

الباب الثالث

مشاكل صنع السياسات والإدارة الاقتصادية

عندما يجتاز الاقتصادى ويتشاءم !

يعتبر المؤتمر السنوى للاقتصاديين المصريين من أهم منتديات الفكر الاقتصادى فى مصر ، ومنتظره من عام إلى آخر سعياً وراء ترسيخ أسس الحوار الاقتصادى ، واستكشافاً لنتائج البحث العلمى الذى ينشغل به دارس الاقتصاد المصرى والسياسة الاقتصادية .

ولقد كان مؤتمر هذا العام جميل التنظيم ، وكانت الأوراق المقدمة على مستوى رفيع يتناسب مع أهمية الموضوع وهو " مسار الاقتصاد المصرى فى الثمانينيات " .

مع ذلك فقد خرجنا من قاعات هذا المؤتمر ونحن نشعر بالعجب لنزعة التشاؤم وعدم الرضا التي انعكست فى كثير من أوراق المؤتمر عن تجربة الاقتصاد المصرى فى السبعينيات ، وأمتدت هذه النظرة إلى الثمانينيات فوجده الكثير من الباحثين مليئاً بالمحاذير والتحديات .

أعراض العلم الكئيب :

ولعل هذه النظرة للأمور وجدت تمثيلاً واضحاً لها فى ورقة الدكتور جودة عبد الخالق عن « إمكانيات نمو الاقتصاد المصرى فى عقد الثمانينيات فى ضوء تجربة السبعينيات » . إذ ينتهى الباحث إلى أن النمو السريع والتحولت الهيكلية التى حدثت فى الاقتصاد المصرى خلال السبعينيات قد خلقت اقتصاداً كبير الحجم ضعيف البنية ، ويشكو الدكتور جودة من أن النمو فى الاقتصاد القومى لم يكن متوازناً ، حيث أن أسرع معدلات النمو انحصرت فى قطاعات الخدمات والنقل والمواصلات وبالذات التجارة والبنوك والسياحة وقناة السويس ، وقطاعات الانتاج الأولى وبالذات البترول . ونتج عن ذلك أن قطاع الخدمات وقطاع الانتاج الأولى قد احتلا نصيباً أكبر فى الناتج القومى بالمقارنة بالكثير من الدول التى تتمتع بمستوى مقارب من عدد السكان ومتوسط دخل الفرد .

وبالرغم من أن علم الاقتصاد قد اشتهر منذ عهد مالتوس بأنه « العلم الكئيب » ، فإنه من المثير للدهشة أن يرى بعض باحثى المؤتمر الكثير من النذر فى بيانات وانجازات يتفق أغلبية خبراء التنمية فى العالم الثالث على أنها قراءات مشجعة للغاية . فالجميع متفقون على أن معدلات التنمية الحقيقية للاقتصاد المصرى فى النصف الثانى من السبعينيات ، والتي قاربت ٩٪ سنوياً ، وكذلك معدلات الاستثمار التى بلغت ٢٨٪ من الناتج القومى الإجمالى ، هى معدلات قياسية بالنسبة للاقتصاد المصرى وللغالبية من الدول النامية ، فإذا تذكرنا أن هذه المعدلات قد حققت فى أعقاب حرب أكتوبر المجيدة ، التى كلفت الدولة الكثير من الموارد والتى فى سبيل الإعداد لها ضحينا بالكثير من الاستثمارات المنتجة وسمحنا لكثير من مرافقنا العامة بالتدهور والتهاك ، لأتضح لنا

مدى نضاعة إنجاز الاقتصاد المصرى فى السبعينيات وسمحنا لأنفسنا بالشعور بالرضا بدلا من السخط .

ولا يضير النمو الاقتصادى فى السبعينيات أنه كان غير متوازناً . فالتنمية الاقتصادية بطبيعتها عملية غير متساوية الجوانب تنمو فيها قطاعات رائدة بمعدلات أزيد من قطاعات أخرى . وأعتقد أن الدكتور جودة يتفق معنا فى أن النمو السريع الذى تحقق فى السبعينيات لم يكن ليتحقق لو اعتمدنا فقط على قطاع الصناعة والزراعة ، حيث أن هذه الصناعات تتطلب تكاليف استثمارية باهظة وتأخذ مشروعاتها فترة طويلة حتى تصل إلى مرحلة الإنتاج .

أما عن الإدعاء بأن الاقتصاد المصرى قد تحول فى السبعينيات إلى اقتصاد كبير الحجم ضعيف البنية لاعتماده على قطاعى الخدمات وإنتاج البترول ، فهو إدعاء مردود عليه ، وينشأ فى نظرى من تفضيل غير موضوعى لقطاعات الإنتاج السلمى على قطاعات الخدمات ، ومن المفاضلة الرومانتيكية بين السلع . فالدكتور جودة يعنى نزول القطن من فوق عرش الصادرات السلعية المصرية ليحل محله البترول . كأننا فى الاقتصاد نستطيع أن نفضل سلعة على أخرى لذاتها . أما عن تفوق قطاع الخدمات ، فأنى أتفق مع القول بأن إنجازات القطاعات السلعية كانت مخيبة للأمل ، وأن هناك مجالاً كبيراً لتحسين أداء القطاع السلمى فى الصناعة والزراعة عن طريق إصلاح سياسة الأسعار وإدارة القطاع العام وإزاحة معوقات الاستثمار ... إلخ . مع ذلك فإن النظرة الطويلة الأمد للاقتصاد المصرى ترى أن خلاصة يتمثل فى التركيز على الخدمات إلى جانب الصناعات التى تعظم من مساهمة العامل المصرى فى الإنتاج .

وقد كان نجاح السبعينيات يعتمد على قدرة مصر على الاستجابة لطلبات السوق العربية للخبرة المصرية ، وكذلك على نمو قطاع المواصلات الدولية وبالذات قناة السويس وخط أنابيب سوميد بعد أن حرمت مصر والعالم من هذه الخدمات أثناء الاحتلال الاسرائيلى لسيناء . كذلك فإن السياحة العربية والأجنبية حققت -خولا تتناسب مع ثروة مصر الثقافية والتاريخية ودورها فى المنطقة . وأخيراً يجب أن نذكر النمو فى القطاع

المصرفى والاستثمارى . ولاشك أن النمو فى هذا القطاع قد قفز بمصر على الأقل عشرين عاماً من الناحية الفنية ، ورفعت بقدرات بنوك القطاع ، لعام والخاص إلى مستوى يقارب ذلك الذى تقدمه البنوك فى العالم المتقدم وفى العالم الغربى . وقد انعكس هذا النجاح فى تضاعف ودائع البنوك وانتشار العادة المصرفية بشكل لم يكن متوقِعاً فى الستينيات . وتعرضت لهذا الجانب من النمو ورقة الاستاذ محمود شاكر عن « دور البنوك الوطنية فى تعبئة المدخرات المحلية » .

ونؤكد هنا أن نمو قطاع الخدمات فى السبعينيات كان إصلاحاً لوضع غير طبيعى تمثل فى الإهمال المتعمد والقيود التى كبلت هذا القطاع فى السبعينيات .

بعض الظواهر الجديدة فى الاقتصاد القومى :

ونحب هنا أن نعرض للورقة التى تقدم بها الأستاذ الدكتور محمود عبد الفضيل عن « الجديد فى الاقتصاد المصرى » وهذه الورقة هى محاولة نابغة لاستقراء المستقبل من دروس الحاضر . ويعرض الباحث تيارات وعوامل جديدة فى الاقتصاد المصرى يجب أن يتنبه لها الاقتصاديون . وبالفعل فإن أحد مثالب التحليل الاقتصادى للمجتمع المصرى هو عدم استجابة الباحثين بالسرعة الكافية للتغيرات الواسعة فى الاقتصاد المصرى فى العقد الأخير .

ويركز الدكتور عبد الفضيل على أربع ظواهر جديدة ، أو كما يسميها آليات جديدة ، فى الاقتصاد المصرى وخصوصاً فى النصف الثانى من السبعينيات . هذه الظواهر سيكون لها أكبر الأثر على مسار الاقتصاد فى الثمانينيات وهى :

ظهور بعض الملامح الريعية فى الاقتصاد المصرى . ويعنى بذلك أن جزءاً كبيراً من الناتج القومى أصبح مصدره دخولا ريعية أو شبه ريعية وليس دخولا منتجة . والمقصود بالريع فى الاقتصاد الفرق بين دخل عامل الانتاج الحالى ودخله فى الاستخدام البديل . ويضم الدكتور عبد الفضيل ضمن هذه الفئة صادرات البترول ودخل القطاع السياحى ودخل قناة السويس إلى جانب تحويلات العاملين فى الخارج . ويقدر هذه الدخول الريعية بما يزيد على ثلث الدخل القومى .

وينتج عن ظهور هذه الدخول الربعية الجديدة انتشار الاستهلاك التظاهرى إلى جانب تخفيض قيمة العمل الشريف غير الربعى ..

ومع اعجابنا بالاستخدام البارع لمفهوم الربيع فى تحليل الاقتصاد المصرى فإننا مع ذلك نختلف مع نتيجة هذا التقييم ، ذلك أن الدخول الجديدة الكبيرة للعاملين فى الخارج لا يمكن اعتبارها بالمرّة دخولا ربعية حتى لو كان مصدر الطلب عليها هو ربيع الناتج البترولى . ذلك أن إنتاجية العاملين فى الخارج تفوق كثيراً الدخول التى يحصلون عليها - بسبب استغلال أصحاب الأعمال فى تلك الدول لظروف السوق المصرية . وكنا نعرف أن فى كثير من أسواق الشرق الأوسط يتحدد الأجر ليس بالإنتاجية بل حسب مصدر العامل . وكذلك فإن المنافسة بين السياحة المصرية والسياحة فى جنوب أوروبا وشمال أفريقيا تمنع عوامل الإنتاج السياحى فى مصر من الحصول على دخل ربعى . ونفس الشئ يمكن أن يقال بالنسبة لقناة السويس حيث تمنع اقتصاديات النقل البحرى وخصوصاً بعد ظهور الناقلات العملاقة من زيادة تعريفه المرور بالقناة مما يمكن من الحصول على دخل ربعى .

مع كل هذا نتفق مع الدكتور عبد الفضيل فى أن مصادر الدخل المتنوعة من البترول وتحويلات العاملين فى الخارج ... إلخ تزيد من فرص نجاح الاقتصاد المصرى فى الأمد الطويل لو استخدمت هذه الدخول بشكل يقوى الاقتصاد القومى ويقلل من تبعيته . ولو أن الدكتور عبد الفضيل يتصور وقتاً عصيباً للاقتصاد المصرى فى الثمانينيات حيث أنه يتوقع تراجع مصادر الدخل « الربعية » الأربعة .

الظاهرة الثانية التى يذكرها الدكتور عبد الفضيل هى ظاهرة دلولية المعاملات - حيث وصلت الودائع بالعملة الأجنبية (أساساً اللولار) إلى ٢٥٪ من مجموع الودائع المحلية . ولاشك أن هذه الظاهرة تعقد السياسة النقدية وتحد من سيطرة السلطات الاقتصادية على مسار الاقتصاد القومى .

ثالثاً ، ظهور قطاع شركات الانفتاح الذى زادت شركاته عن ٥٥٠ شركة ويتمتع هذا القطاع بنواحٍ مميزة فى هيكل الأجور ودرجة التكتيف الرأسمالى والمميزات

الضريبية والتي يتمتع بها . ويسبب وجود هذه الشركات إزدواجية للاقتصاد القومى -
كنا قد تخلصنا منها فى الخمسينيات والستينيات .

رابعا ، ظهور قطاع المعاملات الخفية أو ما يسمى أيضاً « اقتصاد تحت
الأرض » ويعنى هذا ظهور قطاع واسع من المعاملات التى تتم بعيداً عن أنظار
السلطات الاقتصادية ولا تخضع للضرائب أو لقوانين حماية المستهلك ...

ويختتم الدكتور عبد الفضيل ورقته بالتركيز على التحديات الجديدة التى تفرضها
هذه الظواهر أو الآليات الجديدة فى الاقتصاد القومى .

المزيد من البحث ، والتفائل :

ولعلنا نلخص انطباعنا عن روح المؤتمر العلمى السابع للاقتصاديين المصريين
بأن الباحثين فى هذا المؤتمر قد وجدوا فى تغييرات السبعينيات الكثير من المحاذير التى
تدعو للتشاؤم . وتصيب بعضهم بالحيرة بخصوص مسار الاقتصاد القومى فى
الثمانينيات . ومما يزيد من هذا الشعور قلة البيانات الإحصائية الدقيقة وصعوبة
الحصول عليها .

وعليه ، فإننا ندعو إلى المزيد من البحث والدراسة فى تجربة السبعينيات والمزيد
من الاستعداد لمصاعب الثمانينيات عن طريق تقوية المؤسسات الحكومية المسؤولة عن
تكوين السياسة الاقتصادية .

**وهل لنا أن نطلب أيضاً من الاقتصاديين المصريين المزيد من
التفائل ؟**

أزمة الاقتصاد بين الاقتصاديين المصريين

عقد في القاهرة خلال الفترة من ١٢ إلى ١٤ مايو ١٩٨٣ المؤتمر الثامن للاقتصاديين المصريين ، وكان موضوع هذا العام هو « دور الدولة في النظام الاقتصادى المختلط » . وبرغم اتساع دائرة الموضوع والخبرة الخاصة التى تتمتع بها مصر فى تجربة أنماط مختلفة من النظام الاقتصادى المختلط على امتداد تاريخها البعيد ، إلا أن مؤتمر هذا العام جاء مخيباً للآمال ، ولوحظ انخفاض المستوى العلمى للبحوث وذلك اضمحلال عدد الحاضرين وقلة النقاش المدروس ، واشتكى بعض المخضرمين من قلة الوجوه الجديدة هذا العام وإن عليهم عاماً بعد آخر أن يحملوا عبء المؤتمر بالكامل .

نشرت في « الأهرام الاقتصادى »
فى ١٣/٦/١٩٨٣ .

نرجو أن لا تكون تجربة هذا العام مؤشراً للمستقبل وخصوصاً أن المؤتمر السنوى للاقتصاديين المصريين كان قد أصبح حدثاً مهنياً ذا شأن . يسعى له الجميع إما بالبحث أو الحضور والمناقشة .

مع ذلك فإن أزمة المؤتمر هذا العام هي في اعتقادنا جزء من أزمة الاقتصاديين المصريين على العموم . وهي أزمة تشمل علم الاقتصاد والمهنة وكذلك أصحاب المهنة . ولهذه الأزمة ظواهر مختلفة نقدمها تباعاً .

أزمة علم الاقتصاد :

مما لاشك فيه أن علم الاقتصاد اليوم يعاني من أزمة طاحنة وينطبق هذا الحكم على علم الاقتصاد في المجتمع الرأسمالي وكذلك في المجتمع الاشتراكي ذو التخطيط المركزي . ففي الاقتصاد الرأسمالي أصبحت بعض النظريات السابقة غير ذات مغزى ، وضعت دلالاتها وخصوصاً لزيادة تعقيد النظام الاقتصادي الرأسمالي نفسه ، واحتار الاقتصاديون بين استخدام السياسة النقدية والمالية ، في عصر تزامن فيه التضخم مع البطالة العالية وزادت التكتلات الاقتصادية في السوق من احتكارات إلى نقابات عمال إلى جمعيات للمستهلكين مما خلق مدارس اقتصادية تتشايح فيها الآراء بتعصب ، وانتقل الكثير من البحث الاقتصادي إلى مجال نظرية اللعب أو المناورة . كذلك انزوى الاقتصاد الرأسمالي في شرنقة الاقتصاد الرياضي ، وهو في ذلك يعيش في عالم سعيد مليء بالفروض المنطقية ، وينزلق فيه على منحنيات سواء طيعه ، مع العلم أن كل المعادلات قابلة للتفاضل على الأقل مرتين ، وهو يصل دائماً إلى نتائج متوازنة ومستقرة ! .

أما الاقتصاد المخطط فهو يعيش في عالم التخطيط الكمي ، وفيه معاملات المدخلات والمخرجات كلها ثابتة على الأقل خلال الخطة الخمسية أو السنوية ، وفيه تكرر هيكل الانتاجية الماضية في المستقبل ، وينبؤ دور السوق وجهاز الأسعار والتغير التكنولوجي . وبينما يعاني الاقتصاد الرأسمالي من دورات الكساد والتضخم ، يعاني

الاقتصاد المخطط من نقص بعض السلع وتراكم المخزون من السلع غير المرغوبة ، ومن عدم كفاءة استخدام الموارد ... إلخ .

أزمة البحث الاقتصادى :

بالرغم من تطور الاتصال والحاسبات الالكترونية إلا أن كمية البحوث الاقتصادية النظرية والتطبيقية لا تتناسب مع مركز مصر الريادى فى هذا المجال العلمى الذى كان يتمثل أيضاً فى مجلات علمية رائدة مثل « مصر المعاصرة » وجمعيات مثل جمعية الاقتصادى السياسى والتشريع ، كذلك فقد تحولت البحوث الاقتصادية من سلعة عامة يقدمها الباحث كمساهمة فى رفع مستوى الفهم الاقتصادى وتحليل السياسة الاقتصادية وكيفية تحسين القرار ، إلى سلعة خاصة تنتج بالطلب وحسب احتياجات معينة . وبالتالي انشغل الاقتصادى الآن فى انتاج أبحاث مقابل أجر عن موضوعات بعضها عام قد يهتم الهيئة التى تمويل البحث أن تدفع وجهة نظر معينة فيه ، أو انصرف إلى دراسات ذات موضوع محدد وبالذات فى الصناعة النامية الجديدة المسماة « دراسات الجدوى » ، حيث يكون دور الاقتصادى فى هذه الحالة هو دراسة اقتصاديات مشروع معين وينحصر اهتمامه فى المعتاد فى تبرير إنشاء المشروع من الناحية المالية ، رغم أن البعض أحياناً يومية بشكل عارض لبعض الآثار الإجتماعية للمشروع . واشتكى الكثيرون ومنهم مثلاً الدكتور جلال أمين أن بعض هذه الدراسات تشمل من الفروض غير الواقعية ما يشيب له شعر الوليد ، وفى أحيان أخرى تحولت صنعة دراسات الجدوى إلى كهنوت خاص يشبه قراءة البخت فى أوراق الشاي !

أزمة التعليم الجامعى الاقتصادى :

لاشك أن المؤسسات التعليمية المصرية عموماً تعاني من أزمة كبيرة بما فى ذلك ازدهام الجامعات وقلة هيئة التدريس وغياب العلاقة القريبة بين الطالب والأستاذ ، وعدم تشجيع البحث العلمى الذاتى ، ... إلخ ، مع ذلك فإن التدهور فى مستوى خريجى كلية الاقتصاد والعلوم السياسية يعتبر من أكبر نكسات السبعينيات التى يشكو منها

الاقتصاديون ، ذلك أن هذه الكلية التي تحتفل هذا العام بتخريج الدفعة العشرين كانت قد أنشئت فى أوائل الستينيات فى وسط جو مفعم بالأمل بخصوص القدرة على التغيير الاجتماعى والنهوض بالاقتصاد القومى والمساهمة فى صناعة القرار الاقتصادى والسياسى . وتمتعت الكلية ، بما لها من حجم صغير وكثرة الأساتذة النسبى ، بمكانة خاصة ، وقدمت تعليماً اقتصادياً على مستوى عالمى . مع ذلك فقد أصابها ما أصاب غيرها من تخمة فى الطلبة وندرة فى الأساتذة حيث لجأ الكثير منهم إلى الإعارات ، وظلال البحوث العلمية المشتركة ، ومعامل دراسات الجوى . مع ذلك ، فإن الكلية تفخر بالمساهمة فى صنع القرار الاقتصادى والسياسى عن طريق الأساتذة الأفاضل الذين قبلوا مناصب وزارية ، أو الذين يقدمون النصيحة الاقتصادية أو يديرون الندوات والمؤتمرات الاقتصادية . واصطدم خريجو الكلية أيضاً بواقع سوق العمل الذى لا تتحدد فيه هوية الاقتصادى ، ويتنافسون فيه مع خريجي الكليات الأخرى من أصحاب الرأى فى المشاكل الاقتصادية وإن انعدمت لدى بعضهم القدرة على التحليل الاقتصادى .

وأيضاً يعانى خريجو الكلية من منافسة خريجي الجامعة الأمريكية ، وهم أن ملكوا التفوق فى الانجليزية والقدرة على البحث العلمى المستقل إلا أنهم يفتقدون الكثير من المعرفة بالمؤسسات التشريعية والاجتماعية والاقتصادية المحلية .

أزمة التمثيل النقابى :

الحل للكثير من المشاكل المهنية للاقتصادى المصرى يتمثل فى إيجاد التكوين النقابى الصحيح لهم . ولقد ساهم كاتب المقال فى إنشاء جمعية خريجي كلية الاقتصاد والعلوم السياسية التى تأسست تحت رئاسة الأستاذ مصطفى كمال أحمد فى ظروف ما بعد النكسة . وكان الأمل أن تساهم الجمعية ليس فقط فى رفع شأن خريجي الكلية بل أيضاً فى بناء دولة المؤسسات . مع ذلك فإن هموم الخريج انعكست على الجمعية . ويسعى الآن الكثير من الخريجين فى أن يدفعوا بتمثيلهم النقابى عن طريق المشاركة فى شعبة الاقتصاد فى نقابة التجاريين ، وجاءت نتيجة انتخابات هذا العام لتعطيهم الكثير من الأمل .

أزمة الأيديولوجية :

لاشك أن المجتمع العلمى الاقتصادى المصرى تتنازعه الكثير من التيارات الايديولوجية . والذين حضروا المناقشة الأخيرة لمؤتمر هذا العام وجدوا أن الكثير من اختيارات السياسة الاقتصادية قد تدخل فى نطاق التفضيل الايديولوجى . وليس هناك حرج من هذا التعدد ، فنحن نسعى جميعاً إلى مصلحة الوطن . مع ذلك فالخوف أن لا يستطيع المؤتمر أن يفتح بابه لكل التيارات وأن تتمو فنة للسيطرة على مقدراته . من ناحية أخرى هناك تيارات تعمل كلية خارج المؤتمر ، وربما خارج مهنة الاقتصاد كما ندرسه فى جامعاتنا . ونذكر بالذات المنهج الإسلامى فى معالجة مشاكل الاقتصاد فى البلاد النامية . وبالفعل فإن من تدرب فى مدارس آدم سميث والمدرسة الكلاسيكية الاقتصادية أو فى مدرسة الاشتراكيين ينظر إلى الاقتصاد الإسلامى ، الذى هو انعكاس لنظم مجتمع مختلف تماماً ، نظرة كولبس إلى القارة الجديدة : أى نظرة مشوبة بالكثير من الغموض والحيطه والحذر ، فيها بعض البهجة والزهو ، والكثير من الاستخفاف بقاطنها !

كيف نسعى إلى تحسين مستوى النقاش الاقتصادى :

لاشك أن أزمة مهنة الاقتصادى المصرى هى انعكاس للكثير من العوامل المتفاعلة التى ذكرنا بعضها فيما سبق . ومفتاح القضية هو فى رفع المستوى المهنى للاقتصادى عن طريق العمل النقابى ، وأيضاً عن طريق مساعدة التعليم الاقتصادى فى مصر على أن ينهض من كبوته . كذلك هناك دور كبير للدولة فى تشجيع الأبحاث التطبيقية وتمويل النشاط البحثى لأساتذة الجامعة لطلبة الدراسات العليا . وأخيراً على وزارات المجموعة الاقتصادية أن تتبنى أنشطة بحثية قومية . ومن أهم التسهيلات توفير البيانات والتمويل اللازم لاستخدام الحاسب الآلى ..

كذلك فإن مهنة الاقتصاد مستفيدة من حوار قومى نشط فى القضايا المصيرية .

الحل الخاطيء لأزمة المرور

لاشك أن الإنسان المصرى يأخذ حياته بيده عند ركوبه أياً من وسائل المواصلات المتاحة سواء الخاصة أو العامة ، قصرت رحلته أم طالت .

وتطالعنا الجرائد كل يوم بالكثير من كوارث الطريق العام ، وبالذات الطريق السريع وتتعدد الأسباب والموت واحد ، فإلى جانب جنون السرعة ، والحوادث الراجعة إلى سوء القيادة أو إلى عيوب فى السيارة ، هناك المطبات المفاجئة ، والعربات واللوارى المتوقفة فى منتصف الطريق نون حساب ، وفى الليل نون إنارة ، وربما نضيف أيضاً إلى ذلك الكثير من اشغالات الطريق .

ويتطلب التحليل العلمى لظاهرة فوضى الطريق العام أن نجردها من الكثير من الحواشى ونركز على الصلب ثم نقدم أسلوباً للحل ، ونستطيع أن نلخص أسباب هذه الظاهرة التى نسميها كارثة النقل العام فى العوامل التالية :

(١) التركيز على الحل الفردى لمشكلة المواصلات :

أحد أسباب أزمة المواصلات ، وما يرتبط بها من فوضى المرور وكثرة الحوادث أن فترة السبعينيات قد شهدت تركيزاً على الحل الفردى لمشكلة المواصلات ، وتدهوراً فى المركز النسبى للمواصلات العامة سواء داخل المدن أو خارجها .

فى الفترة بين ١٩٧٣ - ١٩٨٢ تضاعف عدد السيارات الخاصة فى الجمهورية حوالى خمسة مرات ، وضاعت الفرصة فى إمكانية تقديم حل سريع ورخيص لمواصلات المدن ، وبالرغم من التطور النسبى لخدمة الأتوبيسات العامة ، فإن النمو فى هذا المجال لم يواكب النمو التكنولوجى فى مجال النقل . أما خدمة السكك الحديدية فيتفق الجميع على تدهورها ليس فقط من حيث انتظام المواعيد ولكن أيضاً من حيث نظافة المحطات والقطارات ناهيك عن الحوادث المروعة الأخيرة التى أطاحت بسمعة هذه الوسيلة للنقل بصفتها الأكثر أمناً . من ناحية أخرى نجحت المبادرة الفردية فى تطوير خدمة النقل الجماعى بتاكسى السرفيس والميكروباص ، وبالتالي التخفيف من المشكلة بالنسبة للقادرين ..

ويرجع نجاح السيارة الخاصة والتاكسى ليس فقط إلى التدهور الذى شمل الخدمة العامة ولكن أيضاً إلى التدعيم الاقتصادى الخفى الذى تتمتع به السيارة الخاصة . فبرغم شكوى أصحاب السيارات من الضرائب الجمركية على السيارة ومن الضرائب السنوية ، إلا أن السيارة تتمتع بالكثير من الدعم الحكومى . وأول صور هذا الدعم هو فى السعر المنخفض للبنزين . فالسعر المحلى للوقود يقل عن ثلث السعر العالمى . ومن ناحية أخرى ، يتمتع سائق السيارة بحق استخدام الطريق العام ليس فقط فى المرور ولكنه أيضاً فى تخزين السيارة دون مقابل . وتطبق الكثير من الدول

المزدحمة ، ومنها سنغافورة ، نظام تطبيق تعريفية أو ضريبة خاصة على السيارات التي تدخل وسط المدينة فى ساعات الذروة ، وتطبق بول أخرى ضريبة غير مباشرة تتمثل فى توفير حارات أو طرق سريعة للسيارات التى تحمل أكثر من ثلاثة ركاب ، وعلى قائد السيارة المنفرد أن يعانى من ازدحام الطريق البطيء .. إلخ .

والاعتماد على السيارة الخاصة فى حل مشكلة المواصلات لا يتناسب مع الوضع الاقتصادى المصرى ، كما أنه قد ثبت فشله فى الدول الرأسمالية المتقدمة التى تسمى الآن إلى التركيز الأكثر على وسائل النقل العام داخل المدن وبين المدن . وقد كان المحرك الأساسى فى هذا الاتجاه هى أزمة الطاقة الطاحنة التى واكبت رفع أسعار البترول والمقاطعة العربية للولايات المتحدة وبعض الدول الغربية الأخرى بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ . وكان رد فعل الدول الغربية فى هذا الشأن سريعاً ، فإلى جانب رفع أسعار وقود السيارات ، وتخفيض السرعة على الطرق السريعة إلى حوالى ٩٠ كم/ساعة فى أمريكا وأكثر قليلا فى أوروبا ، وتشجيع إنتاج السيارات الصغيرة ، سعت أمريكا إلى احياء وسائل النقل العام بها التى كانت قد بدأت تحتضر ، ومن ذلك إعادة تنظيم ودعم السكك الحديدية فى شركة عامة لنقل الركاب ، وتدعيم وسائل النقل العام بالمدن وكذلك إنتاج عدد من خطوط مترو الأنفاق فى واشنطن العاصمة ، وسان فرانسكو ... إلخ .

وأتبعت أوروبا خطوات مماثلة وإن كانت شبكات المواصلات العامة بها أكثر تقدماً من تلك التى فى الولايات المتحدة .

المفهوم الخاطيء لديمقراطية الطريق العام :

نحن شعب متساهل ونعتبر الطريق العام ملك للجميع ، مع ذلك فإن قيادة السيارات أمر خطير . والفروض أن قيادة السيارة على الطريق العام هى حق يتكسبه السائق « حسن السير والسلوك » ، والسيارة الأمنة . مع ذلك فإن الكثير من السائقين يستجيبون لشريعة الغاب أكثر من شعار « السواقة نوق وفن » . والمؤهل المطلوب لإثبات أحقية السائق فى الرخصة تتمثل فى نجاحه فى قيادة سيارته أو سيارة صديقه أمتاراً معدودة بين مجموعة من القراطيس البلاستيك البكءاء التى تكون طريق منحنى ، إلى

الأمم ثم إلى الخلف . وله بعد ذلك أن يفعل ما يشاء على الطريق ، كأن يسير ببطء شديد على الجانب الأيسر أو بسرعة هائلة على يمينه ، أو أن يخترق إشارة حمراء ، أو أن يقف فجأة لينزل راكباً أو يأخذ أجراً ، أو أن ينحرف انحرافاً شديداً ليتفادى طوية أو مطب صغير . المحظور الأوحى يتمثل فى تفتادى السرعة الكبيرة على الطريق السريع ؛ بالرغم من أن الغالبية الكبرى من حوادث الطريق تحدث داخل المدن وعند سرعات بطيئة نسبياً .

تدهور دور الدولة فى الرقابة والإشراف :

يأخذ الكثيرون مثال السكك الحديدية لتوضيح تدهور دور الدولة فى الرقابة والإشراف وتنظيم الحياة الاقتصادية . مع أن مصر كانت من أول دول العالم فى استخدام القطار حتى اعتمدت عليه الحياة الاقتصادية والاجتماعية للبلاد ، وأصبح مرور القطار فى ميعاده علامة من علامات الحياة فى الريف وانضباط الخدمة العامة .

مع ذلك ، وللأسف ، فإن السنوات العشرين الأخيرة قد شاهدت تدهوراً كبيراً فى الخدمات العامة ، بما فى ذلك دور الدولة فى التخطيط والإشراف . ولقد كان من الغريب أن نسمع من السيد وزير المواصلات ، أمام مجلس الشعب ، إن الوزارة غير مسئولة عن حادث الباخرة « العاشر من رمضان » التى احترقت وغرقت وعليها مئات الركاب لأن الباخرة لا تتبع الوزارة ، حيث أن الشركة المالكة شركة خاصة ، وإن كانت مملوكة مناصفة لحكومتى مصر والسودان . وهذه نظرة قاصرة للأمور . فإن مسئولية الوزارة تمتد إلى مراقبة سلامة السفينة ، وعدم ركوب أكبر من العدد المسموح به من الركاب ، وتوفير أنوات الحريق عليها .. إلخ . ويجب أن نسجل هنا أيضاً أن مشاكل الموظف العام وانخفاض دخله وعدم قدرته على تنمية وضعه المهنى والوظيفى قد ساهمت فى تدهور دور الدولة فى الرقابة والإشراف على خدمات النقل .

التركيز على أنواع محددة من المخالفات :

بالرغم من أن وزارة الداخلية تقوم بجهد مشكور في الحد من السرعة على الطريق السريع ، إلا أن مخاطر الطريق تتجاوز ذلك بكثير . ومن السهل أن يلاحظ المرء العدد الكبير للسيارات المخالفة المواصفات التي تسير على الطريق العام ، ومن المخالفات المنتشرة إطارات السيارات المسوخة ، أو الفوانيس الخلفية والأمامية المكسورة ، أو المرأة الجانبية غير الموجودة ، والفرامل السايبة .. إلخ .

بالطبع هناك فحص للسيارات كل ثلاث سنوات ، ولكن هذا غير كافٍ بالمرة والكثير من الدول تفرض الفحص السنوي أو نصف السنوي ، وإن كان تطبيق مثل هذا الحل في مصر يتطلب موارد لا تملكها شرطة المرور ، وفي الغرب أيضاً في بعض الدول العربية المستنيرة يتم الفحص في مراكز خدمة السيارات الخاصة وهناك طبعاً الكثير من الانتظام والأمانة من جانب أصحاب هذه المراكز .

وعلى أى حال فإن الفحص فقط غير كاف . ويجب أن تشمل الرقابة مخالفات السير في الطريق .

وتشكل اللواري وعربات النقل خطراً كبيراً وخصوصاً لما يبيده سائقوها من جرأة تتناسب مع حجم العربة ، بما في ذلك من حمل أحمال مكشوفة أو غير متوازنة سرعان ما تنفرط على الطريق ، أو أحمال تبرز من جوانب ومؤخرة العربة ، أو مواد سريعة الاشتعال .

ويتطلب مراقبة هذه المخالفات شرطة مرور راكبة قادرة على إيقاف وإزاحة المخالفين من الطريق .. كذلك يجب أن تتناسب المخالفة ، وبالذات تهديد حياة الآخرين وتعطيل سير المرور ، مع العقوبة المقررة .

سوء أحوال الطرق :

يرجع الكثير من حوادث الطرق إلى سوء حال الطريق نفسه . وينطبق هذا ليس فقط على الطرق الفرعية بل أيضاً على طرق رئيسية مثل طريق الصعيد وطريق مصر

أسكندرية الزراعى فى أجزاء كبيرة منه . وأحياناً يرجع تدهور الطريق لقدمه أو لسوء تنفيذه أو لمرور حمولات عالية عليه . وتفتقر الطرق للعلامات التى تبين مداخل ومخارج الطرق وتكاد تكون العلامة الموضحة لمخاطر الطريق من مطب صناعى أو طبيعى ، أو حاجز فى الطريق المظلم ... ، معدومة .

وكذلك تتسبب اشغالات الطريق فى زيادة خطورته ، ومن ذلك إحدى طرائف الحكم المحلى المتمثلة فى الصروح المقامة بالأسمنت المسلح وسط الطريق السريع ، التى ترحب بدخول راكب السيارة إلى المدينة ، أو تودعه ، إذا خرج ، عند مغادرته لها .

الدور التعليمى لوسائل الإعلام :

تشارك وسائل الإعلام فى الدول المتقدمة فى تعميم الوعى المرورى . وبالرغم من أن الإذاعة تقدم برنامجاً صباحياً مفيداً باسم « طريق السلامة » تعطى فيه ارشادات مرورية وتبحث فيه على اتباع مبدأ « السواقة ذوق وفن » ، إلا أن التلفزيون وهو السلاح الأخطر ، لا يكاد يقوم بأى دور فى هذا المجال ، مع سهولة الحصول على البرامج التدريبية والإرشادية اللازمة من الخارج . بل على العكس قد يساهم التلفزيون فى ترويج الأساليب الانتحارية فى القيادة بما يعرض من مشاهد المطارادات المثيرة التى لا تكاد تخلو منها حلقات المغامرات الأمريكية .

التركيز الخاطيء على الحل التكنولوجى :

وبالرغم من أن التكنولوجيا الحديثة قد تساعد كثيراً فى حل مشاكل النقل فى مصر ، إلا أن الفترة الأخيرة قد أظهرت أن التركيز الخاطيء على استخدام التكنولوجيا المتقدمة دون الاهتمام بالظروف المحلية والموارد البشرية العاملة فى مجال النقل لن تساهم فى تقديم الحلول الناجحة للمشكلة .

فليس من المفيد التركيز على نقل المصابين على الطريق السريع بالهليكوبتر إذا أهملنا العاملين فى مراكز الإسعاف ، أو أن تستخدم الكاميرات الالكترونية عند تقاطعات الطرق بينما شرطى المرور لا يكاد مرتبه يكفى أن يقيم أوده أو أن يحافظ على هندامه ؛

ومع أن الكمبيوتر قد يخدم فى حصر ورقابة السيارات المخالفة ، إلا أن تسجيل المخالفات نفسها قد يتأثر بعشوائية القرار أو تسيبه ...

ونحن نسمع أن كهربية اشارات خط مصر / الاسكندرية للسكك الحديدية قد يتكلف ٨٤ مليون جنيه ، وبالتأكيد فإن العناية بعمال التحويلة وملاحظى البلوكات يكلف أقل بكثير .

ويختفى وراء التركيز على الحلول التكنولوجية ، تأثر هذا القرار بتوفر المنح والقروض الدولية فى هذا المجال .

الحاجة لدعم وترشيد موارد شرطة المرور :

من اللازم إعطاء دفعة لشرطة المرور عن طريق الاكثار من مراكز الكشف والترخيص للسيارات والسائقين ، وكذلك العناية بتدريب رجال المرور وتحسين وضعهم المالى ، مع دعم قدرات الشرطة المتنقلة . ومن ناحية أخرى ، يجب ترشيد موارد شرطة المرور ، فنجد مثلاً أن الكثير من الجهد يستغرق ، فى سحب الرخصة ثم إعادتها للقائد المسرع ، حتى لو تجاوز السرعة المقررة ببعض الكيلومترات ، بينما قد يكتفى بالغرامة المالية التى تضاف للحساب السنوى للغرامات بالنسبة لمخالفات السرعة البسيطة ، كذلك فإن انتقال المالك من عنوان إلى آخر فى الجمهورية يلزم معه إعادة ترخيص السيارة .. إلخ ومن الأفضل توفير مجهود شرطة المرور والمواطن لما هو أكثر فائدة .

الانضباط المرتقب :

إن مصر دخلت عصر السيارة الخاصة وهى غير مستعدة . وواكب الانبهار بهذه الوسيلة الجديدة للنقل الكثير من التسيب ، وأدى تدهور النور الرقابى للدولة إلى نمو أنماط فاسدة من استخدام الطريق العام ، كما أهملت وسائل النقل العام التى أثبتت كفاءتها فى مصر فى السابق . وكذلك فإن الحلول المستوردة لمشاكل المرور التى تركز على التكنولوجيا دون العامل البشرى لن تساهم فى تقديم الحل الشامل للمشكلة . وأخيراً فإن تقليل كوارث الطريق العام مرتبط بالتخطيط والانضباط المرتقب فى حياتنا العامة .

حسن فتحى والحل المفقود لمشكلة الإسكان

لا ينكر أحد أن أزمة الإسكان هي أكبر تحديات مجتمعنا المعاصر . ولقد طفت الأزمة على غيرها من الظواهر الاجتماعية مثل مشكلة زواج الشباب ، ومشاكل الصحة ، وغيرها من الانفجارات الاجتماعية الناتجة عن الازدحام والتنازع على الملوى .

وبالرغم من التوجه المخلص للمسئولين ، والجهود الحقيقية نحو زيادة إنتاج مواد البناء ، ومد المرافق إلى الأراضى الجديدة ، وتوفير التمويل التعاونى ، فإن المشكلة فى تفاقم مستمر ، والحل يبدو

بعيد .. بعيد .

نشرت فى « الأهرام الاقتصادى »

فى ١٩٨٨/١/٢٥ .

واحتار الناس فى تشخيص أسباب المشكلة . والكثير من التشخيص جيد ، ولكن المشكلة فى تحديد العلاج الملائم ! فقوانين الإسكان القائمة لها دور ، وعدم كفاية التمويل له دور آخر ، ونقص مواد البناء والأراضى المجهزة عقبة كبيرة .. إلخ .

مع ذلك فالحلول التى نقدمها هى فى المعتاد حلول تقليدية ، وكل أساليب الحل المطروحة تعنى فى الواقع زيادة الضغط على الموارد المتاحة من عملات أجنبية لاستيراد الأخشاب أو الأسمنت أو حديد التسليح والزجاج أو لإنتاج بدائلها محلياً ، كذلك فإن الحل التقليدى فى إطار المدن القديمة أو حتى الجديدة تعنى ضغطاً هائلاً على الأراضى المجهزة للبناء .

أما الحلول غير التقليدية فهى تحتاج إلى بصيرة العباقرة لاكتشافها ، وصبر الأنبياء لإقناع الآخرين بها .

ولقد كرم العالم المهندس حسن فتحى الذى قدم منذ أكثر من أربعين عاماً حلولاً جديدة لمشكلة الإسكان ، وبالدات إسكان الفقراء . ولقد نجح فى غفلة من الزمن فى تطبيق حلوله المبتكرة فى قرية القرنة الجديدة على الشط الغربى لمدينة الأقصر فى أوائل الخمسينيات .

واقترحات المهندس حسن فتحى بارعة لأكثر من سبب . فهو يخلق مجتمعات سكنية متكاملة ومتجانسة مع البيئة ومع ثقافة ساكنيها ، وبالتالي فإن الإنسان يتعايش مع مجتمعه السكنى من داخل مسكنه وخارجه ، ولا يحس بالفربة أو الإزدحام الذى تفرضه عليه نماذج وأنظمة سكنية قبيحة ومحبطة .

كذلك فإن المساكن تستغل العوامل الطبيعية من هواء وشمس فى إتاحة أكبر قدر من الإضاءة والتهوية للمنزل وساكته . وأخيراً ، وهذا هو أساس عبقرية الحل ، فإن نظم البناء المستخدمة تعتمد على مواد بناء مستخلصة من البيئة ولا يدخل فيها المستورد من الأسمنت والحديد والزجاج إلا فى القليل ، وهى أيضاً تعتمد على أساليب بناء متاحة لأبناء القرية أو المجتمع العمرانى الجديد .

ومع بساطة وعملية الحلول التي اقترحها حسن فتحى ، لم يجد إصفاً لها فى بلده . وبينما ينهال عليه التكرير من الهيئات العالمية ، فإن مريديه فى مصر يكاونون ينحصرزون فى عدد من المثقفين نوى الخيال ، أو الأغنياء نوى القدرة على تحمل تكاليف بناء « فيلات » ذات قباب !

أما غير هؤلاء « فودن من طين وودن من عجين » كما يقولون . وإهمال هذه الأفكار المستحدثة لا يرجع فقط لعدم الرغبة فى الإطلاع أو فى التغيير ، ولكن لأن هناك مصالح كبيرة فى إبقاء الحلول التقليدية . فالمقاولون الكبار لا يعجبهم الحلول رخيصة السعر ، ومسئولو المحليات يحبون أيضاً الحلول المكلفة فهى تكبر من مقامهم ، وتعطيهم الكثير من المنافع . ومستوردو الأسمنت والحديد يفضلون أن تنتشر بلوكات الأسمنت المسلح فى كل مكان .

وإلى جانب ما نؤيد من أفكار المهندس حسن فتحى ، وبالذات لصلاحيتها فى إطار سياسة الدولة للخروج من الوادى الضيق إلى المجتمعات الجديدة وتحديث القرية المصرية ، فإن الجزء الثانى من الحل يتمثل فى الاعتماد بصورة أكبر على أصحاب مشكلة الإسكان الأولى أى الشباب ، وذلك بأن يساهم الشاب فى بناء مسكنه .

ولقد أقتنع الجميع أن الحكومة لا تستطيع أن توفر كل احتياجات الناس من المهد إلى اللحد . وبالمقابل فإن الاعتماد على قوى السوق وترك الأمور للعرض والطلب لن يفى بالغرض ، وبالذات فى الأجل القصير . والمطلوب هو صور جديدة من التنظيمات التى تستغل قدرات الشباب فى بناء المساكن .

فمن المعروف أن تكلفة العمالة تصل إلى ٣٠ أو ٤٠٪ من تكلفة بناء مسكن جديد . ومن السهل تدريب الشباب على الحرف الأساسية للمعمار . ويمكن أن يعتبر عملهم فى بناء مساكن لأنفسهم ولغيرهم مقدماً لثمن مسكن يمتلكونه هم ، ولقد انتشر فى السنين

الأخيرة تجاه الشباب المتعلم ، وحتى الجامعى ، إلى مهنة المعمار . ولكن ما نحتاجه هو تنظيم جماعى يضمن تجميع هذه القدرات فى مشروع قومى واحد .

وحتى لا نعود إلى الاعتماد على الحكومة فى إخراج هذا الاقتراح إلى النور فإننا ندعو الجمعيات الأهلية إلى تبنى هذا الاقتراح بمساعدة وتشجيع الحكومة وقطاع الأعمال .

وأخيراً .. هل حان الأوان لتخرج مشكلة الإسكان من دهاeliz الحلول التقليدية؟!

الفصل الثالث عشر

حافظوا على جسور الود

طالعتنا الصحف يوم الخميس ١٩٨٦/٩/٤
بخبيرين الأول يثير البهجة والراحة والثاني يثير الالم
والشجن.

أما الأول فهو خاص ببداية العام الهجرى
الجديد و معه التهاني الحارة بين الملوك والرؤساء ،
وكذلك رسالة من فضيلة شيخ الأزهر يدعو فيها
المسلمين إلى نبذ الفرقة وتقوية أواصر المحبة . أما
الخبر الثاني فكان عن قرار الحكومة المصرية أن
تعامل مواطنى المغرب بمثل ما تعامل به حكومة المغرب
المصريين وذلك باشتراط الحصول على تأشيرة دخول
مسبقة .

نشرت فى « الأهرام الاقتصادى » فى
١٩٨٦/٩/١٥ .
- حتى لا يعمد التاريخ نفسه يجب أن نتذكر ،
حتى بعد عودة المياه إلى مجاريها ، كيف كانت
الأزمات تفتعل لتمزيق أواصر العالم العربى .

ويبلغ هذا القرار ، الذى جاء بعد أسابيع قليلة من اجراء مشابه بدأته تونس ، الاتفاقات القائمة التى تسمح بسفر مواطنى دول المغرب إلى مصر بدون تأشيرة دخول وتعطى للمصريين نفس الحقوق .

ولا يخفى ما تعنيه هذه القرارات من وضع العراقيل فى طريق تمازج الشعوب العربية وتضييق قنوات الزيارة والتعارف . والغريب أن هذه القرارات المتبادلة تنهى حوالى ثلاثين عاماً من المعاملة الطيبة بين هذه الدول كما أنها ، وبالذات فيما يتعلق برد الفعل المصرى ، لا تتفق مع سياستنا الهادئة الرزينة .

فقد كان هناك دوماً علاقة خاصة بين الشعب المصرى وشعبى تونس والمغرب . والمصرى يجد الكثير من الترحاب هناك ، وأصبحت تونس مزاراً للسياح المصريين ، وواحة للراحة والالتقاط الأنفاس لعشرات الآلاف من العمال المصريين العائدين من جحيم العمل فى ليبيا . كذلك فإن العلاقة السليسة بين مصر وتونس مكنت من قيام تكامل فى مجالات ثقافية عديدة ، وكان لمصر وجود متميز فى مهرجان قرطاج وغيره من المناسبات الثقافية .

أما شعب المغرب الذى نأى بنفسه عن النزاعات العربية ، فهو ينظر إلى مصر كقلعة للثقافة والفكر ، ولقد ساهم المدرس والخبير المصرى فى حملة التعريب والتنمية .

وتعتبر الاجراءات الأخيرة تراجعاً كبيراً عن مكاسب حصلت عليها الشعوب العربية بعد الاستقلال . فلقد جاهد الاستعمار الفرنسى فى الشمال الأفريقى إلى تقطيع أواصر الود والمعرفة بين هذه الشعوب ومصر إلى الحد الذى كانت فيه شعوب هذه الدول ترى فى وصول الفرق المسرحية والغنائية المصرية مناسبة قومية كبيرة . ويذكر يوسف وهبى فى مذكراته أن مسرحياته الوطنية كانت كافية لإطلاق المظاهرات فى شوارع تونس مطالبة بالحرية . ويذكر القدامى زيارة فريد الأطرش إلى الجزائر كحدث كبير .

وقد جاءت هذه القرارات فجأة . وحسب علمنا ، فإن السياسة المتسامحة التى سمحت بالسفر دون تأشيرة دخول بين مصر والمغرب وتونس لم تسبب لسلطات الأمن فى هذه الدول قلقاً أو تكديراً . ومن ناحية أخرى ، فإن رد فعل الحكومة المصرية كان سريعاً

جداً ويناقض السياسة الهادئة التي اتبعها الرئيس حسنى مبارك فى التعامل مع بعض حوادث الاستفزاز العربى .

ولقد نجحت سياسة الرئيس فى عدم الاستجابة لحمات التجريح والهجوم التى تبنتها بعض الدول العربية . وبدأت هذه السياسة تأتى قطفها بعودة العلاقات مع الأردن ، وتحسن العلاقة مع العراق ودول الخليج ، ويحرك ملك المغرب على الطريق الذى مهدته مصر فى البحث عن حل لمشكلة الشرق الأوسط .

ونحن مطالبون بصفتنا الدولة الكبرى والرائدة فى المنطقة إلا نستجيب بتشنج لحالات استفزاز فردية مثل المعاملة التى قابلت فرقة موسيقية فى مطار تونس ، أو الاجراءات الجديدة التى فرضتها المغرب على رعايا كل الدول العربية ، وهناك دائماً نور للدبلوماسية الهادئة فى حل هذه الأمور .

وقد نجحت الشعوب العربية فى الماضى ، وبالرغم من القطيعة السياسية ، فى أن تخلق حقائق موضوعية باقية مثل الاعتماد على العمالة والخبرة المصرية أو قراءة الصحف والكتب المصرية ، أو قدوم العرب لمصر للسياحة والتعليم والاستثمار . مع ذلك فإن اجراءات تكبير السفر بين الدول العربية بالمزيد من القيود كفىل بأن يقطع الكثير من خيوط الترابط بين هذه الشعوب .

ويتساءل المرء عن مدى فاعلية سياسة المعاملة بالمثل فى تغيير منهج وسلوك الحكومات الأخرى . وتقييد اجراءات السفر يعاقب الشعوب التى لا تملك فى معظم الدول العربية حولا ولا قوة فى تغيير قرارات حكوماتها . والمستفيد الوحيد من هذه الاجراءات الانتقامية هو كل من يسعى إلى تمزيق العالم العربى أكثر مما هو معزق .

وأخيراً فنحن ندعو وزارة الخارجية المصرية إلى السعى بكل السبل إلى تسهيل اجراءات سفر المصرى إلى كل بلاد العالم ، والإسهام بكل ما عندها من دبلوماسية وقدره ، وما لمصر من وزن وريادة ، فى الحفاظ على حقوقه وكرامته ، مع الابقاء وتدعيم جسور المودة والتفاعل بين العرب .

القمح والسلام فى الشرق الأوسط

طالعنا أحد المجالات المتخصصة فى شؤون الشرق الأوسط وهى مجلة « ميد » "MEED" ، مجموعة من الاحصائيات الجديدة عن انتاج القمح فى المنطقة فى السنوات الأخيرة . والأرقام لها دلالات كبيرة بخصوص مستقبل دول الشرق الأوسط وسياساته . وأظهرت الأرقام أن عام ١٩٨٧ يشهد وصول المملكة العربية السعودية إلى المركز الأول بين الدول العربية فى إنتاج القمح . ويتوقع أن يصل الإنتاج السعودى إلى ٣,٥ مليون طن وبذلك تتخطى مصر التى تقف عند المركز الثانى (حسب تقديرات وزارة الزراعة الأمريكية) بإنتاج قدره ٣٤٤٢... طن .

نشرت فى « الأهرام الاقتصادى »

فى ١٩/١٠/١٩٨٧ .

واقصد تابعنا كلنا بإعجاب واندهاش انجاز السعودية الكبير فى انتاج القمح . وكان إهداء السعودية لنا فى العام الماضى مائتى ألف طن من القمح مثل النسمة الطيبة التى أثلجت الصدر لهذا النجاح الكبير ، ونبهت الأذهان إلى ما يجب أن نفعله .

بالطبع المملكة العربية السعودية لديها إمكانيات كبيرة ، وهى مستعدة أن تشتري القمح من الفلاحين بخمسة أضعاف سعره العالمى أى بحوالى ٥٢٣ دولار للطن . كل هذا لا يقلل من معجزة تحويل الصحراء إلى مزارع وتحويل الرعاة إلى فلاحين ، وهو إنجاز كبير فى التنظيم وأعمال الاستصلاح واستنباط المياه وميكنة الزراعة والتسويق .

والجميل فى الأرقام الجديدة إنها توضح أن مصر أيضاً قد خطت خطوات كبيرة فى هذا المجال . فبينما لم يتخطى إنتاجنا عام ١٩٨٦ مستويات عام ١٩٨٣ ، أى أقل قليلا من مليونى طن فى السنة ، إلا أن موسم ١٩٨٧ حسب تقديرات الأمريكين ، يشهد زيادة كبيرة فى الانتاج تصل به كما قلنا إلى ٢.٠٠٠ر٤٤٢ر٢ طن ، أى زيادة قدرها ٢٢٪ فى عام واحد . ولا يخفى أثر ذلك على محاولات الحكومة فى إصلاح ميزان المدفوعات ، وتخفيض عبء الموازنة العامة الناتج عن دعم الخبز .

وهذه خطوة على الطريق الصحيح ، يكملها مجهودات أكبر فى مجال الاستصلاح وتحسين إنتاجية الفدان .

كذلك بينت الاحصاءات انخفاض كبير فى انتاج القمح فى لبنان بسبب الحرب الأهلية وتحول الكثير من المزارع فى سهل البقاع إلى إنتاج المخدرات التى تستخدم عائداًتها فى تمويل الأطراف المتحاربة .

مؤشر آخر تعطية أرقام انتاج القمح للمتحاربين فى الخليج : العراق وإيران . ففى خلال السنوات الخمس ١٩٨٣ - ١٩٨٧ استطاعت العراق أن تزيد إنتاجها من ٨٤١.٠٠٠ طن إلى حوالى مليون طن أى زيادة قدرها ١٩٪ بينما استطاعت إيران أن تزيد إنتاجها من ٥.٣ مليون طن إلى ٧.١ مليون طن أى بزيادة قدرها ٣٦.٥٪ . وبينما تستورد الدولتان كميات من القمح لتغطية احتياجات الاستهلاك المحلى فإن إيران

استطاعت أن تخفض العجز في القمح وتقرب من الاكتفاء الذاتي ، وفي ذات الوقت تتزايد واردات العراق من القمح .

وهكذا نرى كيف تستطيع إيران بالرغم من موقفها المتشدد ومقاطعة أغلب دول العالم لها ، أن تواصل جهودها في الحرب ، وتحرز انتصارات صغيرة هنا وهناك ، وكما قال نابليون " فإن الجيوش تزحف على بطونها " .

ويبدو أن العراق بدأ في إصلاح سياسة الزراعة بتغيير قيادات وزارة الزراعة ودمج وزارتي الري والزراعة في وزارة واحدة .

ولقد سبق أن رأينا كيف أن فشل السياسة الزراعية للاتحاد السوفيتي في الماضي أرغمته على استيراد كميات كبيرة من القمح ، وعلى اتباع سياسة نولية أكثر اعتدالا . ولقد حقق الاتحاد السوفيتي مؤخراً زيادة كبيرة في إنتاج الحبوب .

وهكذا فإن سنبلة القمح تتحول إلى سلاح للحرب في بعض الحالات أو تساعد مجهودات السلام في أحوال أخرى .

مبروك للسعودية المركز الأول ، وعقبالنا .. في الإكتفاء الذاتي .