بينما نجد الأمر على النقيض من ذلك فى بلاد أخرى كالعراق بالرغم من عظم إمكانات التوسع الزراعى فيها . وهنا يتعين دراسة موضوع هجرة السكان على نطاق إقليمى ، فهذه ناحية من النواحي الرئيسية فى موضوع الروابط الاقتصادية بين دول الشرق الأوسط العربى .

انسياب رؤوس الأموال

وهذه رابطة قوية تدعم الاتجاه نحو الوحدة العربية الاقتصادية ، غير أننا ينبغي أن نسير فى التنفيذ على ضوء الاعتبارات الآتية :

(١) تنظيم عملية تصدير رؤوس الأموال بالقدر الذى يتطلبه صالح

البلدان التي تعاني النقص في رؤوس الأموال اللازمة لعملية الإنشاء الاقتصادي .
(٢) منح التسهيلات أمام رؤوس الأموال لمباشرة عمليات الإصلاح الزراعي والإنشاء الصناعي وغير ذلك عن طريق تكوين المصارف والشركات ، ولكن نرى أنه ينبغي الاشتراك الفعلي بمعنى أنه إذا أراد رأس المال المصري مثلا إقامة شركة أو مصرف في سوريا أو العراق فليكن مناصفة بين الطرفين أو ما يقرب من ذلك .

(٣) يجب أن لا تكون هذه الهجرة سبيلا إلى منافسة رؤوس الأموال الصغيرة في البلاد التي تشق الأولى سبيلها إليها .

(٤) ضرورة اتخاذ الاحتياطات الواجبة حتى لا تتسرب الأموال الأجنبية تحت ستار الأموال العربية وبذلك تصبح وسيلة للسيطرة على الحياة الاقتصادية في هذه البلدان .

تنمية التبادل التجاري

كثير الحديث عن إلغاء الرسوم الجمركية وإنشاء منطقة تجارية حرة بين الدول العربية . ولا ريب أن تحقيق فكرة كهذه مظهر قوى للوحدة الاقتصادية ، غير أننا نعتقد أنها عسيرة التنفيذ بالنسبة إلى الوقت الحاضر بسبب تفاوت النظم الجمركية واختلاف درجة التقدم الاقتصادي . ولكننا نرى طائفة من الأساليب تؤدي إلى زيادة التبادل التجاري ، كما أنها ، مع غيرها من التوصيات والوسائل الأخرى ، كفيلة أن تؤدي في المستقبل إلى قيام المنطقة التجارية الحرة في العالم العربي .

(١) عقد الاتفاقيات بشأن تبادل المنتجات والسلع عن طريق المقايضة حتى يتسنى التغلب إلى حد ما على الصعاب الناشئة اليوم من العملة .

(٢) منح التسهيلات للمؤسسات الصناعية والتجارية والمالية لكي تزاول نشاطها في البلاد العربية الأخرى .

(٣) تطبيق البلاد العربية ، في حدود ظروفها الاقتصادية الحالية ، المبدأ التفضيلي . ويرى الأستاذ أحمد رمزي في مقاله عن «العلاقات الاقتصادية بين الدول

العربية « أنه يجدر بهذه الدول أن تعقد معاهدات تجارية بالشروط التي تلائمها دون أن يكون لغيرها الحق في المطالبة بتطبيق هذا المبدأ أو الأخذ به عملاً بقاعدة الدولة الأكثر رعاية .

(٤) إقرار حرية تجارة الترانسيت ، في حدود النظم والقوانين الخاصة بذلك في كل بلد عربي مع محاولة التنسيق بينها .

(٥) توحيد النظم المتعلقة بالمقاييس والموازين والمكاييل .

(٦) تكوين الاتحاد العربي من الغرف الصناعية والتجارية وتسهيل تبادل الزيارات بين رجال الأعمال .

(٧) الإكثار من إقامة المعارض الصناعية والزراعية ، وعمل الدعاية الواسعة للمنتجات العربية في مختلف بلدان الشرق العربي وفي المناطق الأخرى .

النقل والمواصلات

وتلعب المواصلات الحيدة دوراً هاماً في عمليات النهوض الاقتصادي الشامل في العالم العربي من جهة ، وتسهيل التجارة بين أجزائه من جهة أخرى ، فضلاً عن تنشيط التجارة المحلية في كل جزء منه على حدة . والظاهرة التي تلفت النظر في الإقليم ما يعانيه من نقص في المواصلات الحديثة الحيدة فنسبة الخطوط الحديدية في سوريا مثلاً هي ٤٧٧ كيلومتر لكل ١٠٠٠ كيلومتر مربع مقابل ٥٦ في الولايات المتحدة و ٧٨ في فرنسا و ١٤٥ في إنجلترا ، ٣٣٣ في بلجيكا ، وهذا فضلاً عن العرض بالنسبة إلى الخطوط المختلفة . أضف إلى هذا أن هناك مناطق يمكن افتتاحها للإنعاش الاقتصادي ولكن يحد من ذلك عدم توافر المواصلات الصالحة .

وقد استرعت هذه الحقيقة ، الوثيقة الصلة بدعم الروابط الاقتصادية ، اهتمام لجنة المواصلات التابعة لجامعة الدول العربية فتقدمت بالتوصيات التالية خلال دور انعقادها ببلدة صوفر عام ١٩٤٦ :

(١) تكون سياسة الخطوط الحديدية التي يراد انشاؤها ذات الاتساع العريض وهو ١٤٣٥ متراً .

(٢) انشاء خط حديدي « شمالي - جنوبي » ويبدأ من الخط العريض الموجود الآن في سوريا ولبنان ويمر بدمشق ويتصل بفلسطين عن طريق الخط الحجازي بعد تعريضه تسهيلاً للاتصال المباشر مع مصر والبلاد العربية .

(٣) مد خط حديدي بدلا من الخط الحجازي الحالي على أن يمد إلى مكة ومنها إلى عسير وانمن .

(٤) العمل على ربط العراق بدولتي المشرق عن طريق خط عريض يمر داخل الأراضي العربية .

وينبغي كذلك وضع سياسة مرسومة مشتركة لبناء الطرق البرية بعد أن عظم استخدام السيارة في العصر الحديث ، فالملاحظ أنه إذا كانت السكك الحديدية ما زالت تحتفظ بميزتها من حيث نقل المقادير الكبيرة لمسافات طويلة ، فان السيارات لها أهميتها في نقل الركاب للمسافات القريبة ونقل البضائع القليلة المقدار والحجم .

وللملاحة البحرية أهميتها الكبرى في الاتصال بين البلاد العربية ، وفيما بينها وبين العالم الخارجي ؛ ولهذا نرى ضرورة المبادرة إلى بحث موضوع تكوين «شركة ملاحية عربية» ، ويتكون رأس مالها عن طريق مساهمة الحكومات العربية فضلا عن الهيئات ورؤوس الأموال الخاصة . وعلى البلاد العربية تفضيل هذه الشركة في نقل المنتجات والسلع ، كما أنه من الضروري كذلك تسهيل عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ العربية بعد توسيعها وإعدادها إعداداً فنياً كافياً ، إلى جانب تبسيط الإجراءات الجمركية . ولسنا نشك أن انشاء مثل هذه الشركة الكبيرة ، فضلا عن الشركات المحلية الأخرى ، يساعد على خلق وتنمية صناعة رئيسية ، كان لها شأن كبير في العصور الماضية ، ونقصد بذلك بناء السفن وإصلاحها ، مما يترتب عليه أيضاً فتح أبواب العمل أمام المواطنين العرب ، من عمال وبجارة وفنيين .

ولقد سبق أن نادينا بتوثيق الصلات بين شركات الملاحة الجوية التي تعمل الآن في البلاد العربية ، وقلنا « ومن الضروري العمل على تعريب رأس مالها حتى يتسنى إبعاد رأس المال الأجنبي عنها خشية تسلطه عليها . ونظراً لضرورة

أن يكون المشتغلون في عمليات الملاحة الجوية من أهل البلاد العربية كالطيارين والمهندسين ومن إليهم ، نرى إنشاء معهد عربي ذي مستوى راق لأمثال هذه الدراسات ، أو توجيه الاهتمام إليها في الكليات الحالية مع تسهيل إرسال البعث إليها من مختلف البلاد العربية^(١) .

هذه كلمة موجزة في موضوع « الروابط الاقتصادية بين البلاد العربية » ، ونستطيع بعد هذا التحليل أن نستخلص النتائج أو الحقائق التالية :

(١) أن منطقة الشرق الأوسط العربي ، كما كان شأنها في الماضي ، يمكن أن تكون كتلة اقتصادية تحقق قدرًا كافيًا من الاستكفاء الذاتي والتكامل بين أجزائها ذوات المصالح والأهداف المشتركة .

(٢) وهذا الأمر يستدعي توثيق الروابط الاقتصادية بين بلدانها بحيث نقنول شئون التجارة والمالية والزراعة والصناعة والنقل والمواصلات ، أى أن تكون وسيلة لتحقيق النهوض الاقتصادي للبلاد العربية .

(٣) أن تنمية هذه الروابط عملية تقوم على أساسين أولهما التعاون والتنسيق ، وثانيهما رسم سياسة موجهة تسير بنا صوب هذه الغايات .

(٤) أن موضوع توثيق الصلات الاقتصادية إذا كانت له أهميته الحاضرة ، فإن هذه الأهمية تتضاءل أمام إمكانيات المستقبل ومقتضياته .

(٥) والغاية من هذا كله دعم التقارب السياسى بين البلاد العربية ، وتمكينها من مواصلة عملية التحرر من السيطرة الأجنبية ، والخروج بها من دائرة التخلف حتى تلعب دورها في الحياة الدولية تحت لواء التعاون بين شعوب مستقلة ومتكافئة .

(١) « دراسات في السودان واقتصاديات الشرق الأوسط » ص ١٧ (١٩٥١) .