

مختصر مصر الصناعية

وأثرها في الاقتصاد القومي

لحضرة صاحب السعادة الدكتور حافظ عفيفي باشا

اشتهرت مصر منذ القدم بأنها بلاد زراعية رزقها الله أرضاً لا تدانها في خصبها أرض أخرى . ووهبها نهراً عظيماً يجري فيها بلا انقطاع ويحمل إلى أرضها الماء العذب المخصب وتبعث شمسها المشرقة الحياة والنمو في كل ما يزرع فيها . فيؤتي أكله كل حين وبسرعة مدهشة .

ولكن مع هذا المركز الممتاز الذي تتمتع به أرض مصر، ومع المجهودات التي بذلها المصريون قديماً وحديثاً في إصلاح أراضيهم واستثمارها، فإنه يجب أن يستقر في أذهاننا أننا لن ننجح في زيادة ثروتنا الأهلية أو في رفع مستوى المعيشة لأهل بلادنا نجاحاً كبيراً إذا نحن اكتفينا بالزراعة وحدها واغفلنا شؤون الصناعة .

كلنا نعلم أن عدد سكان بلادنا يزيد كل عام بما يقرب من ربع المليون، وأن مساحة أراضيها المستصلحة لا تزيد إلا بمقدار ضئيل . وما نبذله من الجهود في تحسين وسائل الإنتاج الزراعي لا يحل هذه المشكلة الاجتماعية الكبرى التي نواجهها والتي واجهتها قبلنا جميع البلاد الزراعية الأخرى بالعمل على ترقية صناعتها وباعتبار الصناعة مورداً هاماً للثروة الأهلية لا يقل شأناً عن الزراعة بل قد يزيد .^١

ونظرة إلى العالم كله تثبت لنا أن البلاد التي تعيش من الزراعة وحدها مهما ارتقت وسائل الإنتاج الزراعي فيها بلاد فقيرة ضعيفة . لا كتب على أهلها أن يقنعوا بأقل نصيب في الحياة سواء في ما كلفهم أو ملبسهم أو سائر شؤونهم الحيوية ، لا كما كتب عليهم أيضاً أن يكونوا لقمة سائغة لكل طامع . والسبب في فقر البلاد التي تعيش من الزراعة وحدها ناشئ من كثرة ما ينتجه العالم من المحصولات الزراعية بالنسبة للاستهلاك العالمي ، وما يترتب على ذلك من انخفاض أثمان هذه المحصولات وعدم تكافؤ هذه الأثمان مع نفقات الإنتاج مما يتبعه دائماً قلة أجور عمال الزراعة في مثل هذه البلاد .

لقد سمعنا منذ سنوات قليلة أن البرازيل وهي أكثر البلاد إنتاجاً للبن قد أغرقت من هذا الصنف كميات عظيمة عند ما رأت أثمانه قد انخفضت إلى حد كبير، رغبة في تقليل

المخزون منه وانتظارا لإمكان بيع الباقي بمن مريح . كما رأينا أمريكا تخزن ملايين القناطير من القطن لتقل المعروض منه انتظارا لمثل هذه النتيجة . كذلك يلجأ كثير من البلاد الأخرى لمثل هذا العلاج غير الناجع لمعالجة انخفاض أثمان القمح والسكر وغير ذلك من المنتجات الزراعية . وكثيرا ما عقدت لمثل هذه الغاية المؤتمرات الدولية كالمؤتمر السكر الذي عقد في لندن سنة ١٩٢٨

وأما السبب في ضعف البلاد الزراعية وتعرضها للغزو فهو أن الحرب قد تحولت من زمان بعيد إلى عم يرتكز في أسسه على صناعة الآلات المدمرة المختلفة الأشكال والأنواع . ولم يبق لقوة الجندى أو لشجاعته ما كان لها من الشأن في الحروب القديمة ، بل لقد تحولت جميع الصناعات بسبب الاكتشافات العلمية الحديثة إلى صناعات حربية ، فالصناعات الكيماوية وصناعات حفظ الأغذية ، وصناعات النسيج ، وصناعات أدوات البناء صارت كلها لازمة للحرب لزوم صناعات الحديد والفضة وما يصنع منهما من الدبابات والمدافع المختلفة والبنادق ودروع البواخر الحربية ومحركات الطائرات وغير ذلك من آلات الحرب الحديثة . فلم يبق مفر أمام البلاد التي تريد أن تدافع عن نفسها بنفسها من أن تتحول عاجلا أو آجلا إلى بلاد صناعية ، ولم يعد في إمكان البلاد الزراعية أن تعتمد في الدفاع عن نفسها على شراء ما يلزمها من الأدوات الحربية من البلاد الأخرى بعد أن زادت مطالب الحرب الحديثة من الذخائر والمعدات الحربية ، وصار الاكتفاء بتخزين أية كمية منها مهما كبرت أمرا قديرا الجدى ، بل لا بد من زيادة إنتاج هذه المعدات لإذن الحرب نفسها .

لهذا كان تشجيع الصناعة في مصر أمرا تحتمه ضرورات ثقافية واجتماعية واقتصادية وحربية ، وأمل أن يكون جميع أهل الرأى في هذه البلاد على اتفاق تام في هذه المسألة فلا يصعب الوقت في مناقشات جدلية حول مسألة بدئية ، وأن نحصر قوادح لوضع برنامج عملي مستديم لا يتغير بتغير الحكومات لإنهاض الصناعة في مصر .

ولقد كانت مصر مهدا لصناعات يدوية كثيرة ، واشتهر الصناع المصريون قديما بالمهارة والابتكار وحسن الذوق .

وإن نظرة سطحية إلى متاحف الآثار الفرعونية أو الإسلامية في جميع أنحاء العالم ، وه تحويه من بدائع الصناعات اليدوية الدقيقة التي صاغتها أيد مصرية وأنجبتها عقول مصرية لتكفي للدلالة على تقدم الصناعة المصرية في عهدها القديم .

واعتقادى أن هذه الأجيال الطويلة تى ماتت فيها الصناعة أو كادت ، لم تضعف من مهارة الأيدي المصرية . فلا يزال العامل المصرى مستعدا لإتقان أية صناعة غربية عنه إذا أحسن تعليمه وارشاده ، وجميع الذين يتولون الاشراف على المصانع المصرية الآن يملكون هذه الحقيقة ويعجبون بهائم مصر بين وسهولة إدراكهم لأسرار أكثر الآلات الصناعية دقة وتعقيدا .

كذلك تنبت تربة مصر وتحوى أرضها الكثير من المواد الأولية التي تصالح لصناعات كثيرة . على أن سهولة المواصلات الدولية ورخص أجور النقل المصرى قللت كثيرا من أهمية ضرورة وجود المواد الأولية داخل البلاد الصناعية بعد أن أصبح من الممكن الحصول على هذه المواد من الخارج . ولذلك كثيرا ما نرى الآن بلادا صناعية تعتمد في الحصول على كثير من المواد الأولية اللازمة لصناعتها على الموارد الخارجية .

وأمامنا اليابان وإيطاليا فقد بلغتا شأوا كبيرا من التقدم الصناعى في ربيع أو نصف القرن الأخير وكلاهما فقير في أكثر المواد الأولية .

كذلك لا تنقص مصر رؤوس الأموال إذا اتجه أصحاب الثروات فيها إلى الأعمال الصناعية ، وفكروا في استثمار جزء من أموالهم في الصناعة بدل استثمارها كلها في الزراعة . وفي شراء الأراضي بأثمان لا تتناسب مع ظلها . على أنه يجب علينا ألا نضع العراقل أمام رؤوس الأموال الأجنبية التي يريد أصحابها استغلالها في الصناعة المصرية بل واجبنا أن نضعهم على ذلك بكل الوسائل .

فإن الصناعة تحتاج إلى رؤوس أموال ضخمة ، كما أن في استخدام مثل هذه الأموال في الصناعة مجازفة لا يقدم عليها المصرى بسهولة ، فإذا ما صممنا على قصر رؤوس الأموال الصناعية على الأموال المصرية فقط فقد أخرنا التقدم الصناعى زما طويلا ، وليس هذا في مصلحة أحد . والواقع أن الصناعة في كل مكان لا تعرف جذية الأموال المستثمرة فيها ما دمت تحصص لقوانين البلاد .

فالأموال الأمريكية تستعمل في الصناعات الإنجليزية ، والعكس بالعكس ، والأموال الإنجليزية تستعمل في الصناعة الإيطالية والألمانية ، وقد احتاجت اليابان لإمكان ترقية صنعتها في هذا الزمن الوجيه إلى رؤوس أموال جاءت من كثير من البلاد الأجنبية .

إن جميع أسباب نجاح الصناعة في مصر متوافرة لو بدأنا حياتنا الصناعية بالحذر وبنينا أساسها على أحدث الأساليب العلمية والاقتصادية ولم نقصر في البحث والاستقصاء — قبل لأقدام — على إنشاء صناعة من الصناعات حتى نكون مجهزين بكامل العدد والوسائل .



لقد قامت في مصر منذ عهد بعيد عدة صناعات ، كصناعة السكر وصناعة حلج القطن وطحن الحبوب وتبييض الأرز والصناعات المصنوعة " بالصناعات ذات المنفعة العامة " ، كشركات الكهرباء والنور والماء ، وقد نجحت هذه الصناعات وأينعت بتقدم البلاد المستمر ، وبأنها تمتعت منذ زمان طويل بنوع من الاحتكار حماها مدة طويلة من خطر المنافسة كما استطاعت أن تعيش بجنبها صناعات يدوية وميكانيكية صغيرة قليلة العدد ورأس مال محدود .

ولم تبدأ مهضمة الصناعة في الواقع إلا بعد سنة ١٩٣٠ أى بعد تقرير التعريفية الحركية الجديدة التي لم تراعى في وضعها زيادة إيرادات الدولة من دخل الجمارك لحسب ، بل روعيت فيها أيضا ضرورة حماية بعض الصناعات المصرية التي يرمى لها النجاح من منافسة الصناعات الأجنبية لها .

وقد ترتب على تقرير هذه التعريفية أن أُنعت صناعات جديدة كثيرة بذكر منها ما يأتي :

- (١) صناعات العزل والنسج المختلفة الخاصة بالقطن والتيل والحرير والصوف .
- (٢) الصناعات الكيماوية ، صناعة استخراج الزيوت والصابون والصبودا وحامض الكبريتيك والجلسرين ومصنوعات الكاوتشوك والمركبات الطبية والروائح العطرية وأدوات تزيين ودهان الأحذية وصناعة لجر والكبريت والزجاج .
- (٣) صناعة لأثاث

(٤) صناعة لمعادن كالألومنيوم المعدنية والأدوات الصحية والأسرة وأنايب الرصاص والحديد والأقفال والمسامير وقطع المكينات وأدوات الإبرة والتدخين والمطابخ وأدوات المستشفيات كأجهزة التعقيم والأدوات الجراحية .

(٥) صناعة الأغذية كالمكرونة والخضراوات المحفوظة والمواد المحففة والمربيات والبسكويات والشكولاته والخبز والحلويات والحلن والزبدة والمان المعقم .

- (٦) صناعة الطباعة وسبك الحروف .
- (٧) الصناعات الميكانيكية والكهربائية المختلفة .
- (٨) صناعة الجلود كعمل السيور وسرج الخيل ونسج الأحمية .
- (٩) صناعة الفخار والقبشاني والسيراميك والبلاط .
- (١٠) صناعة مواد البناء كالاسمنت والطوب والرغام .
- (١١) صناعة المواصلات النهرية والبحرية والأرضية والهوائية .

ولمست هذه القائمة كاملة ، إذا حصرنا جميع الصناعات المصرية التي أُنعت منذ سنة ١٩٣٠ والتي يشتر نجاحها بمصر ذهبي للصناعة المصرية في مستقبل قريب .

إننا إذا اتخذنا للنجاح أهداه واستمر تأييد الحكومة لأصحاب الصناعات الذين أخذوا في صناعتهم بالأساليب العملية الفنية وأقاموا بآهها على أساس اقتصادي متين ، أمكننا أن نصل بصناعتنا إلى أرقى الدرجات .

ويكفي لمعرفة قيمة الصناعة المصرية الآن كعامل في الثروة الأهلية أن نذكر أن نصيب الصناعة المصرية في هذه الثروة لا يقل عن نصيب الزراعة بل قد يزيد عنها ، وأن الصناعة المصرية تنتج الآن سنويا ما لا يقل عن ثمن محصول القطن المصرى ، وأن ما تدره هذه

الصناعة سنويا مرتبات للوظفين وأجورا للأعمال يريد على ستة ملايين من الجنيهات . ولقد قام الاتحاد المصرى للصناعات ببحث فى سنة ١٩٤٠ تناول نصف مدد الشركات الكبرى المنضمة للاتحاد فكانت نتيجة هذا البحث ما يأتى :

أن حملة رءوس الأموال التى تستثمرها هذه الشركات بلغت ١٢٥,٨٢٠,٠٠٠ جنيه .
وبلغ عدد موظفيها وعمالها ١٢٩,٠٠٠ شخص .

وحملة مرتباتهم وأجورهم السنوية ٥,١٢٣,٠٠٠ جنيه .

وقدرة منتجات هذه الشركات أو الخدمات التى تؤديها ٣٩,١٩١,٠٠٠ جنيه .

أذكر على سبيل المثال أترشكتين من اشرركات الصناعية الكبرى فى الاقتصاد القومى إحداهما شركة قديمة، وهى شركة صناعة وتكربر السكر، والأخرى شركة حديثة وهى شركة مصر نغزل والنسج بالحملة الكبرى .

فأما عن الأولى فقد تبين من ميزانيتها فى سنة ١٩٣٩ أن الخزانة المصرية قد حصلت منها فى تلك السنة على مبلغ يزيد عن مليونين من الجنيهات، وهو مجموع ما أصاب الخزانة من ضريبة الإنتاج، وما حصرت الحكومة من أرباح الشركة؛ ووجب الاتفاق المفقود بينهما، والضرائب الجمركية وصرية الأرباح وصرية الدمغة .

كذلك وزعت الشركة مليوناً و ١٩٠ ألف جنيه لزراع قصب السكر ثماناً لمصولم و ٤٦١ ألف جنيه مرتبات موظفين وأجور عمال و ٢٣٠ ألف جنيه مشتريات من السوق المصرية وأجورا للنقل بالسكك الحديدية المصرية ووسائل النقل الأخرى .

وقد ورعت فى السنة المذكورة للمداهمين ٨٦,٠٠٠ جنيه ولحملة للسندات ٨٣ ألف جنيه وقد أنتجت من السكر فى هذه السنة ما تقرب قيمته من ٤ مليون جنيه .

أما عن شركة مصر للنغزل والنسج بالحملة الكبرى فقد بلغ عدد موظفيها فى سنة ١٩٤٠ ٤٦٦ موظفاً وعدد عمالها ١٧٤٣٦ عاملاً، أجورهم السنوية تقرب من ٢٤٠ ألف جنيه وقد استهلكت فى صناعاتها من القطن المصرى ما يقرب من ٤٠٠ ألف قنطار . وأنتجت من الغزل ما يقرب من مليون ونصف مليون كيلو ومن النسيج ما يقرب من ٢,٥٠٠,٠٠٠ ثوب وبلغت أثمان ما أنتجته من مصنوعات ما تقرب قيمته من ثلاثة ملايين من الجنيهات .

ومعنى هذا أن هاتين الشركتين وحدهما قد باعتا منتجات مصرية للسوق الداخلية بما قيمته نحو سبعة ملايين جنيه .

وبذلك كان هذا القدر من المال يتسرب إلى الخارج لشراء مثل هذه المنتجات الضرورية من المصنوعات الأجنبية إذا لم تكن مصر قد وقفت لإنشاء هاتين الشركتين .

وهذا دليل واضح على مدى تقدمه لصحة المصرفة الحديثة، وعن نصيبها الآن من الزيادة العامة والاقتصاد القومي، وما تنتجه من أثر مادي أو معنوي سواء في رفع مستوى المعيشة في مصر أو تكوين أخلاق الشعب، فإنها تدفع المشتغلين فيها أكثر مما تدفعهم الزراعة إلى قسط أوفر من الحذر والتبصر ومن السعي في الابتكار والرغبة في التجديد ومن المشاركة والإقدام.

هذا هو مدى التقدم السريع الذي وصلت إليه صناعاتنا الناشئة في قليل من السنين، وهي حال تدعو إلى الغبطة وتبشر بمستقبل باهر للصناعة المصرية.

ولكن يجب ألا ننسى أنه لا يزال أمامنا شوط بعيد لنصل بصناعاتنا إلى الحد الذي نرجوه البلاد.

والواقع أن هذا التقدم قد تم على أيدي جماعات مصرية وأجنبية قليلة العدد، وبتأييد الحكومات المتتالية التي تولت الحكم منذ سنة ١٩٢٨ إلى الآن، وبفضل تشجيع الأمة.

ولا يزال في سبيل نهضة للصناعات المصرية مجال واسع للكثيرين، ولا تزال الصناعة محتاجة إلى برنامج مرسوم وسياسة واضحة تديرها الحكومات في المستقبل لإكمال نموها وتثبيت أقدامها. ولهذا يتعين على وزارة الصناعة أن تدرس هذا البرنامج وأن تحتفظ هذه الخطة الواضحة في سبيل تأييد نهضة الصناعة.

ويمكنني أن أتلخص هذا البرنامج المرجو في الكلمات الآتية:

أولاً - وجوب الإسراع في تنفيذ مشروع صناعي هام يترتب عليه انقلاب عظيم في حياة البلاد الاقتصادية وهو مشروع كهربة خزان أسوان:

لقد شغل هذا المشروع تفكير الحكومة وجميع رجال المسؤولين في هذه البلاد منذ ثلاثين سنة، ودرست مشروعات عدة لتنفيذه، كما استخدم الكثيرون من الخبراء العالميين لدرس هذه المشروعات المختلفة وإبداء رأيهم فيها، ومع ذلك لم تقدم خطوة واحدة طول هذه المدة مع أنه يتوقف على هذا المشروع الخطير إحياء صناعات حيوية لا غنى للبلاد عنها وهي صناعة الحديد والسماد، بل فيه إحياء لصناعات كثيرة أخرى لا عدد لها.

ولو كانت حكومتنا السابقة وهبت قليلاً من الشجاعة والإقدام لتفد المشروع وصاد الآن حقيقة واقعة ولكفي الزراعة شر الأزمات الخطيرة التي تتجاوزها الآن من قلة الأسمدة وارتفاع ثمنها وعدم إسكان الحصول عليها بأي ثمن، ولخفف الكثير من أزمة الصناعة الناشئة من ارتفاع أسعار الوقود. وحول إقايها من أقر أقاليم القطر وهو أسوان إلى منطقة صناعية مزدهرة.

ثانياً - إنشاء بنك للتسليف الصناعي :

ليس في مصر الآن أداة حكومية أو أهنية للتسليف الصناعي ، فإذا احتاج أحد أصحاب الصناعات إلى سلف لتوسيع أعمالهم الصناعية أو تحسينها أو زيادة قوة إنتاجها وجدوا الطريق أمامهم مسدوداً .

ولقد فكرت الحكومة منذ سنة ١٩٢٢ في صلاح هذا الحال ، فقررت أن تبدأ بتخصيص مبلغ مائة ألف جنيه زادتها فيما بعد إلى ثلاثة أمثالها ، ووضعت هذا المبلغ تحت تصرف بنك مصر فيعطى منه بضائته سلفاً صناعية لا يزيد مقدار ما يعطاه شخص واحد عن ألف جنيه ، ولا يزيد أجل هذه السلفة عن خمس سنوات ، ثم زيد مقدار هذه السلف وريد أجلها . وقد بلغ مجموع هذه السلف الصناعية الآن نحو مليون جنيه .

وقد استفاد من هذا النظام بعض الشركات الصناعية الصغيرة المنتظمة التي يديرها أشخاص أوتوا حظاً من الكفاية وحسن التدبير ، ولكنه لم يفد صغار الصناع إلا بدرجة محدودة . وهم الذين كانت تقصد الحكومة إلى مساعدتهم في أول الأمر . وذلك لأنهم قد استخدموا هذه المبالغ لا في تحسين صناعاتهم أو ترقية شؤونها بل استخدموها في شؤون خاصة لا تدخل لصناعاتهم فيها ، كما استخدمها بعضهم في شؤونه الصناعية ولكنها لم تأت بالتحسن المرجو .

وعلى كل حال فإن التجربة الطويلة أثبتت أن هذا النظام بشكله الحاضر لم يحقق غرضاً من الأغراض التي قصدتها الحكومة بقرارها . ولا مفر من أن تفكر الحكومة في إنشاء بنك تسليف صناعي ليسد النقص في النظام الحالي ويحدث أثراً كبيراً و تشجيع لصناعة المصرية .

وقد قدم بنك مصر منذ سنين عدة تقريراً فيما في هذا الموضوع إلى وزير المالية ، يحسن بمن يهمهم أمر هذا الموضوع الرجوع إليه ، فإنه حوى تفصيلات وبيانات مفيدة عما اتبع في هذا الشأن في البلاد الأخرى . فيكون ما صنع فيها صراحة تيرلنا الطريق وترشدنا إلى قوم السبل التي نجحت في غير بلادنا . وكذلك قدم كثير من الهيئات الاقتصادية وكثير من الكتاب المهتمين بشؤون الصناعة المصرية اقتراحات كثيرة في هذا الشأن . ولهذا يفضي إلى أن الدراسات الضرورية قد تمت ، ولم يبق إلا تقرير الرأي النهائي ثم التنفيذ ، وإلى أرجو ألا يكون المعهد الإنجليزي معهد تسليف بالمعنى الضيق المحدود ، بل يجب أن يقوم بجانب التسليف بدراسات علمية واقتصادية عن حالة البلاد الصناعية . وإذا بدأ هذا المعهد من الاستعانة بالاختصاصيين ليستفيد من رأيهم وخبرتهم ، فيصبح الجهة في هذه المسائل ، وتستعين الحكومة برأيه في كل ما يتعلق بالصناعة ، ويستفيد الصناع وأرباب الأعمال من بحوثه ودراساته .

هذا فيما يتعلق بالجانب العلمى لهذا المعهد ، أما جانب التسليف ، فيجب ألا يجمع بهذه المزية إلا أصحاب الصناعات الصغيرة والمتوسطة دون أصحاب الصناعات الكبيرة المنظمة التي لا تعاني صعوبة في الوقت الحاضر للحصول على المال من المصارف . ولكن يشترط مع هذا أن تتوافر في هذه الصناعات الصغيرة التي يمكنها الحصول على المال من هذا المعهد بالحديد شروط أساسية ، أهمها أن تكون حسابات هذه الصناعات منظمة ، وأن يكون أصحابها على شيء من الاستعداد المؤهل للنجاح . وفوق هذا يجب أن يتخذ المعهد المقترح من الإجراءات والشروط ما يضمن له أن هذه السلف التي يعطيها تنفق فعلا على تحسين الصناعة ويجب أن يكون على بينة من وجوه الصرف ويقررها بعد البحث والدرس وإلا ضاعت فائدته أو تضاعفت وضاعت معه أموال كثيرة بلا جدوى . على أن يلاحظ ألا تكون هذه الإجراءات من التعقيد والتطويل بحيث تعطل عمل تلك المصانع أو تؤخر انتفاعها بالفائدة كاملة .

ثالثا - التعريفية الجمركية :

كما ننظر في الماضي إلى التعريفية الجمركية كأهم مصدر ثابت لإيراد الدولة ضد ما كانت حريقتنا في وضع الضرائب محدودة بالامتيازات الأجنبية . ولكننا الآن وقد أصبحت حريقتنا في وضع الضرائب كاملة وجب علينا أن ننظر إلى التعريفية نظرة أخرى فلا نعتبرها مصدر إيراد وكفى ، بل يجب أن تسخر أيضا لحماية صاغاتنا في الحدود المعقولة .

وأرى أنه من المستطاع أن تقدم الحكومة في شأن الضريبة الجمركية بما يأتي :

(١) بإلغاء هذه الضريبة إزاء كاملا عن المواد الأولية المستعملة في الصناعة .

(٢) بإلغائها عن الآلات الصناعية الجديدة .

(٣) بمضاعفة الضريبة على الآلات المستعملة . فإنه ليس من مصلحة الصناعة المصرية

الناشئة أن تشجع استيراد الآلات الصناعية القديمة بل هي تحسن كثيرا إذا هي منعت استيرادها منعا باتا متى بلغت من السن ما لا يجعلها صالحة لاستعمال اقتصادى .

(٤) تخفيف هذه الضريبة عن المواد نصف المصنوعة والتي تكمل صناعاتها في داخل البلاد .

رابعا - توحيد المصالح المشتغلة بمسائل الصناعة :

كثيرا ما تضى الأعرام قبل أن يستطيع الراغبون في إقامة مصنع جديد الحصول على الرخص التي تمكنهم من ذلك ، وفي هذا من الضرر الكثير ما فيه :

فيه تعطيل لرؤوس أموال كبيرة بدون فائدة ، وفيه احتمال ضياع فرصة ملائمة لإنشاء صناعة في وقت ملائم . وأسبب في ذلك يرجع إلى كثرة الإدارات الحكومية المختلفة التابعة لوزارات متعددة تشغل بمسائل الصناعة وتفصل في المسائل المعروضة عليها مستقلة بعضها عن بعض ولا تعاون بينها ، مما يترتب عليه ضياع وقت نفيس في مخاطبات طويلة بين المصلحة ولأخرى .

ولا أقصد بذلك أن تضم المصالح الصحية التابعة لوزارة الصحة الى مصلحة الميكانيكا
بوزارة الأشغال أو الى قسم الجوازات بوزارة الداخلية أو قسم العمل بوزارة الشؤون الاجتماعية
وإنما أقصد أن تنشأ إدارة بوزارة الصناعة تكون نقطة الاتصال بين أصحاب الصناعات
وبين الإدارات الحكومية المختلفة المشغلة بالمسائل الصناعية لتستطيع هذه الإدارة أن تعطي
أصحاب الصناعات جميع المعلومات والبيانات اللازمة لهم وتستطيع بالاتصال مع الإدارات
المختلفة أن تبسط كثيرا من الإجراءات المعقدة التي تستدعي الآن وقتا طويلا فتريح بذلك
أصحاب الصناعات من عناء كبير كما توفر عليهم كثيرا من الوقت والمال .

خامسا - تشريع العمال :

من المبادئ المسلم بها أنه يجب في التشريع لكي يؤدي كل عمراته أن يكون متصلا
بمبادئ البلد وحالته المعنوية والاقتصادية ومتفقا مع درجة رقيها وتقدمها، فيكون التشريع
وسيلة من وسائل الرقي لا غاية من غاياته . وإذا كانت هذه المبادئ مسلما بها في كل
أنواع التشريع فهي أولى بالاتباع في تشريع الاجتماعى وخاصة في تشريع العمل والعمال .
فيجب أن يرمى هذا التشريع الى تحسين حال العمال ورفع مستواهم ، على أن يكون ذلك
تدريجيا وبالقدر الذي تحتمله حالة البلاد ودرجة تقدم الصناعة فيها . والصناعات طبقة من
أهل البلاد ، وهم مستحقون لعناية الحكومة والأمة . ولكن بالمقدار الذي تستطيع الأمة
والحكومة . إنه لسائر الطبقات الأخرى ولا يميز طائفة عن طائفة وأحلت بالميزان
الاجتماعى وعرضت مستقبل البلاد للخطر .

ان الصناعة تدفع الان أجورا للعمال تزيد في بعض الأحيان عن ضعف أجور الزراعة
لمدة من العمل تقرب من المدة المخصصة للعمل الزراعى . وهذا من شأنه أن يدفع الزراعى الى
ترك الحقول للاشتغال فى المصانع ، لذلك يجب دائما أن يفكر فى هذه المشكلة كما نبغتنا
مسائل العمل ، ولا شك عندى أن العمال يستحقون عطف أصحاب العمل ، ولكن بالقدر
الذى تستطيعه صناعة ناشئة غير نابتة الأركان معرضة لكثير من الأخطار ، وعلى كل حال
فن واجب العمال وأصحاب العمل اتعاون القلبي المستمر لحماية هذه الصناعة الجديدة فإن بقاءها
وتقدمها فى مصلحة الطرفين على السواء ، وفى مصلحة الأمة جمعاء .

لهذا يكون كل تشريع لايعنى هذه الاعتبارات تشريعا غير قابل للتشفيذ قبل أن يجف
الورق الذى كتب عليه . وهو مع هذا إذا تعد يصيغ تشريعا خصرا لأبه يؤخر تقدم الصناعة
ويضر بمصالح العمى أنفسهم . وهذا أيضا يكون كل تشريع ننتقله عن البلاد الأوروبية
ولا نراعى فيه حائما الخاصة تشريعا ضارا . فتشريع العمال الحالي فى أوربا هو آخر خطوة
من خطوات تقدم اجتماعى سارت تدريجيا فى أكثر من مائة سنة . فهو تشريع صالح لبلاد

قصت في الصناعة أكثر من قرن ، وثبتت الصناعة فيها لجميع عواصف الطفولة والشباب ، وصرت بتجارب عدة وأدوار مختلفة من النجاح والإخفاق ، واستقرت أخيراً على الحالة التي وصلت إليها الآن .

كذلك يجب أن نفهم أن تشريع العمال الحالي في أوروبا إنما هو حقة من سلسلة تشريعات وضعت لهم ولطبقات الأخرى من الطوائف المكونة للأمة .

ولهذا قد روعي فيه التناسق في الحقوق ، وهو ما يجب أن يوجد بين هذه الطوائف المختلفة كما روعي فيه اتفاقه مع حالة البلاد الاقتصادية والمعنوية ومستوى ارتفاع المعيشة فيها ، وهو لذلك مختلف في جميع البلاد : تشريع العمال في البلاد البلقانية يختلف عن تشريع أواسط أوروبا ، وهذا يختلف عن تشريع غربها ، بل إن تشريع غرب أوروبا يختلف كثيراً في إسبانيا عنه في فرنسا وعنه في إنجلترا ، فإذا ما أردنا أن نقيد التشريع لأوروبا فما أن نختار البلاد القريبة منا كليونان مثلاً - والصناعة في اليونان أرسخ قدماً منها في مصر - وما أن نرجع إلى أولى خطوات التشريع في أوروبا فنقتضى أمرها . واعتقادى أن التقليد الأعمى في التشريع مضر على كل حال .

نرى مع هذا أن علينا واجباً نأمل هو أن نسرع لهم ما يطمئنتهم على مستقبلهم وما يحميهم من استبداد بعض أصحاب الأعمال بهم ، وأن نحى عنهم من خطر الصناعات التي يشتغلون فيها ، وأن نعوضهم عن كل ضرر يلحقهم من ذلك ، وأن نزم أصحاب المصانع باتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لوقايتهم وعلاجهم . ويجب لهذا أن يبدأ بالقوانين الصحية ، وقوانين حماية العمال من الحوادث ، وقوانين رعاية الأطفال والهن ، وقوانين مداشات تأميرية يشترك فيها صاحب العمل والعمال والحكومة .

وقد سن في العهد الأخير كثير من القوانين التي تكمل الوجود إلى هذه الأغراض . والمسألة التي يجب أن تعنى بها الحكومة هي التأكد من تنفيذ هذه القوانين بوضع الأنواع والأنظمة الخاصة بذلك ، وبتعيين المراقبين الذين توكل إليهم مهمة هذا التنفيذ ، وطباً بعد ذلك مداومة السير في سبيل الإصلاح التدريجي لتدى يضمن للعمال الصحة والراحة ولطمانينة ولا يخل بعد ذلك بالتوازن الاجتماعي الذي هو شرط أساسي لسلام ورخاء البلاد .

سادساً - تسهيل المواصلات :

سهولة المواصلات وتعمدها ورخص أجورها ، عامل أساسي في رقي الصناعة والتجارة ، فإذا ما أرادت الحكومة تشجيع الصناعات فأول واجبها تسهيل المواصلات بإنشاء الطرق وصيانتها وبالعمل على خفض أجور المواصلات الحكومية وهي السكك الحديدية .

لقد كان من سياسة الحكومات المصرية في عهد قريب ، العمل على زيادة إيراداتها من السكك الحديدية بتعطيل أنواع المواصلات الأخرى ، ووضع المقعبات المختلفة في سبيلها ،

حتى لا يهدد الصناع غير السكك الحديدية طريقا لتقل بصعهم فيصطروا الى دفع اجور ثقيلة ، وهى سياسة غير حكيمة . لأنها تنظر الى هذه المسألة نظرة سطحية ، فتكفى بإيراد ضئيل مؤقت وهو إيراد السكك الحديدية ، وتضيق إيرادا كبيرا آجلا ، وهو ما يعود على الحكومة والأمة من رواج الصناعة فى البلاد ، ولكن هذه السياسة قد تحسنت كثيرا فى السنين الأخيرة .

واعتقد أن المدير الحالى للسكك الحديدية ينظر لها الآن كأنها مصلحة عامة أصحت لخدمة الجمهور لا مصلحة لإيراد الخصب . وأرجو أن ينظر فيها ولاء الأمور هذه النظرة الكعبة وأن يدركوا أن تحسين المواصلات بالسكك الحديدية وبالطرق الزراعية وبالنهج وبالطائرة أمر أساسى فى تشجيع الصناعات والتجارة . ومن واجب كل حكومة ماهرة حل مصالغ بلادها أن تسمى جهدها لهذا الغرض مهما كلفها ذلك من نفقات .

إن اجور نقل المواد الأولية الى المصنع ونقل منتجات المصنع الى الأسواق عامل كبير من عوامل النجاح أو الإخفاق . والنقل لمسافات طويلة بالسكك الحديدية مرتمع انتمن فى أكثر الأحيان ، بالنسبة لأثمان النقل بالمواصلات الأخرى ، ولذلك تعتمد الصناعات الآن فى جميع البلاد على النقل النهري والبحرى والنقل بالسيارات . والنقل النهري يستدعى امداد الأهجار والترع للملاحة ، والنقل بالسيارات يستدعى إنشاء شبكة من الطرق الحديثة تربط المراكز الصناعية بالمدن وتربط المدن ببعضها بعض . فاذا أردنا أن نحيا الصناعات فى مصر فعليا أن نعنى بإنشاء الطرق وتسهيل الملاحة فى النيل وفروعه الكبرى . أما الطرق فنحن بكل أسف أفقر بلاد العالم فيها ، فلا تزال طرقنا الصالحة لمروور السيارات قليلة ، وهى لا تزال كلها تقريبا ترابية يعطل السير فيها ؛ إما متوالية قليل من المطر وتثير أصغرا مربات فيها صندمورها روبة من التراب تعمى العيون وتزكم الأنوف وتسد الأنفواه . لا أريد أن أقارن طرقنا بطرق ألمانيا أو إنجلترا ، فليس أطمع الآن فى أن تصل طرقنا الى الحد الذى وصلت إليه طرق هذه البلاد وأمثالها ، ولكن نظرة الى طرق جيرمانيا من الشرق أو الغرب تبين لنا بوضوح مقدار تأخرنا فى هذا المضمار . نعم وصلت طرق فلسطين والشام وطرق طرابلس الغرب وتونس والجزائر ومراكش الى درجة من التقدم تهيئها مصر عليها ، ولما أفقر من هذه البلاد ولا تقل حاجتنا الى الطرق الحديثة عن حاجتهم اليها .

وإذا كانت حالة طرقنا تدعو الى الدهشة فإنه يدهش أكثر من ذلك أن تعمل الحكومة المصرية دتم على سياسة صارت تقليدية الآن . وهى تعطيل استفاع الزراعة والصناعة فهذه الطرق الأولية ما استطاعت بما فرضته من اقيود التعسفية على السير فيها ، ومن الضرائب الثقيلة على عربات النقل الميكانيكى وعلى البتزين . والواقع أن مصنعة البلاد هى فى تسهيل

قل المحصولات الزراعية والمصنوعات بأرخص الأثمان . ومن واجب الحكومة أن تتوسع في إنشاء الطرق الصالحة وأن ترفع القيود المبطلة للزراعة وأن تخفف رسوم عربات النقل المستعملة في الزراعة والصناعة وضريبة البنزين إلى حد كبير .

وسياسة الحكومة إزاء الملاحة النهرية هي بعينها سياستها بشأن الطرق . فالتنسيق غير صالح للملاحة في مدة طويلة من السنة وأكثر فروعها غير صالحة أيضا . ولم يبذل للآن مجهود لإصلاح هذا الحال . فان مشروعات تحويل أجزاء من النيل وعض الزرع لتصبح صالحة للملاحة بقيت مدة طويلة محل البحث والنظر ، ولم يتخذ للآن قرار بشأنها ، بل نحن نلاحظ أن المراقيل توضع بشكل يدعو إلى الدهشة في سبيل الملاحة النهرية .

وأعود فأكرر أنه آن الأوان لأن تعنى الحكومة بالتمكيز في إعادة البحث في سياستها بشأن الطرق وبشأن الملاحة النهرية .

أما بشأن الطرق ، فينبغي أن نحول طرقا القرايية إلى طرق حديثة تبنى بالاسمنت المسلح بعد أن أثبتت التجارب نجاحها في جميع بلاد العالم . وهي مع كثرة نفقات إنشائها لا تحتاج إلى إصلاح بعد ذلك . وينبغي بعد ذلك إنشاء طرق جديدة لا توجد للآن ، فإذا يمنع من تحويل جسور النيل وجسور الترع والمصارف إلى طرق زراعية ؟

لقد ترتب على عدم قيام الحكومة بإنشاء الطرق بين النيل وشاطئ البحر الأحمر من السويس إلى القصير ومن القصير إلى قنا أن تغطت عن البلاد كنوز قيمة لم يمكن استخراجها من بطون أرض هذه المساحات الواسعة . فلقد ثبت أن في بطن هذه الصحراء الشرقية الكثير من المعادن المختلفة كالذهب والقصدير والنحاس والمجنيز والولفرام ، وأن في جبالها أحجارا ثمينة كالرخام المختلف الألوان والبورفير والألباستر ، وكل هذه الكنوز لا تستغل بالمرّة أو استغل بعضها استغلالا جزئيا لعدم وجود الطرق والمياه في هذه المناطق .

وقد أفلست شركات كثيرة أقدمت على استغلال أموالها في هذه الصحراء فضاعت أموالها كلها أو أكثرها لعدم وجود الطرق الممهدة والمياه الصالحة للشرب ولاضطراب هذه الشركات إلى نقل عمالها ونقل المياه اللازمة لهم يرميا من النيل إلى مسافات بعيدة وفي أرض غير مهيبة .

أما بشأن الملاحة فيجب أن تهتم الحكومة في تخصيص بعض الزرع لها فتؤدى بهاب وظيفتها الخاصة بالرى وظيفه أخرى هامة هي الملاحة . ويجب ألا ننسى أن كثيرا من البلاد الصناعية حفرت الآلاف من الأميال لتكون تروا للملاحة فحسب ، إنها لاكتفى بأن تعد أنهارها لتسهيل الملاحة بل تشيئ الترع خاصة لهذا الغرض .

سابعاً - الضرائب التي فرضت على الصناعة :

قد فرضت على الصناعة منذ سنة ١٩٣٩ إلى الآن. لضرائب الآتية :

١ - الضريبة على إيراد رءوس الأموال المنقولة (أرباح الأسهم) فوائد السندات ،
فوائد الحسابات الجاريه والودائع ، وقد بدئ بتطبيقها من أول سبتمبر سنة ١٩٣٨ وكان معدتها
٧٪ عن سنتي ١٩٣٨ و ١٩٣٩ ثم زيدت إلى ١٠٪ عن سنة ١٩٤٠

٢ - الضريبة على الأرباح التجارية والصناعية التي بدأ تطبيقها من أول سبتمبر سنة ١٩٣٩
وكان معدتها ٧٪ عن سنتي ١٩٣٨ و ١٩٣٩ و ٨٪ عن سنة ١٩٤٠ وستكون ٩٪ عن
سنة ١٩٤١ و ١٠٪ عن سنة ١٩٤٢

٣ - صرية الدمعة وضريبة الدفاع ، وغير مشروع القانون عن الضريبة الخاصة
بالأرباح الاستثنائية. أما الضريبة الأخيرة فقد طرقت فيها لأسباب بينها ، وقد نشرت
في الصحف فلا حاجة إلى تكرارها الآن . ولازلت آمل أن تعدل الحكومة عنها في آخر
لأمر استيفاء صناعة لأهمية هذه المصلحة التي هيأها لها انقطاع الواردات الأجنبية
ويتسع نطاق الصناعات التي استفادت من هذه الظروف .

وأما الضرائب الأخرى فهي ضرائب معقولة ، فمن واجب الصناعة أن تساهم كما تساهم
الزراعة والتجارة بنسبة من أرباحها لتنمية موارد الخزينة العامة. ولكني أعتقد اعتقاداً راسخاً
أنه لا بد من إدخال تعديلات على تفاصيل هذه الضرائب في وقت قريب لتساعد على إخماد
الصناعة بدلاً من أن تقف حائلاً دون تقدمها .

أذكر على سبيل المثال أن قانون صرية الأرباح الصناعية يلزم الشركات بدفع هذه
الضريبة لا على ما توزعه من لأرباح بحسب - وهو ما يقضى به العدل والإنصاف -
ولكنها تختم دفع هذه الضريبة على الاحتياطات . والاحتياطات أرباح. ولكنها إما أن
تستعمل في توسيع صناعة من الصناعات ، وبذلك تتحول إلى رأس مال يزيد في المستقبل
من أرباح الشركة التي ستقاضى عليها الحكومة ضريبتها ، وإما أن تستعمل في سد عجز الإيرادات ،
هذا العجز الذي يسببه أن توزع شركة من اشركات في سنة من السنين أرباحاً أكثر من
أرباحها الحقيقية . وفي هذه الحالة أيضاً تزيد ضريبة الحكومة بنسبة زيادة أرباح المساهمين .
وفي كل هذه الحالات تتقاضى الحكومة الضريبة مرتين : فهي تتقاضى ضريبة أولية على
الاحتياطي ثم تتقاضاها بعد استعمال الاحتياطي في الوجوه المخصصة له .

وضرر هذه الحالة ناشئ من أنه قد يترتب على تحصيل الضريبة على الاحتياطات أن
تاجاً الشركات الصناعية التي تقلبها . وهذا حاصل الآن ، وهو مصر بالصناعة أكبر الضرر

حافظ عفيفي