

## مُركَّب النمو

### Synthesis of Growth

يُكمن الفارق، إذن، في المؤسسات: حقوق الملكية، والحريات الفردية، وحكم القانون، والتسامح الفكري المتضمن في العقلانية العلمية، وبنية سوق المال. لم يُقصد بالفصل الأخير الذي ركز على التقدم التقني الجذري في أوائل العصر الحديث أن يقلل من شأن هذا المُركَّب. فدون حرية التقصي الفكري التي تمتع بها هايجنز وبابن، ومكافآت براءات الاختراع وحماية الملكية التي توفرت لواط ومورس، أو التمويل من سوق رأس المال الذي تهيأ لكوك وويتستون، لما بُنيت السكك الحديدية ولا التلغراف ولا الشبكات الكهربائية.

يُبرز تاريخ خط سكة حديد مانشستر- ليفربول اعتماد التجديد التقني على أسواق رأس المال. ففي عام ١٨٢٥م انفجر ذعر مالي في منتصف الطريق خلال بناء الخط، وكاد العمل فيه أن يتوقف، لولا قرض طوارئ بقيمة ١٠٠٠٠٠٠ جنيه من الحكومة.

إن استخدامات حقوق الملكية الفكرية متنوعة. فالمخترع الأصلي، كما رأينا في الفصل الخامس، لا يكون في أغلب الأحيان الشخص الأقدر على استغلال اختراعه. فالتلغراف، مثلاً، لم يجد سوقاً حتى تناقلت الأيدي حقوق براءاته. وقد سَوَّق مانحو

تراخيص تقنية التلغراف الجديدة - جون لويس ريكاردو في إنجلترا، ورجل الأعمال الشاب الغني عاموس كيندال Amos Kendall في الولايات المتحدة - التلغراف أفضل كثيراً مما كان باستطاعة كوك وويستون ومورس. وكذلك حقق كيندال وريكاردو أموالاً لمورس وكوك وويستون أكثر بكثير مما كان يمكن لهؤلاء المخترعين الثلاثة أن يكسبوا دونهم.

ويكمن الفارق أيضاً في دقائق هذه المؤسسات. ففي بداية عصر البخار، اعتقد معظم المراقبين أن فرص نجاح مركبة السفر road coach المشغلة بالبخار أفضل من مركبة السكك الحديدية. فيما نجحت "بواخر الطريق"<sup>(١)</sup> الأولى، وكذلك قاطرات السكك الحديدية الأولى، ومع بداية القرن الثامن عشر كان جون ماك-آدم ومصمم الطرق والجسور البار توماس تيلفورد Thomas Telford قد شيدا شبكة رائعة من الطرق الناعمة الملائمة لكل الفصول بأموال من تروستات<sup>(٢)</sup> الطرق البريطانية. كما أن تيلفورد، الذي كان يفضل النقل بالطرق، أقنع المهندس البخاري غولدزورثي غورني Goldsworthy Gurney بتصميم محرك خفيف يزن ثلاثة آلاف رطل "فقط" لتشغيل عربات الطريق الجديدة.

كان على شبكة السكك الحديدية، في المقابل، أن تُبنى من الصفر. فضلاً عن أن خطوط السكك الحديدية بطبيعتها عمل احتكاري، يستثنى بالضرورة قاطرات الشركات الأخرى، ولذلك كان على أصحاب المصالح في السكك الحديدية أن يتغلبوا على كراهية القانون العادي للاحتكارات. لكن على خلاف ذلك كانت بواخر الطريق، مع تعدد ملاكها الذين كانوا يعملون على كل من الطرق العامة والطرق التي تُفرض عليها مكوس، تتفق أكثر مع روح القانون العادي.

(١) بواخر الطريق Road steamers تشيهاً لمركبات الطريق أو العربات الأولى بالسفن، حيث تعمل كلتاها بالبخار، الذي اشتقت منه الباخرة اسمها [المترجم].

(٢) التروست trust اتحاد احتكاري بين عدد من الشركات للحد من المنافسة [المترجم].

كان الفوز في النهاية من نصيب المكر البرلماني والالتماس الخاص. فقد دفعت جماعات المصالح في مجال السكك الحديدية ومركبات الخيل بأن السيارات البخارية السريعة ستشكل خطراً على الأمان، وانتزعت تشريعاً فرض مكوساً تحريمية على يدع الطريق الجديدة، ووَادَ تطور هذه العربات. لكن ذلك كان نصراً غير نهائي. فبعد بضع سنوات أبطأ البرلمان التشريع المعادي لمركبات الطريق، لكن موت تيلفورد في عام ١٨٣٤م أكد القدر غير المواتي للسفر بالطرق البرية في إنجلترا. فلو كان توازن العوامل المؤسسية مختلفاً قليلاً، لربما طورت إنجلترا نظام طرق برية بدلاً من شبكة السكك الحديدية<sup>[١]</sup>.

ما هو العامل الأهم بين العوامل الرئيسة الأربعة التي ألهمت النمو الاقتصادي المستدام في الغرب - حقوق الملكية والعقلانية العلمية وأسواق رأس المال وتقنية البخار والتلغراف - سواء في الماضي أم في الحاضر؟ توقف المؤرخون الاقتصاديون طويلاً أمام هذا السؤال. يميل روزنبرغ وبيردزيل، في كتابهما "كيف اغتنى الغرب"، إلى العوامل التقنية الأخيرة، لأن التقدم فيها يوازي تقريباً النمو في الاقتصاد العالمي، في حين تراجعت حماية حقوق الملكية في القرن العشرين<sup>[٢]</sup>. وكذلك يؤكد المؤرخ الاقتصادي جاك غولدستون أيضاً على المحركات البخارية ومحركات الاحتراق الداخلي باعتبارها العامل الأساسي في انفجار النمو في القرن التاسع عشر<sup>[٣]</sup>. لكن هناك آخرون، من أمثال المؤلف توم بيثيل Tom Bethel والاقتصادي هيرناندو دي سوتو، لا يشكّون في استحالة التقدم الاقتصادي دون حقوق الملكية<sup>[٤،٥]</sup>.

إن تأملاً قصيراً يكشف أن جميع المؤرخين والمؤلفين على حق وكلهم على باطل في الوقت عينه. فالنمو الاقتصادي الحديث يمكن أن يُشَبَّه بالشبكية الهيكلية لناطحات السحاب، يدعم كل عنصر فيه كل العناصر الأخرى، ولا يمكن لأحدها أن يقف صامداً في مكانه دون الآخرين.

يبرهن تطور السكك الحديدية البخارية والتلغراف الكهربائي هذا المفهوم بوضوح شديد. فما كان لهذه الاختراعات الكبرى أن ترى النور دون الحافز الذي توفره حقوق الملكية والعقلية العلمية والتمويل من أسواق رأس المال. وهنا مجدداً نجد أن دقائق كل مؤسسة مهمة في ذاتها. فبريدجوتر، على سبيل المثال، لم يكمل قناته حتى عام ١٧٦٧م، عندما مكنته أسعار الفائدة الهابطة بعد حرب السنين السبعة من الحصول على تمويل للبناء النهائي. وبالمثل تستفيد أسواق رأس المال من حقوق الملكية الآمنة. فقد ولدت المؤسسات المالية الحديثة ببريطانيا مباشرة بعد أن قيدت الثورة المجيدة لعام ١٦٨٨م قدرة التاج على السرقة. وكذلك ساعد الإطار الفكري العلمي والرياضي الصارم (أي علم الاقتصاد) في دفع أسواق رأس المال. فقد مكنت جداول هالي التأمينية، على سبيل المثال، من النمو السريع في صناعة التأمين في القرن الثامن عشر. وبدون صناعة التأمين ما كان للأعمال التجارية أن تتمكن من إدارة المخاطر، وفي غياب القدرة على إدارة المخاطر، ما كان لرأس المال أن يتوفر للمشروعات الجديدة.

وأخيراً وليس آخراً فإن شريان الحياة للتمويل يتدفق مع سيل المعلومات الذي بات ممكناً بفضل الاتصالات الحديثة. فنحن اليوم نأخذ مأخذ المسلمات المعرفة الآنية بالعرض والطلب الخاص بكل السلع تقريباً في كل مكان على الكرة الأرضية، وأين تكون الأشياء نادرة وأين تكون وفيرة. لكن فيما قبل العصر الحديث كان المستهلكون والتجار يتأخر عليهم معلومات السوق الحيوية بالأسابيع أو الشهور، وقد تكبدوا الكثير نتيجة لذلك. (في القرن العشرين حدث شيء من هذا النوع في الدول الاشتراكية. فهذه الدول كانت توجه إنتاج السلع بالأمر، وبذلك أعمت نفسها عن المعلومات الثمينة المتأصلة في أسعار السوق). كما يقلل النقل الكفاء الحاجة إلى رأس المال ذاته، وكذلك تكلفته. فالفاصل الزمني الأقصر بين الإنتاج والبيع يسمح لرجال الأعمال

باقتراض أموال أقل لفترات أقصر. وحيثما لا تتدفق المعلومات المالية بطريقة حرة وآنية، لن يقدم المستثمرون رأس المال. وبداية من أواخر القرن التاسع عشر أصبحت الشركة العامة الكبيرة هي المحرك الرئيس للرأسمالية. قبل ذلك كانت هذه الأعمال التجارية - في البداية الشركات التجارية فقط - تحتاج إلى وضعية الاحتكار لكي تديم العمليات وتجذب رأس المال. وبفضل القدرة الهائلة على الاتصال والنقل التي وفرها التلغراف والمحرك البخاري، أصبح البقاء ممكناً فقط للمنظمات الكبيرة التي يمكن أن تعمل حول العالم وتحصل على التمويل الكافي دون حماية حكومية.

بيد أن علاقة العقلانية العلمية بالعوامل الثلاثة الأخرى أقل وضوحاً. فالتقصي العلمي يمكن أن يكون هداماً، لأنه يتحدى الوضع الراهن. كان ذلك ينطبق بوجه خاص على أوروبا الغربية في بداية العصر الحديث، حيث كان يمكن لنظرية مبتكرة، أو حتى التقدم في الأجهزة العلمية، مثل تلسكوب غاليليو، أن يوصل صاحبه إلى حضن محكمة التفتيش الدافئ. وحتى في العصر الحديث لا تزال هناك دول يمكن للتقصي الفكري النزهي فيها أن يكون قاتلاً. تزدهر العقلية العلمية على أفضل نحو في المجتمعات التي تنتقل فيها المعلومات بسرعة، والتي تحمي الاختلاف والحرية الفردية، رفيقي الدرب لحقوق الملكية. يفسر هذا الارتباط بين الحرية الفردية والتقصي العلمي المفارقة التي تكشف عن نفسها في كون الولايات المتحدة بعبادة الفرد النرجسية فيها لا تزال تقود العالم في الإبداع العلمي رغم نظامها التعليمي المتدهور.

وأخيراً فإن الحجة المؤيدة لحقوق الملكية هي نفسها استقرائية وتجريبية في الأساس، أي تقوم على العقلانية العلمية. فتكفي نظرة عرضية على العالم لتثبت أن الدول التي تحمي حقوق الملكية أفضل تزدهر أكثر. وأفضل طريقة لإعاقة ثروة الأمم هي أن تعيق المرور الحر والمفتوح للسلع والمعلومات. والعقيدة الماركسية التي تتطلب بطبيعتها قفزة هائلة للإيمان الاستدلالي تنهار تحت أقصر اعتبار للمعلومات التجريبية.

تبدو حقوق الملكية اليوم المقوم المهم للنمو الاقتصادي. لكن ذلك ظاهرة حديثة فحسب. ففي عالم اليوم تكون العوامل الثلاثة الأخرى أسهل في بلوغها كثيراً من حقوق الملكية. وكما سنرى في الفصل التاسع، فإن العوامل الثقافية المترسخة عميقاً تجعل ضمان الحرية الفردية وحقوق الملكية أمراً صعباً في كثير من الدول. وعلى العكس من ذلك بلغ اليونانيون القدماء وإنجليز القرون الوسطى حقوق الملكية المكتسبة في مرحلة مبكرة جداً من تطورهم الاقتصادي والسياسي، لكنهم لم ينموا لأنهم لم تتوفر لديهم العوامل الثلاثة الأخرى.

وفي التحليل الأخير نقول إنه من الهراء أن نحكم على الأهمية النسبية للعوامل الأربعة الأساسية لتطور أية دولة، تماماً كما أن من الهراء أن نسأل عما إذا كان الدقيق أم السكر أم السمن أم البيض هو المقوم الأهم في الكعكة. فكلها أساسية، وكل واحد منها يكمل الآخرين. وبدون كل المكونات الأربعة لن تكون هناك كعكة.

### الأمم

#### Nations

- السابقون - هولندا وإنجلترا
- اللاحقون ● الأخيرون

أصبح العالم، على مدار القرنين الماضيين، مكاناً أكثر رخاء. وقد اتسمت هذه العملية بالتفاوت، فبدأت بعض الأمم تنمو سريعاً في أوائل القرن الثامن عشر، وبدأت غيرها في وقت لاحقاً، وثمة أمم ثلاثة لم تبدأ مطلقاً. أنتج ذلك فجوة هائلة بين من يملكون ومن لا يملكون على كوكبنا. من أدلة تلك الفجوة أن أغنى أمة في العالم في عام ١٥٠٠ -إيطاليا- كان ناتجها المحلي الإجمالي لكل فرد يزيد ثلاثة أضعاف أو أقل عن نظيره في أفقر دول العالم آنذاك. بينما في عام ١٩٩٨ م كان الناتج المحلي الإجمالي لكل فرد في أغنى أمة - الولايات المتحدة - يزيد بأكثر من خمسين ضعفاً عن نظيره في أفقر دول العالم<sup>(١)</sup>. وقد أدى تغلغل وسائل الاتصال في الحياة المعاصرة إلى حشر أنوف أمم العالم الأقل ثراء في نوافذ العرض في أمم الرخاء الغربية. ويؤدي جمع فقراء العالم وأغنيائه على صعيد واحد إلى تضخيم الضرر الناتج عن عدم التوازن ورفع درجة حرارة الصراعات الثقافية والسياسية والدينية الكثيرة في عالمنا.

يتناول هذا القسم جذور الفجوة الواسعة بين الأغنياء والفقراء، أي كيف وصلت بعض الدول أولاً، وبعضها لاحقاً، ولم يصل بعضها الآخر حتى الآن. ستتضح هذه

العملية في الدول الممثلة. يتقصى الفصل السابع كيف وُلدت الثروة الحديثة أولاً في أمتين: هولندا وإنجلترا. ويركز الفصل الثامن على ثلاث أمم اقتفت أثر الأمتين الأولين: فرنسا وأسبانيا واليابان. وفي هذا الفصل أيضاً ستتعرف على العقوبات التي أعاقَت النمو الاقتصادي، ونعرض كيف تم التغلب عليها في النهاية. ويعرض الفصل التاسع تشريحاً للفشل في العالم الإسلامي وفي أمريكا اللاتينية، ويحلل التفاعلات الحرجة بين الدين والثقافة والسياسة والميراث الاستعماري والاقتصاد.

على أنه لا يوجد مجال كاف لكثير من القصص المهمة، مثل التطور والمرونة المبكرين لألمانيا، أو عمق الفقر الذي يضرب كل أفريقيا جنوب الصحراء تقريباً. لكن بنية هذا الكتاب ستقدم، على الأقل، إطاراً يمكن أن يطبق على أية أمة، ويوجه القارئ المهتم في الاتجاه الصحيح.