نهضة مصر الصناعية

وأثرها فى الاقتصاد القومى

لحضرة صاحب السعادة الدكتور حافظ عفيفى باشا

اشتهرت مصر منذ القدم بأنها بلاد زراعية رزقها الله أرضا لا تدانيها فى خصبها أرض اخرى . ووهبها نهرا عظيما يجرى فيها بلا انقطاع ويحمل إلى أرضها الماء العذب المخصب وتبعث شمسها المشرقة الحياة والنمو فى كل ما يزرع فيها. فيؤتى أكله كل حين و بسرعة مدهشة.

ولكن مع هذا المركز الممتاز الذى تتمتع به أرض مصر، ومع المجهودات التى بذلها المصريون قديما وحديثا فى إصلاح أراضيهم واستثمارها، فإنه يجب أن يستقر فى أذهاننا أننا لن ننجح فى زيادة ثروتنا الأهلية أو فى رفع مستوى المعيشة لأهل بلادنا نجاحا كبيرا إذا نحن اكتفينا بالزراعة وحدها واغفلنا شؤون الصناعة.

كلنا نعلم أن عدد سكان بلادنا يزيد كل عام بما يقرب من ربع المليون، وأن مساحة أراضينا المستصلحة لا تزيد إلا بقدر ضئيل . وما نبذله من الجهود فى تحسين وسائل الإنتاج الزراعى لا يحل هذه المشكلة الاجتماعية الكبرى التى نواجهها والتى واجهتها قبلنا جميع البلاد الزراعية الاخرى بالعمل على ترقية صناعتها و باعتبار الصناعة موردا هاما للثروة الأهلية لا يقل شانا عن الزراعة بل قد يزيد.

ونظرة إلى العالم كله تثبت لنا أن البلاد التى تعيش من الزراعة وحدها مهما ارتقت وسائل الانتاج الزراعى فيها بلاد فقيرة ضعيفة . إكتب على أهلها أن يقنعوا بأقل نصيب فى الحياة سواء فى ما كلهم أو ملبسهم أو سائر شؤونهم الحيوية ، إكما كتب عليهم أيضا أن يكونوا لقمة سائغة لكل طامع . والسبب فى فقر البلاد التى تعيش من الزراعة وحدها ناشئ من كثرة ما ينتجه العالم من المحصولات الزراعية بالنسبة للاستهلاك العالمى ، وما يترتب على ذلك من انخفاض أثمان هذه المحصولات وعدم تكافؤ هذه الأثمان مع نفقات الانتاج مما تتبعه دائما قلة أجور عمال الزراعة فى مثل هذه البلاد .

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

المخزون منه وانتظارا لإمكان بيع الباقي بثمن مربح . كما رأينا أمريكا تخزن ملايين القناطير من القطن لتقلل المعروض منه انتظارا لمثل هذه النتيجة . كذلك ينجأ 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 كمؤتمر السكر الذى عقد فى لندره سنة ١٩٢٨

وأما السبب فى ضعف البلاد الزراعية وتعرضها للغزو فهو أن الحرب قد تحولت من زمان بعيد إلى علم يرتكز فى أسسه على صناعة الآلات المدمرة المختلفة الأشكال والأنواع . ولم يبق لقوة الجندى أو لشجاعته ما كان لها من الشأن فى 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 والفولاذ وما يصنع منهما من الدبابات والمدافع المختلفة والبنادق ودروع البوارج الحربية ومحركات الطائرات وغير ذلك من آلات الحرب الحديثة . فلم يبق مفر أمام البلاد التى تريد أن تدافع عن نفسها بنفسها من أن تتحول عاجلا أو آجلا إلى بلاد صناعية ، ولم يعد فى إمكان البلاد الزراعية أن تعتمد فى 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 قليل الجدوى ، بل لابد من زيادة انتاج هذه المعدات إبان الحرب نفسها .

لهذا كان تشجيع الصناعة فى مصر أمرا تحتمه ضرورات ثقافية واجتماعية واقتصادية وحربية ، وآمل أن يكون جميع أهل الرأى فى هذه البلاد على اتفاق تام فى هذه المسألة فلا نضيع الوقت فى مناقشات جدلية حول مسألة بديهية ، وأن نحصر قوانا لوضع برنامج عملى مستديم لا يتغير بتغير الحكومات لإنهاض الصناعة فى مصر .

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

وإن نظرة سطحية الى متاحف الآثار الفرعونية أو الاسلامية فى جميع أنحاء العالم ، وما تحويه من بدائع الصناعات اليدوية الدقيقة التى صاغتها أيد مصرية وأخرجتها عقول مصرية لتكفى للدلالة على تقدم الصناعة المصرية فى عهدها القديم .

واعتقادى أن هذه الأجيال الطويلة التى ماتت فيها الصناعة أو كادت ، لم تضعف من مهارة الأيدى المصرية . فلا يزال العامل المصرى مستعدا لإتقان أية صناعة غريبة عنه اذا أحسن تعليمه وارشاده ، وجميع الذين يتولون الاشراف على المصانع المصرية الآن يعلمون هذه الحقيقة ويعجبون بمهارة المصريين وسهولة إدراكهم لأسرار أكثر الآلات الصناعية دقة وتعقيدا .

كذلك تنبت تربة مصر وتحوى أرضها الكثير من المواد الأولية التى تصلح 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 ماترى الآن بلادا صناعية تعتمد فى الحصول على كثير من المواد الأولية اللازمة لصناعتها على الموارد الخارجية .

وأمامنا اليابان وايطاليا فقد بلغتا شأوا كبيرا من التقدم الصناعى فى ربع أو نصف القرن الأخير وكلاهما فقير فى اكثر المواد الأولية .

كذلك لا تنقص مصر رءوس الأموال اذا اتجه أصحاب الثروات فيها الى الأعمال الصناعية ، وفكروا فى استثمار جزء من أموالهم فى الصناعة بدل استثمارها كلها فى الزراعة . وفى شراء الأراضى بأثمان لا تتناسب مع غلتها . على أنه يجب علينا ألا نضع العراقيل أمام رءوس الأموال الأجنبية التى يريد أصحابها استغلالها فى الصناعة المصرية بل واجبنا أن نشجعهم على ذلك بكل الوسائل .

فإن الصناعة تحتاج إلى رءوس أموال ضخمة ، كما أن فى استخدام مثل هذه الأموال فى الصناعة مجازفة لا يقدم عليها المصرى بسهولة . فاذا ما حصلنا على قصر رءوس الأموال الصناعية على الأموال المصرية فقط فقد أخرنا التقدم الصناعى زمنا طويلا ، وليس هذا فى مصلحة أحد.

والواقع أن الصناعة فى كل مكان لا تعرف جنسية الأموال المستثمرة فيها ما دامت تخضع لقوانين البلاد .

فالأموال الأميركية تستعمل فى الصناعات الانجليزية ، والعكس بالعكس ، والأموال الانجليزية تستعمل فى الصناعة الايطالية والألمانية ، وقد احتاجت اليابان لإمكان ترقية صناعتها فى هذا الزمن الوجيز إلى رءوس أموال جاءتها من كثير من البلاد الأجنبية .

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

* * *

لقد قامت فى مصر منذ عهد بعيد عدة صناعات ، كصناعة السكر وصناعة حلج القطن وطحن الحبوب وتبييض الأرز والصناعات المعماة " 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 ستطاعت أن تعيش بجانبها صناعات يدوية وميكانيكية صغيرة قليلة العدد ورأس مال محدود .

ولم تبدأ نهضتنا الصناعية فى الواقع إلا بعد سنة ١٩٣٠ أى بعد تقرير التعريفة الجمركية الجديدة التى لم تراع فى وضعها زيادة ايرادات الدولة من دخل الجمارك فحسب ، بل روعيت فيها أيضا ضرورة حماية بعض الصناعات المصرية التى يرجى لها النجاح من منافسة الصناعات الأجنبية لها .

وقد ترتب على تقرير هذه التعريفة أن أينعت صناعات جديدة كثيرة نذكر منها ما يأتى :

(١) صناعات الغزل والنسج المختلفة الخاصة بالقطن والتيل والحرير والصوف .

(٢) الصناعات الكيماوية ، كصناعة استخراج الزيوت والصابون والصودا وحامض النتريك والجلسرين ومصنوعات الكاوتشوك والمركبات الطبية والروائح العطرية وأدوات الزينة ودهان الأحذية وصناعة الحبر والكبريت والزجاج .

(٣) صناعة الأثاث

(٤) صناعة المعادن كالأثاثات المعدنية والأدوات الصحية والأسرة وأنابيب الرصاص والحديد والأقفال والمسامير وقطع الماكينات وأدوات الإدارة والتسخين والمطابخ وأدوات المستشفيات كأجهزة التعقيم والأدوات الجراحية .

(٥) صناعة الأغذية كالمكرونة والخضراوات المحفوظة والفواكه المجففة والمربيات والبسكويت والشكولاته والحلويات والجبن والزبدة واللبن المعقم .

(٦) صناعة الطباعة وسبك الحروف .

(٧) الصناعات الميكانيكية والكهربائية المختلفة .

(٨) صناعة الجلود كعمل السيور وسرج الخيل والشنط والأحذية .

(٩) صناعة الفخار والقيشانى والسيراميك والبلاط .

(١٠) صناعة مواد البناء كالاسمنت والطوب والرخام .

(١١) صناعة المواصلات النهرية والبحرية والأرضية والهوائية .

وليست هذه القائمة كاملة إذا حصرنا جميع الصناعات المصرية التى أينعت منذ سنة ١٩٣٠ والتى يبشر نجاحها بعصر ذهبى للصناعة المصرية فى مستقبل قريب .

إننا إذا اتخذنا للنجاح أهبته واستمر تأييد الحكومة لأصحاب الصناعات الذين أخذوا فى صناعاتهم بالأساليب العملية الفنية وأقاموا بناءها على أساس اقتصادى متين ، أمكننا أن نصل بصناعتنا إلى أرقى الدرجات .

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

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

أن جملة رءوس الأموال التى تستثمرها هذه الشركات بلغت ١٢٥,٨٢٠,٠٠٠ جنيه .

وبلغ عدد موظفيها وعمالها ١٢٩,٠٠٠ شخص .

وجملة مرتباتهم وأجورهم السنوية ٥,١٢٣,٠٠٠ جنيه .

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

أذكر على سبيل المثال أثر شركتين من الشركات الصناعية الكبرى فى الاقتصاد القومى إحداهما شركة قديمة، وهى شركة صناعة وتكرير السكر، والأخرى شركة حديثة وهى شركة مصر للغزل والنسيج بالمحلة 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 حصلت الحكومة من أرباح الشركة بموجب الاتفاق المعقود بينهما ، والضرائب الجمركية وضريبة الأرباح وضريبة الدمغة .

كذلك وزعت الشركة مليونا و ١٩٠ ألف جنيه لزرع قصب السكر ثمنا لمحصولهم 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 ورحت فى السنة المذكورة للمساهمين ٨٦,٠٠٠ جنيه ولحملة السندات ٨٣ ألف جنيه وقد أنتجت من السكر فى هذه السنة ما تقرب قيمته من ٤ مليون جنيه .

أما عن شركة مصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى فقد بلغ عدد موظفيها فى سنة ١٩٤٠ ٤٦٦ موظفا وعدد عمالها ١٧٤٣٦ عاملا ، 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 مصنوعاتها 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 مثيل هذه المنتجات الضرورية من المصنوعات الأجنبية إذا لم تكن مصر قد وفقت لإنشاء هاتين الشركتين .

وهذا دليل واضح على مدى تقدم الصناعة المصرية الحديثة، وعلى نصيبها الآن من الثروة العامة والاقتصاد القومى ، ومما تنتجه من أثر مادى أو معنوى سواء فى رفع مستوى المعيشة فى مصر أو تكوين أخلاق الشعب ، فإنها تدفع المشتغلين فيها أكثر مما تدفعهم الزراعة إلى قسط أوفر من الحذر والتبصر ومن السعى فى الابتكار والرغبة فى التجديد ومن المثابرة والإقدام .

هذا هو مدى التقدم السريع الذى وصلت إليه صناعاتنا الناشئة فى قليل من السنين ، وهى حال تدعو إلى الغبطة وتبشر بمستقبل باهر للصناعة المصرية .

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

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

ولا يزال فى سبيل نهضة الصناعات المصرية مجال واسع للكثيرين ، ولا تزال الصناعة محتاجة إلى برنامج مرسوم وسياسة واضحة تسير عليها الحكومات فى المستقبل لإكمال نموها وتثبيت أقدامها . ولهذا يتعين على وزارة الصناعة أن ترسم هذا البرنامج وأن تختط هذه الخطة الواضحة فى سبيل تأييد نهضة الصناعة .

ويمكننى أن ألخص هذا البرنامج المرجو فى الكلمات الآتية :

أولا — وجوب الإسراع فى تنفيذ مشروع صناعى هام يترتب عليه انقلاب عظيم فى حياة البلاد الاقتصادية وهو مشروع كهربة خزان أسوان :

لقد شغل هذا المشروع تفكير الحكومة وجميع الرجال المسئولين فى 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 نتقدم خطوة واحدة طول هذه المدة مع أنه يتوقف على هذا المشروع الخطير إحياء صناعات حيوية لا غنى للبلاد عنها وهى صناعة الحديد والسماد ، بل فيه إحياء لصناعات كثيرة أخرى لا عدد لها .

ولو كانت حكومتنا السابقة وهبت قليلا من الشجاعة والاقدام لتنفذ المشروع وصار الآن حقيقة واقعة ولكفى الزراعة شر الأزمة الخطيرة التى تجتازها الآن من قلة الأسمدة وارتفاع ثمنها وعدم إمكان الحصول عليها بأى ثمن ،ولخفف الكثير من أزمة الصناعة الناشئة من ارتفاع أثمان الوقود . وحول إقليما من أفقر أقاليم القطر وهو أسوان إلى منطقة صناعية مزدهرة .

ثانيا — إنشاء بنك للتسليف الصناعى :

ليس فى مصر للآن أداة حكومية أو أهلية للتسليف الصناعى ، فإذا احتاج أحد أصحاب الصناعات إلى سلف لتوسيع أعمالهم الصناعية أو تحسينها أو زيادة قوة انتاجها وجدوا الطريق أمامهم مسدودا .

ولقد فكرت الحكومة منذ سنة ١٩٢٢ فى إصلاح 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 بضمانته سلفا صناعية لا يزيد مقدار ما يعطاه شخص واحد عن ألف جنيه ، ولا يزيد أجل هذه السلفة عن خمس سنوات ، ثم زيد مقدار هذه السلف وزيد أجلها . وقد بلغ مجموع هذه السلف الصناعية الآن نحو مليون جنيه .

وقد استفاد من هذا النظام بعض الشركات الصناعية الصغيرة المنظمة التى يديرها أشخاص أوتوا حظا من الكفاية وحسن التدبير ، ولكنه لم يفد صغار الصناع إلا بقدر محدود ، وهم الذين كانت تقصد الحكومة إلى مساعدتهم فى أول الأمر . وذلك لأن بعضهم قد استخدموا هذه المبالغ لا فى تحسين صناعاتهم أو ترقية شؤونها بل استخدموها فى شؤون خاصة لا دخل لصناعاتهم فيها ، كما استخدمها بعضهم فى شؤونه الصناعية ولكنها لم تأت بالتحسن المرجو .

وعلى كل حال فإن التجربة الطويلة أثبتت أن هذا النظام بشكله الحاضر لم يحقق غرضا من الأغراض التى قصدتها الحكومة بقرارها . ولا مفر من أن تفكر الحكومة فى إنشاء بنك تسليف صناعى ليسد النقص فى النظام الحالى ويحدث أثرا كبيرا فى تشجيع الصناعة المصرية .

وقد قدم بنك مصر منذ سنين عدة تقريرا فيما فى هذا الموضوع إلى وزير المالية ، يحسن بمن يهمهم أمر هذا الموضوع الرجوع إليه ، فإنه حوى تفصيلات وبيانات مفيدة عما اتبع فى هذا الشأن فى البلاد الأخرى . فيكون ما صنع فيها مرآة تنير لنا الطريق وترشدنا إلى أقوم السبل التى نجحت فى غير بلادنا . وكذلك قدم كثير من الهيئات الاقتصادية وكثير من الكتاب المهتمين بشؤون الصناعة المصرية اقتراحات كثيرة فى هذا الشأن . ولهذا يخيل إلى أن الدراسات الضرورية قد تمت ، ولم يبق إلا تقرير الرأى النهائى ثم التنفيذ ، وإنى أرجو ألا يكون المعهد الجديد معهد تسليف بالمعنى الضيق المحدود ، بل يجب أن يقوم بجانب التسليف بدراسات علمية واقتصادية عن حالة البلاد الصناعية . وإذاً فلا بد لهذا المعهد من الاستعانة بالاخصائيين ليستفيد من رأيهم وخبرتهم ، فيصبح الحجة فى هذه المسائل ، وتستعين الحكومة برأيه فى كل ما يتعلق بالصناعة ، ويستفيد الصناع وأرباب الأعمال من بحوثه ودراساته .

هذا فيما يتعلق بالجانب العلمي لهذا المعهد ، أما جانب التسليف ، فيجب ألا يتمتع 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 الجديد 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 ويقرها بعد البحث والدرس وإلا ضاعت فائدته أو تضاءلت 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 — التعريفة الجمركية :

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

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

(١) بإلغاء هذه الضريبة إلغاء 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 اذا هي منعت استيرادها منعا باتا متى بلغت من السن ما لا يجعلها صالحة لاستعمال اقتصادي .

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

رابعا — توحيد المصالح المشتغلة بمسائل الصناعة :

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

فيه تعطيل لرءوس أموال كبيرة بدون فائدة ، وفيه احتمال ضياع فرصة ملائمة لإنشاء صناعة في وقت ملائم . والسبب في ذلك يرجع إلى كثرة الإدارات الحكومية المختلفة التابعة لوزارات متعددة تشتغل 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 والأخرى .

ولا أقصد بذلك أن تضم المصالح الصحية التابعة لوزارة الصحة الى مصلحة الميكانيكا بوزارة الأشغال أو إلى 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 المشتغلة بالمسائل الصناعية فتستطيع هذه الإدارة أن تعطى أصحاب الصناعات جميع المعلومات والبيانات اللازمة لهم وتستطيع بالاتصال مع الإدارات المختلفة أن تبسط كثيرا من الإجراءات المعقدة التى تستدعى 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 فى التشريع لكى يؤتى كل ثمراته أن يكون متصلا بعادات البلد وحالتها المعنوية والاقتصادية ومتفقا مع درجة رقيها وتقدمها ، فيكون التشريع وسيلة من وسائل الرقى لا غاية من غاياته . وإذا كانت هذه المبادئ مسلما بها فى كل أنواع التشريع فهى أولى بالاتباع فى التشريع الاجتماعى وخاصة فى تشريع العمل والعمال . فيجب أن يرمى هذا التشريع إلى تحسين حال العمال ورفع مستواهم ، على أن يكون ذلك تدريجيا وبالمقدار الذى تحتمله حالة البلاد ودرجة تقدم الصناعة فيها . والصناع طبقة من أهل البلاد ، وهم مستحقون لعناية الحكومة والأمة . ولكن بالمقدار الذى تستطيع الأمة والحكومة بذله لسائر الطبقات الأخرى وإلا ميزت طائفة عن طائفة وأخلت بالميزان الاجتماعى وعرضت مستقبل البلاد للخطر .

ان الصناعة تدفع الان أجورا لعمالها تزيد فى بعض الأحيان عن ضعف أجور الزراعة لمدة من العمل تقل عن المدة المخصصة للعمل الزراعى . وهذا من شأنه أن يدفع الزراع إلى ترك الحقول للاشتغال فى المصانع ، لذلك يجب دائما أن نفكر فى هذه المشكلة كلما بحثنا مسائل العمال ، ولا شك عندى أن العمال يستحقون عطف أصحاب العمل ، ولكن بالقدر الذى تستطيعه صناعة ناشئة غير ثابتة الأركان معرضة لكثير من الأخطار ، وعلى كل حال فمن واجب العمال وأصحاب العمل التعاون القلبى المستمر لحماية هذه الصناعة الجديدة فإن بقاءها وتقدمها فى مصلحة الطرفين على السواء ، وفى مصلحة الأمة جمعاء .

لهذا يكون كل تشريع لا يعنى بهذه الاعتبارات تشريعا غير قابل للتنفيذ قبل أن يجف الورق الذى كتب عليه . وهو مع هذا اذا نفذ يصبح تشريعا ضررا لأنه يؤخر تقدم الصناعة ويضر بمصالح العمال أنفسهم . وهذا أيضا يكون كل تشريع ننقله عن البلاد الأوربية ولا نراعى فيه حالتنا الخاصة تشريعا ضارا . فتشريع العمال الحالى فى أوربا هو آخر خطوة من خطوات تقدم اجتماعى سار تدريجيا فى أكثر من مائة سنة . فهو تشريع صالح لبلاد

قصت فى الصناعة أكثر من قرن ، وثبتت الصناعة فيها لجميع عواصف الطفولة والشباب ، ومرت بتجارب عدة وأدوار مختلفة من النجاح والإخفاق ، واستقرت أخيرا على الحالة التى وصلت اليها الان .

كذلك يجب أن نفهم أن تشريع العمال الحالى فى أوربا انما هو حلقة من سلسلة تشريعات وضعت لهم وللطبقات الأخرى من الطوائف المكونة للأمة .

ولهذا قد روعى فيه التناسق فى الحقوق ، وهو مايجب أن يوجد بين هذه الطوائف المختلفة كما روعى فيه اتفاقه مع حالة البلاد الاقتصادية والمعنوية ومستوى ارتفاع المعيشة فيها ، وهو لذلك مختلف فى جميع البلاد : تشريع العمال فى البلاد البلقانية يختلف عن تشريع أواسط أوروبا ، وهذا يختلف عن تشريع غربها ، بل إن تشريع غرب أوروبا يختلف كثيرا فى أسبانيا عنه فى فرنسا وعنه فى انجلترا ، فإذا ما أردنا أن نقلد التشريع الأوربى فإما أن نختار البلاد القريبة منا كاليونان مثلا — والصناعة فى اليونان أرسخ قدما منها فى مصر — وإما أن نرجع الى أولى خطوات التشريع فى أوربا فنقتفى أثرها . واعتقادى أن التقليد الأعمى فى التشريع مضر على كل حال .

نرى مع هذا أن علينا واجب للعمال هو أن نشرع لهم ما يطمئنهم على مستقبلهم وما يحميهم من استبداد بعض أصحاب الأعمال بهم ، وأن نحمى صحتهم من خطر الصناعات التى يشتغلون فيها ، وأن نعوضهم عن كل ضرر يلحقهم من ذلك ، وأن نلزم أصحاب المصانع باتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لوقايتهم وعلاجهم . ويجب لهذا أن نبدأ بالقوانين الصحية ، وقوانين حماية العمال من الحوادث ، وقوانين رعاية الأطفال والمعن ، وقوانين معاشات تأمينية يشترك فيها صاحب العمل والعامل والحكومة .

وقد سن فى العهد الأخير كثير من القوانين التى تكفل الوصول الى هذه الأغراض . والمسألة التى يجب أن تعنى بها الحكومة هى التأكد من تنفيذ هذه القوانين بوضع اللوائح والأنظمة الخاصة بذلك ، وبتعيين المراقبين الذين توكل اليهم مهمة هذا التنفيذ ، وعليها بعد ذلك مداومة السير فى سبيل الاصلاح التدريجى الذى يضمن للعمال الصحة والراحة والطمأنينة ولا يخل بعد ذلك بالتوازن الاجتماعى الذى هو شرط أساسى لسلام ورخاء البلاد .

سادسا — تسهيل المواصلات :

سهولة المواصلات وتعددها ورخص أجورها عامل أساسى فى رقى الصناعة والتجارة ، فإذا ما أرادت الحكومة تشجيع الصناعات فأول واجبها تسهيل المواصلات بإنشاء الطرق وصيانتها وبالعمل على خفض أجور المواصلات الحكومية وهى السكك الحديدية .

لقد كان من سياسة الحكومات المصرية فى عهد قريب ، العمل على زيادة ايرادها من السكك الحديدية بتعطيل أنواع المواصلات الأخرى ، ووضع العقبات المختلفة فى سبيلها ،

حتى لا يجد الصناع غير السكك الحديدية طريقا لنقل بضائعهم فيضطروا الى دفع أجور ثقيلة ، وهى سياسة غير حكيمة . لأنها تنظر الى هذه المسألة نظرة سطحية ، فتكتفى بايراد ضئيل مؤقت وهو ايراد السكك الحديدية ، وتضيع ايرادا كبيرا آجلا ، وهو ما يعود على الحكومة والأمة من رواج الصناعة فى البلاد ، ولكن هذه السياسة قد تحسنت كثيرا فى السنين الأخيرة .

وأعتقد أن المدير الحالى للسكك الحديدية ينظر لها الآن كأنها مصلحة عامة أسست لخدمة الجمهور لا مصلحة لايراد لحسب . وأرجو أن ينظر فيها ولاة الأمور هذه النظرة الدقيقة وأن يدركوا أن تحسين المواصلات بالسكك الحديدية وبالطرق الزراعية وبالنهر وبالطائرة أمر أساسى فى تشجيع الصناعات والتجارة . ومن واجب كل حكومة ماهرة على مصالح بلادها أن تسعى جهدها لهذا الغرض مهما كلفها ذلك من نفقات .

إن أجور نقل المواد الأولية الى المصنع ونقل منتجات المصنع الى الأسواق عامل كبير من عوامل النجاح أو الإخفاق . والنقل لمسافات طويلة بالسكك الحديدية مرتفع الثمن فى أكثر الأحيان ، بالنسبة لأثمان النقل بالوسائل الأخرى ، ولذلك تعتمد الصناعات الآن فى جميع البلاد على النقل النهرى والبحرى والنقل بالسيارات . والنقل النهرى يستدعى اعداد الأنهار والترع للملاحة ، والنقل بالسيارات يستدعى إنشاء شبكة من الطرق الحديثة تربط المراكز الصناعية بالمدن وتربط المدن بعضها ببعض . فاذا أردنا أن تحيا الصناعات فى مصر فعلينا أن نعنى بإنشاء الطرق وتسهيل الملاحة فى النيل وفروعه الكبرى . أما الطرق فنحن بكل أسف أفقر بلاد العالم فيها ، فلا تزال طرقنا الصالحة لمرور السيارات قليلة ، وهى لا تزال كلها تقريبا ترابية يعطل السير فيها أياما متوالية قليل من المطر وتثير أصغر عربات فيها صندورها زوبعة من التراب تعمى العيون وتزكم الأنوف وتسد الأفواه . لا أريد أن أقارن طرقا بطرق ألمانيا أو انجلترا ، فلست أطمع الآن فى أن تصل طرقنا الى الحد الذى وصلت اليه طرق هذه البلاد وأمثالها ، ولكن نظرة الى طرق جيراننا 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 تغبطها مصر عليها ، ولسنا 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 دائما على سياسة صارت تقليدية الآن . وهى تعطيل انتفاع الزراعة والصناعة فى هذه الطرق الأولية ما استطاعت بما فرضته من القيود التعسفية على السير فيها ، ومن الضرائب الثقيلة على عربات النقل الميكانيكى وعلى البنزين . والواقع أن مصلحة البلاد هى فى تسهيل

قل المحصولات الزراعية والمصنوعات بأرخص الأثمان . ومن واجب الحكومة أن تتوسع فى إنشاء الطرق الصالحة وأن ترفع القيود المعطلة للمرور وأن تخفض رسوم عربات النقل المستعملة فى الزراعة والصناعة وضريبة البنزين إلى حد كبير .

وسياسة الحكومة إزاء الملاحة النهرية هى بعينها سياستها بشأن الطرق . فالنيل غير صالح للملاحة فى مدة طويلة من السنة وأكثر فروعه غير صالحة أيضا . ولم يبذل للآن مجهود لإصلاح هذا الحال . فان مشروعات تحويل أجزاء من النيل و بعض الترع لتصير صالحة للملاحة بقيت مدة طويلة محل البحث والنظر ، ولم يتخذ للآن قرار بشأنها ، بل نحن نلاحظ أن العراقيل توضع بشكل يدعو الى الدهشة فى سبيل الملاحة النهرية .

وأعود فأكرر أنه آن الأوان لأن تعنى الحكومة بالتفكير فى إعادة البحث فى سياستها بشأن الطرق و بشأن الملاحة النهرية .

أما بشأن الطرق ، فينبغى أن تحول طرقنا الترابية إلى طرق حديثة تبنى بالاسمنت المسلح بعد أن أثبتت التجارب نجاحها فى جميع بلاد العالم . وهى مع كثرة نفقات إنشائها لا تحتاج إلى إصلاح بعد ذلك . وينبغى بعد ذلك إنشاء طرق جديدة لا توجد الآن . فما الذى يمنع من تحويل جسور النيل وجسور الترع والمصارف إلى طرق زراعية ؟

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

وقد أفلست شركات كثيرة أقدمت على استغلال أموالها فى هذه الصحراء فضاعت أموالها كلها أو أكثرها لعدم وجود الطرق الممهدة والمياه الصالحة للشرب ولاضطرار هذه الشركات نقل عمالها ونقل المياه اللازمة لهم يوميا من النيل إلى مسافات بعيدة وفى أرض غير ممهدة .

أما بشأن الملاحة فيجب أن تفكر الحكومة فى تخصيص بعض الترع لها فتؤدى بجانب وظيفتها الخاصة بالرى وظيفة أخرى هامة هى الملاحة . ويجب ألا ننسى أن كثيرا من البلاد الصناعية حفرت الآلاف من الأميال لتكون ترعا للملاحة فحسب ، إنها لا تكتفى بأن تعد أنهارها لتسهيل الملاحة بل تنشئ الترع خاصة لهذا الغرض .

سابعا — الضرائب التى فرضت على الصناعة :

قد فرضت على الصناعة منذ سنة ١٩٣٩ الى الآن الضرائب الآتية :

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

٢ — الضريبة على الأرباح التجارية والصناعية التى بدأ تطبيقها من أول سبتمبر سنة ١٩٣٩ وكان معدلها ٧٪ عن سنتى ١٩٣٨ و ١٩٣٩ و ٨٪ عن سنة ١٩٤٠ وستكون ٩٪ عن سنة ١٩٤١ و ١٠٪ عن سنة ١٩٤٢

٣ — ضريبة الدمغة وضريبة الدفاع ، وغير مشروع القانون عن الضريبة الخاصة بالأرباح الاستثنائية . أما الضريبة الأخيرة فقد عارضت فيها لأسباب بينتها ، وقد نشرت فى الصحف فلا حاجة إلى تكرارها الآن . ولا زلت آمل أن تعدل الحكومة عنها فى آخر لأمر لتستفيد الصناعة لأدنى من هذه الفرصة الملائمة التى هيأها لها انقطاع الواردات الأجنبية فيتسع نطاق الصناعات التى استفادت من هذه الظروف .

وأما الضرائب الأخرى فهى ضرائب معقولة ، فمن واجب الصناعة أن تساهم كما تساهم الزراعة والتجارة بقسط من أرباحها لتنمية موارد الخزانة العامة . ولكنى أعتقد اعتقادا راسخا أنه لا بد من إدخال تعديلات على تفصيل هذه الضرائب فى وقت قريب تتساعد على نماء الصناعة بدلا من أن تقف حائلا دون تقدمها .

أذكر على سبيل المثال أن قانون ضريبة الأرباح الصناعية يلزم الشركات بدفع هذه الضريبة لا على ما توزعه من الأرباح فحسب — وهو ما يقضى به العدل والانصاف — ولكنها تحتم دفع هذه الضريبة على الاحتياطيات . والاحتياطيات أرباح ، ولكنها إما أن تستعمل فى توسيع صناعة من الصناعات ، وبذلك تتحول الى رأس مال يزيد فى المستقبل من أرباح الشركة التى ستتقاضى عليها الحكومة ضريبتها ، وإما أن تستعمل فى سد عجز الايرادات ، هذا العجز الذى يسببه أن توزع شركة من الشركات فى سنة من السنين أرباحا أكثر من أرباحها الحقيقية وفى هذه الحالة أيضا تزيد ضريبة الحكومة بنسبة زيادة أرباح المساهمين . وفى كل هذه الحالات تتقاضى الحكومة الضريبة مرتين : فهى تتقاضى ضريبة أولية على الاحتياطى ثم تتقاضاها بعد استعمال الاحتياطى فى الوجوه المخصصة له .

وضرر هذه الحالة ناشئ من أنه قد يترتب على تحصيل الضريبة على الاحتياطيات أن تلجأ الشركات الصناعية الى تقليلها . وهذا حاصل الآن ، وهو مضر بالصناعة أكبر الضرر ما