

فرنسا والعرب : سمات المرحلة الجديدة

د . غسان سلامة

مدير الدراسات في مركز دراسات الوحدة العربية .

- ١ -

في العاشر من شهر أيار / مايو ١٩٨١ ، يوم الدورة الثانية من الانتخابات الرئاسية في فرنسا ، لم يقترح العرب - إن جاز التعبير - إلى جانب الفائز ، فرانسوا ميتران . بل يمكن القول : إن انتخاب زعيم الحزب الاشتراكي كان مفاجأة غير سارة لأكثرهم . فمن العرب من كان يدعم فاليري جيسكار ديستان ، الرئيس السابق (١٩٧٤ - ١٩٨١) ، مرشح اليمين في مواجهة تحالف الحزبين الاشتراكي والشيوعي . ومنهم من كان يرى فيه ، بعيداً عن تعرجات السياسة الداخلية الفرنسية ، زعيماً غربياً واقعياً تحرر من العقد التي جعلت علاقة العرب بالغرب موجعة في جل مراحلها ، فرأى في مصلحة فرنسا مقياسه الأول . وإن كان الأمر كذلك ، فمصلحة فرنسا هي بالتأكيد ، في رأي هؤلاء ، مع العرب ، مع حجمهم وتأثيرهم ، وبالتحديد مع نفطهم وأموالهم . أليس جيسكار اول مسؤول غربي رفيع ، ينادي بانشاء وطن للفلسطينيين ؟ ألم يتحفظ علناً على اتفاقيات كمب ديفيد ؟ ألم يعط الضوء الأخضر لبيع السلاح لمن يطلبه من العرب ، من العراق حتى المغرب ، مروراً بالسعودية وبليبيا ؟ ألم يعوِّض عن مساهمة فرنسا في إنشاء مركز ديمونا النووي في اسرائيل بالسير قدماً في مجال التعاون الذري مع العراق ؟ ...

في المقابل ، لم يكن في شخصية ميتران ، ولا في مساره السياسي ما يغري عربياً . لقد تميَّز ، هو وحزبه ، بمواقف معادية للعرب ، في أكثر من موقع . وجاهر بصداقته لاسرائيل ، كما أيد معاهدة كمب ديفيد وعارض التعاون النووي مع العراق وتحفظ (تقريباً) على كل صفقة سلاح فرنسية للعرب . في الآن نفسه ، في مسائل ، كافغانستان ، وكالتوازن الاستراتيجي في اوربا ، اتخذ ميتران مواقف اقرب من منافسه بكثير من واشنطن ، وليس في هذا ما يدعو بالضرورة للاطمئنان ..

ولكنه فاز بالانتخابات واصبح رئيساً لبلد لا يمكن الاستهانة بنفوذه في العالم ، ولسبع سنوات مقبلة (إن لم يحصل طارئ) . وبدا منذ الأيام الأولى لرئاسته ، أن الملف العربي ، قد تصدَّر مكتبه . فتعدد مبعوثوه إلى عواصم العرب ، وتكاثرت تصريحاته ومقابلاته عن المسائل التي تقلقنا ، كما اضطره عدد من الاحداث المتسارعة في منطقتنا ، إلى التعبير عن ردود فعل شبه يومية ، هذا دون ذكر وزرائه ومساعديه ، ومنهم ، مثل وزير الخارجية ، من هو من الكلام أكثر . ولا ريب أن محصلة هذه المبادرات

أثرت على صورة ميتران العربية بشكل ايجابي ، لحد بدأ بعضنا يرى أن سياسة فرنسا هي هي أياً كان رئيسها ، وأن في باريس كما في واشنطن ، اعمال الرئيس غير كلام المرشح . لكن الأمر ليس بهذه السهولة . لميتران سياسة ، وفرنسا مصالح ، وقد يتناقض المقياسان أحياناً ، إزاء الشأن العربي ، واعتقادنا ان نتيجة هكذا تناقض ، ليست محسومة باتجاه ام بآخر في كل مرة . بل أننا نرى بالفعل أن هناك هامشاً من المواقف ، يمكن لفرنسا الاشتراكية ان تتحرك ضمنه خلال السنوات المقبلة . وإن ساهم هذا المقال برسم حدّي هذا الهامش الأدنى والأقصى ، تكون فائدته المرجوة قد تحققت^(١) .

- ٢ -

قبيل التحول السياسي الأخير ، كانت الساحة الفرنسية منقسمة الى اربعة تيارات سياسية أساسية ، تموج الى جانبها تنظيمات صغرى ، تمثل أقصى اليمين ، أم أقصى اليسار ، لا مجال لذكرها هنا . وبتبسيط شديد ، يمكن القول : إن الحزب الاشتراكي ، وبالتحديد امينه العام فرانسوا ميتران ، كان ابعد التيارات عن المواقف العربية . التيار الديغولي كان بزعامة جاك شيراك الذي استطاع تأسيس تجمّع سياسي نشيط ، استولى على الإرث الديغولي بالقوة . وكان شيراك كرئيس لوزراء فرنسا (١٩٧٤ - ١٩٧٦) ثم كزعيم شعبي بارز متبعاً بالاجمال لخطى الجنرال ديغول في مجال السياسة الخارجية ، (التركيز على استقلال فرنسا عن الدول العظمى ، وعلى نفوذها المستقل في العالم) ، والعربية (كان المحرك الفعلي للتعاون مع العراق مثلاً) . لكن شيراك ، لم يحصل الا على ١٨ بالمائة ، من الأصوات في الدورة الأولى من الانتخابات . جورج مارشيه ، مرشح الحزب الشيوعي ، لم يصل ، هو أيضاً إلى الدورة الثانية ، إذ لم يحصل إلا على ١٦ بالمائة من اصوات الناخبين ، وهو أدنى معدّل يحصل عليه الحزب الشيوعي الفرنسي منذ سنة ١٩٣٦ . ويمكن القول ، أن الشيوعيين الفرنسيين ، يتبنون في الاجمال وجهة النظر السوفياتية ، من القضايا العربية ، يدعمها جنوحهم الحديث نحو التركيز على استقلالية فرنسا الوطنية بمفردات ومبادرات قريبة جداً من تلك التي عرفت عن الديغوليين^(٢) .

خارج هذين الحزبين ، لم يكن العربي يشعر بالارتياح إلى أن الحد الأدنى المطلوب متوفّر . ذلك أن جيسكار ديستان ، حين فاز في انتخابات سنة ١٩٧٤ الرئاسية ، لم يكن على الإطلاق معروفاً بمواقفه المتقرّبة ، من المصالح العربية . (الأصوات اليهودية في فرنسا انقسمت بينه وبين ميتران بشكل على الأرجح متساو) .. فجيسكار إنتقد في أكثر من موقع « انحياز » سلفيه ديغول وبومبيدو للمواقع العربية ، كما أنه كان ، في كل ما له علاقة بسياسة فرنسا الخارجية ، « أطلسياً » إلى أقصى الحدود ، يدافع بحماس عن مزيد من التعاون مع واشنطن . غير أن جيسكار ديستان جابه بواقعية ثقل الواقع

(١) إستفاد كاتب هذا المقال ، من رحلة عمل إلى فرنسا خلال صيف ١٩٨١ ، على نفقة المركز . إستطاع خلالها القيام بعدد من المقابلات وجمع بعض المعلومات الأساسية الواردة فيه ، ويأخذ المقال في الاعتبار ما توفر من معلومات واحداث حتى ١ تشرين الأول / أكتوبر ١٩٨١ .

(٢) يقوم نظام الانتخابات الفرنسية ، الرئاسية والنيابية ، على مبدأ الدورتين . فلا يعتبر المرشح فائزاً في الدورة الأولى إلا إذا حصل على الاكثريّة المطلقة من أصوات المقترعين (٥٠ بالمائة زائد صوت) . لكن أياً من الممارك الرئاسية الأربع (١٩٦٥ ، ١٩٦٩ ، ١٩٧٤ ، ١٩٨١) التي شهدتها فرنسا طبقاً لهذا النظام ، لم ينتخب فيها الرئيس في الدورة الأولى . وفي الدورة الثانية لا يبقى في الساحة إلا المرشحان اللذان حصلا على أكبر عدد من الأصوات . والفائز بالرئاسة يحصل ، بالضرورة ، في الدورة الثانية على الاكثريّة المطلقة .

(الذي سنحاول لاحقاً تفصيله) . فاصبح بذلك مثال الغربي ، المترئس لدولة متوسطة القوة إنما طموحه ، القادر على اقلمة تنشئة ومسار سياسيين سابقين مع ظروف دولية متغيرة . فتبنى جيسكار الموقف الديغولي من قضايا العرب، وتعداها باحثاً عن مصلحة فرنسا ، وعن مجالات توسيع نفوذها ، أو على الأقل تخفيف حدة اعتمادها المطلق على النفط العربي . ولا شك أن عدداً من مبادراته ، بقيت كذكريات طيبة في الذهن العربي ، من مصافحة وزير خارجيته سنة ١٩٧٥ الشهيرة لعرفات ، إلى تأييده النسبي للحق الفلسطيني ، الى نسج علاقات جديدة ومتينة مع معظم الدول النفطية العربية^(٣) .

أما المرشح الرابع ، والرئيس الحالي ، فلم يكن قد بدر عنه ، عشية العاشر من أيار / مايو الماضي لا استقلالية الديغوليين ، ولا تبني الشيوعيين لموقف موسكو ، ولا مقدرة جيسكار على أقلمة ميوله الذاتية وصداقاته مع عالم سريع التغير . كان ، بكلمة - ودون أي شك - أبعد المرشحين عنّا ، تنشئة ، وصداقات ، ومواقف . كان ميتران في الخمسينات ، من أشد السياسيين دفاعاً عن المصالح الاستعمارية الفرنسية . فدافع بحماس عن مجازر مدغشقر سنة ١٩٤٧ (مئة الف قتل) ، ورأى أن على فرنسا البقاء في الجزائر قائلاً : « إن الجزائر هي فرنسا ، والتفاوض الوحيد مع الثوار هو في الحرب » . كان يحلم « بامبراطورية فرنسية ، تبدأ في ليل (شمال فرنسا) ، وتنتهي في برازافيل » (في اواسط افريقية السوداء) مروراً بكامل المغرب العربي . وكان يرى أن الوطنيين المعادين للاستعمار ، « لا يعرفون في أي عصر يعيشون ، ولذا يجب تاديبهم » . هذه بعض مقولاته وهو وزير للمستعمرات سنة ١٩٥١^(٤) .

وفيما يخص الوطن العربي تحديداً ، قاوم ميتران مبدأ التفاوض مع بورقيبة وكتب متهكماً : « ما هي هذه الوطنية التونسية التي نسمع عنها للمرة الأولى ؟ من منا يقبل بقيام الدولة التي يريدنا الوطنيين التونسيون ؟ »^(٥) . وإزاء دعاة التفاوض ، كان ميتران حازماً : « إن إبقاء الوجود الفرنسي من بنزرت إلى الدار البيضاء ، هو الشرط الأول لأية سياسة وطنية فرنسية » . وهو من وصف الثورة الجزائرية بأنها « قيادة سياسية استغلت غباء الناس للقيام بمغامرة تافهة »^(٦) .

هناك من يجد أضراراً لهذه المواقف . كالكائل : « إن ميتران كان يمثل اكثرية الراي العام الفرنسي آنذاك ، او انه كان يؤيد حكومة منبثقة من حزبه احياناً وهو عضو فيها احياناً اخرى ، او انه اعتدل لاحقاً فيما يخص تونس بينما بقي متصلباً إزاء ثورة الجزائر » . كل هذا صحيح ، لكنه يصعب إيجاد أي عذر لما حصل سنة ١٩٥٦ حين اتفق غي موليه رئيس الحكومة يومذاك مع اسرائيل وبريطانيا على حملة السويس ، بينما كان القمع والتعذيب على أشدهما في الجزائر . بقي ميتران في حكومة موليه ، وزيراً للعدل والرجل الثاني فيها ، ما بقيت هذه الحكومة أي ١٦ شهراً طويلاً . بالمقابل وجد اشتراكيون آخرون (بيار منديس فرانس وآلان سافاري مثلاً)^(٧) استقالتهم ضرورية . وكوزير للعدل ، وافق ميتران على التخلي عن اشراف وزارته

(٣) قد يكون أحد الأسباب الأساسية في تحوّل جيسكار العربي النسبي بعد انتخابه ، حساسيته الكبيرة لوضع فرنسا الاقتصادي والمالي ، وكان وزيراً للاقتصاد والمال خلال الجزء الأكبر من رئاستي ديغول وبومبيدو .
(٤) Thierry Desjardins, François Mitterand, un socialiste gaullien (Paris: Hachette, 1978), pp. 101 et 106.

(٥) خطابه أمام مجلس النواب في ٤ / ٦ / ١٩٥٣ . قبلها كتب متهكماً : « حصلت لبيبا على ملك وعلى برلمان وموظفين كثر وعاصمتين بدل عاصمة واحدة ... بعضهم يعتقد أن هذا يكفي للقول إن لبيبا قد تحررت » . (الكلام في معرض التهجّم على استقلال الدول الأفريقية إجمالاً) .

Desjardins, *Ibid.*, p. 117.

(٦)

(٧) الأول أحد « عزّابي » الحزب الاشتراكي والثاني وزير التربية في الحكومة الحالية .

للعسكريين على الحكم في الأحداث الحاصلة في الجزائر . كما دافع بحرارة عنهم وعن ممارساتهم . ويوم حصول العدوان الثلاثي على مصر ، وقف ميتران ممثلاً للحكومة في مجلس الشيوخ يدافع عنها بقوله : « أقول للذين أيدوا الحكومة أنهم حاولوا مثلنا الدفاع عن السلام والحريات » ... وانطلق يصف عبد الناصر بهذه الكلمات : « إنه ديكتاتور ، لم يوفر لا الدم ولا التهديد ولا الكلام ، ولا الخطر على السلام وكنا ازاءه صابرين أكثر مما ينبغي »^(٨) .

لم يتميز ميتران بأي موقف إيجابي من قضايانا خلال مساره السياسي الطويل . فقد أيد العدوان الاسرائيلي سنة ١٩٦٧ . وفي إحدى زيارته المتكررة لاسرائيل في آذار / مارس ١٩٧٢ ، أثار ردود فعل عربية وفرنسية قاسية ، إذ تناسى في تل أبيب ، أن حزبه يؤيد قيام وطن للفلسطينيين !. وليس تبريره بأن الصحافة الاسرائيلية ، أغفلت الجزء الفلسطيني من تصريحه بمقنع ، ولا قوله أنه لم يرد فتح معركة مع الصحافة ، حول هذا الموضوع^(٩) . أما في حرب ١٩٧٣ ، فكان ميتران أكثر اقناعاً عندما اعترف : « ان برنامجنا المشترك (مع الشيوعيين) هو دليل جيد للموضوع ، لكنه يتوقف حيث المرء بحاجة الى دليل امام تشعب الطرقات . وحالنا مثل حال الاكثرية .. ليس من مشكلة حول حق اسرائيل بالوجود ... إنما المسألة في إعطائها وسائل الوجود»^(١٠) . يبقى الكلام مبهماً . ويظل كذلك في أولى مقابلات ميتران مع الرئيس انور السادات ، حيث يبدي الرئيس الفرنسي المقبل إعجاباً بالرجل ، بينما يلّمح مراراً الى النفور الذي يبعده عن عبد الناصر^(١١) . أما في موضوع النفط ، فمن المفيد التذكير بالموقف الحاد الذي اتخذه ميتران من الاتفاق الفرنسي - السعودي الذي تم توقيعه غداة حرب ١٩٧٣ ، والذي شكّل باكورة الاتفاقيات الثنائية بين المنتجين والمستهلكين إذ رأى « بأن هذه الاتفاقيات تضع الدول المستهلكة تحت سطوة الدول المنتجة ، وتؤدي الى مزايده على السعر »^(١٢) .

وأيد ميتران بحماس معاهدة كمب ديفيد ، بينما أجمع المرشحون الثلاثة الآخرون على التحفظ عليها . « إنها معاهدة جيدة » ، كتب ، قبل أن يبررها بعدم امكان جمع كل الأطراف على حل شامل ، ناحياً باللوم على الفلسطينيين أكثر من غيرهم بقوله : « إنهم يمنعون التوصل الى اي حل وسط ، ومضيفاً : « إن الاشتراكيين الفرنسيين ، لن يمدوا يدهم أبداً إلى من يريد تدمير اسرائيل . إن حق اسرائيل بالوجود يتضمن حقها بضممان وسائل هذا الوجود » . ويبدو ، أن هذا التعبير الغامض ، المنحاز بالضرورة الى تل ابيب محبب الى قلب الرئيس الفرنسي . وتميز موقف ميتران من الحرب الايرانية - العراقية بالتذبذب ، ولو أنه بدا أكثر تفهماً ، بشكل غير مباشر ، لوجهة نظر طهران . لكن ميتران نفسه أبدى إعجابه (وهنا أيضاً كان وحيداً بين أقرانه) بمحاولة الرئيس الأمريكي كارتر تخليص الرهائن بالقوة في محاولة طاباس الفاشلة . أما عن رحلة سلفه جيسكار ديستان لدول الخليج في آذار / مارس ١٩٨١ ، فكتب عنها : « بسكوته عن اسرائيل بدا جيسكار وكأنه يقايض نفس فرنسا لقاء بعض النفط » . ولم يجد ما يكتبه عن قرار الكنيسة الاسرائيلي بضم القدس الى اسرائيل الا ما يلي : « إن في تعلق اسرائيل بهذه المدينة بعداً اتفهمه »^(١٣) .

Desjardins, Ibid., p. 168.

(٨)

(٩) انظر عرضه للحادث في : François Mitterand, *La Paille et le grain, chronique* (Paris: Flammarion : 1975), p. 70.

(١٠) المصدر نفسه ، ص ٢٠٦ .

(١١) المصدر نفسه ، ص ٢٥٢ .

(١٢) المصدر نفسه ، ص ٢٧٨ .

(١٣) الآراء والمقتطفات الواردة في هذه الفقرة مأخوذة عن آخر كتاب لميتران قبل انتخابه رئيساً ، وبالتحديد من =

ثم ان هناك المستوى الشخصي الذي لا ينبغي إهماله . إن لميتران اصدقاء أكثر في إسرائيل ، إذ كان يعتبر منير صديقة شخصية ، وله اليوم علاقة وطيدة بشمعون بيريز زعيم حزب العمال ، ناهيك أن ما يربط حزبي الرجلين قديم . وما قد يكون أهم مما سبق ، نسبة الشخصيات اليهودية في الشلة المحيطة بالرجل . لن نبني على الأمر خلاصتنا ، لكن هناك عبرة ولا شك قوية في وجود امثال جاك أتالي (مستشار الرئيس الشخصي) ، وروبير بادينتر (وزير العدل) وبيار دريفوس (وزير الصناعة) ، وهم من الفرنسيين اليهود الذين لم يتميزوا حتى الآن بموقف نقدي من إسرائيل . من هنا يمكن تفسير تنافس كل من بيغن وبيريز - وكانا خلال خضم معركتهما الانتخابية - على الترحيب بفوز ميتران ، كمكسب لإسرائيل . هذا دون ذكر الدور الذي لعبه جورج دايان ، أقرب أصدقاء ميتران وأقدمهم ، المتوفي منذ اشهر ، أن في قيام الحزب الحالي ، في بنين زعامة ميتران نفسه أو في توثيق عرى علاقته بإسرائيل . من جانب آخر ، كان لرئيس الوزراء الحالي (بيار موروا) ، ولوزير الداخلية (غاستون دوفير) مواقف شديدة التأييد لإسرائيل ، ورثاها على الأرجح عبر مرورهما في حزب غي موليه « بطل » السويس (١٤) .

- ٣ -

شكل مرور فاليري جيسكار ديستان على رأس الدولة الفرنسية سابقة مفيدة لفهم حدود القناعات الذاتية بعد تسلّم السلطة ، إذ تتضح المقاييس وأحياناً تنقلب ، فتتكاثر الضغوط المتناقضة ، وتصبح الحاجة ماسة لمن هو قادر على أخذ الموقف السريع ، إذ تتبدل القناعات أحياناً بفعل اصطدامها بالواقع . هذا الواقع ، هو في الآن معاً داخلي وخارجي ، وسنحاول فيما يلي إبراز بعض سماته .

يتمتع رئيس الجمهورية في فرنسا بصلاحيات دستورية واسعة قام العرف بتضخيمها بدلاً من أن يقلصها . ويحق له مثلاً ، (بموجب المادة ١١ من الدستور) التوجه مباشرة نحو الناخبين ، لكسر قرار اشتراعي نيابي المصدر ، كما يحق له (المادة ١٦) في عدد من الحالات الاستثنائية جمع السلطات كافة في يده لمواجهة ظروف خطيرة . وقد أثبت خلاف كل من بومبيدو وشابان دلماس سنة ١٩٧٢ ، وخلاف جيسكار وشيراك سنة ١٩٧٦ ، أنه في حال اختلاف وجهات النظر بين رئيس الجمهورية ورئيس وزرائه ، فما على الثاني ، إلا أن يبدل رأيه أو يستقيل . ممّا يعني عملياً أن الرئيس

= الفصل السابع والأخير منه المخصص للقضايا الخارجية ، انظر :

François Mitterand, *Ici et maintenant* (Paris: Fayard, 1980), pp. 265-304.

(١٤) يصعب تصفح اي من كتب فرانسوا ميتران الشخصية دون أن تطالعك صفحات من الاعجاب الشديد بهذا أم ذلك من أصدقائه اليهود وبإسرائيل . كما أنه يصعب على المتتبع أن يجد تصريحاً له عن الصراع في منطقتنا لا يبدأه بالتأكيد على حق إسرائيل بالوجود . وينشأ بسبب ذلك إنطباع قوي متكرر بترابط شديد في ذهن الرجل بين صداقاته اليهودية وتأييده شبه العفوي لإسرائيل . (انظر بين مصادر أخرى ، رسالته الى مجلس المؤسسات اليهودية في فرنسا بعد انتخابه : « إني أعرفكم ، إني أقدركم ، إني أؤيدكم » ، لوموند ، ١٩٨١ / ٧ / ١ . وارتياح اليهود لنتيجة الانتخاب في تصريح أحد ابرز متقفيهم ، كما في مقابلة مع رئيس المجلس اليهودي العالمي (لوموند ، ١٩٨١ / ٧ / ٢٢) . ولا شك أن مكانة خاصة ، يجب أن تحفظ في هذا السياق ، خصوصاً منذ وفاة جورج دايان ، لجاك أتالي ، نائب رئيس « الصندوق الاجتماعي اليهودي الموحد » في فرنسا ومستشار الرئيس النافذ . إلى جانب تأثيره المتعدد الأوجه ، يلعب أتالي دور الصلة مع اليهود الفرنسيين ومع إسرائيل . فقد كان الشخص الثالث والوحيد في لقاء ميتران مع السفير الإسرائيلي ثم ممثلاً شخصياً للرئيس في إسرائيل في أيلول / سبتمبر ١٩٨١ . هذا لا يعني أنه حصل على أفضل استقبال في إسرائيل حيث يكره قادتها الموقدين الأجانب من الدين اليهودي : « فإما هم ممزقون فيخونون إسرائيل بشكل لاشعوري أو هم على اتفاق مع رؤسائهم فيخونونها وهم يدرون بما يفعلون » (لونوفيل اوبسرفاتور ، ١٩٨١ / ٩ / ٢٦) .

قادر ، تقريباً في أية لحظة ، على استبدال الحكومة ورئيسها ، كما هو قادر على إقالة أي من وزرائها . وقد توالى على الجمهورية الخامسة التي افتتحها دستور سنة ١٩٥٨ حتى الساعة ، ثلاثة رؤساء . الجنرال ديغول (١٩٥٨ - ١٩٦٩) ؛ جورج بومبيدو (١٩٦٩ - ١٩٧٤) ؛ فاليري جيسكار ديستان (١٩٧٤ - ١٩٨١) . وكانوا جميعاً شديدي الاهتمام بالسياسة الخارجية ، بل إن آخرهم حوّل منصب وزير الخارجية الى منصب تقنوقراطي بحت . من هنا ينبغي التأكيد أن الانتخابات الرئاسية كانت أساسية وعلى أن فرانسوا ميتران ، على الرغم من تعدد انتقاداته لحجم سلطات الرئيس سابقاً ، بادر في اول مقابلة ادلى بها الى صحيفة فرنسية بعد انتخابه ، على التأكيد بأنه « سوف يمارس كامل السلطات التي يخوله الدستور ممارستها »^(١٥) .

ومن المهم الإشارة هنا إلى أن ميتران يتمتع ، على عكس من سبقه (الا في مرحلة ١٩٦٨ - ١٩٧٣) بأكثرية نيابية ساحقة تنتمي الى حزبه . ذلك أن الانتخابات النيابية التي حصلت في ١٤ و ٢١ حزيران / يونيو ١٩٨١ قد حملت للمجلس ٢٨٥ نائباً ينتمون الى الحزب الاشتراكي من اصل ٤٩١ . كما ينبغي إضافة ٤٨ نائباً شيوعياً ، لتصور حجم الأكثرية الحالية ، الاستثنائي في تاريخ فرنسا (خارج سابقة ١٩٦٨) . هذا يعني عملياً أنه ، لن تجرى في فرنسا انتخابات سياسية قبل سنة ١٩٨٦ ، لتجديد المجلس ، و ١٩٨٨ لانتخاب رئيس جديد .

ذلك يعني ايضاً أن التيارات المختلفة داخل الحزب الاشتراكي ، ستكون بالغة التأثير ، لأنها الوحيدة القادرة ، في الأمد المنظور ، وإن لم يحصل طارئ (أزمة اقتصادية خانقة ، حرب خارجية ، وفاة الرئيس ..) على مجرى الحياة السياسية، لأنها الوحيدة القادرة على خلق أزمة حكم في فرنسا. لهذا فإن مدى مقدرة أجنحة الحزب على التفاهم مهم تتبعه . وهنا يجب القول ، ان ميتران هو زعيم الجناح الأبعد عن المواقف العربية داخل الحزب . فالجناح « اليساري » (سيريس) ، يتميز بعدد من المواقف القريبة من تلك التي يتبناها إجمالاً الحزب الشيوعي . أما الجناح « المعتدل » الذي يقوده ميشال روكار ، فقد تميّز تاريخياً بمواقف متقدّمة فيما يخص الصراع العربي - الاسرائيلي ، على الرغم من غلبة الانتهازية السياسية عليه في الفترة الأخيرة^(١٦) . أما الحليف الشيوعي ، فهو كما ذكرنا ، أقرب لاسباب شتى من المواقف العربية . ويمكن التنبؤ دون خطر كبير من الوقوع بالخطأ أن

(١٥) لوموند ، ١٩٨١/٧/٢ . وأعاد ميتران تأكيده في مؤتمره الصحفي الأول . انظر : لوموند ، ١٩٨١/٩/٢٦ .
(١٦) كان ميشال روكار ، قبل انضمامه للحزب سنة ١٩٧٥ ، مثال السياسي الفرنسي اليساري الجديد المتحرر من ثقل السويس والجزائر . زار المخيمات الفلسطينية مراراً ، والتقى بقيادة المقاومة وقال يوم بدء حرب تشرين / اكتوبر : « إنه العدوان الاسرائيلي الرابع على العرب » . لكنه كان آنذاك على رأس حزب صغير (الحزب الاشتراكي الموحد) لا أمل له بالوصول للسلطة . من هنا ، فدخوله للحزب ، وكونه أكثر رجال الحزب شعبية حتى بعد انتخاب ميتران ، أدت إلى تعاظم حظوظه الشخصية بالوصول للسلطة ، وبالتالي إلى تضائل تدريجي في حماسه العربي . على الرغم من ذلك فإن العرب يجدون في الأقلية التي يقودها ، أكثر الاشتراكيين تجاوباً مع تطلعاتهم ، أمثال النائب لودريان مثلاً . وتجب الإشارة هنا إلى أن مجموعة روكار التي كانت تمثل ٢١ بالمائة من الحزب في آخر مؤتمراته (ميتران ١٩٨٠) أصبحت ١٥ بالمائة في الاجتماع التحضيري (١٩٨١/٩/١٢) للمؤتمر القادم (فالانس ١٩٨١/١٠/٢٣) . لكن شعبية روكار الشخصية قادرة على الأرجح على استيعاب هذا التقلص المرحلي ، خصوصاً إذا لاقت سياسة ميتران الاقتصادية (روكار لم يبد أي حماس للتأميمات مثلاً) مصاعب في الفترة المقبلة . بالمقابل ، حصل ميتران في الاجتماع التحضيري نفسه ، للمرة الأولى منذ سنوات ، على الاكثية المطلقة من المنوبين (٥١ بالمائة) . أما مجموعة سيريس ، التي تعتبر جناح الحزب اليسر ، فيقودها وزير الدولة للبحث العلمي جان بيار شوفنمان ، ولها عدد من الحقائق الوزارية الأخرى . تميزت هذه المجموعة تاريخياً بدفاعها الحماسي عن ضرورة التحالف مع الشيوعيين . إلا أن دورها تعاظم من خلال حاجة ميتران لها في مواجهة نمو تيار روكار . =

هذه المجموعات الثلاث ستضغط إجمالاً على ميتران وحكومته في وجهة أقل تأييداً لاسرائيل .

وجدير بالذكر أن هذه التيارات ، قد أدت حتى الساعة إلى أن مواقف الحزب الاشتراكي ، كانت في معظم الأحيان متقدمة ، من وجهة نظرنا ، على مواقف أمينه العام السابق - ورئيس فرنسا الحالي^(١٧) . صحيح أن المؤتمر التأسيسي للحزب (١٩٧١) أيّد الموقف الاسرائيلي آنذاك ، وهو أن لاسرائيل حق الوجود وحق المرور في المياه الاقليمية ، كما أيد موقفها من أن الحدود يجب أن تثبت بينها وبين جيرانها ، من خلال المفاوضات المباشرة بين الطرفين ، الأمر الذي كان العرب جميعاً يرفضونه آنذاك ، بموجب مقررات قمة الخرطوم (١٩٦٧) . لكنه دعم أيضاً انسحاب اسرائيل من الأراضي المحتلة وخرج بجملة مبهمة عن الفلسطينيين هذه ترجمتها الحرفية : « الاعتراف بكل أم الشرق الأوسط كدول ذات سيادة ، بما فيها أمة فلسطين العربية ، التي لها الحق في اختيار ممثلها والتفاوض بين كل دول المنطقة بهدف إعادة استقرار اللاجئين العرب » . وفي مرحلة لاحقة اعتبر الحزب الفلسطيني « أمة لها الحق بالعيش على ارض يسمح بها القانون الدولي » مع التشديد على أن هذه الأرض لا يمكن أن تشمل اسرائيل .

وخلال سنة ١٩٨٠ ، وبهدف التهيئة للحملة الانتخابية ، أصدر الحزب مشروعه ، وهي الوثيقة الأساسية الأكثر حداثة . وقد جاء فيها التمسك بالتحالف الاطلسي ، ودعوة حارة لحوار الشمال والجنوب . ودعا المشروع ، إلى اعتراف متبادل بين اسرائيل والفلسطينيين وجاء فيه حرفياً ، ما يلي : « يؤكد الحزب الاشتراكي أن فرنسا ستبقى متمسكة بحزم بوجود وأمن دولة اسرائيل داخل حدود آمنة ومعترف بها ، وبالتطابق مع القرار ٢٤٢ الصادر عن الأمم المتحدة. لكن على فرنسا التأكيد ايضاً، على أن الاعتراف بحقوق الفلسطينيين الوطنية ، هو عنصر اساسي من عناصر السلام في الشرق الأوسط ، وبالتالي من أمن اسرائيل . ومن البديهي أن الاعتراف بالحقوق الوطنية لشعب ما يتضمن حق تشكيل كيانه الوطني»^(١٨). ولا يأتي الحزب على ذكر معاهدة كمب ديفيد وفي مقابلة مهمة مع امين عام الحزب الحالي ليونيل جوسبان^(١٩) ، أكد أن « السلام في الشرق الأوسط ، لا يمكن أن يتم الا عن حوار مباشر بين المعنيين . إلا أن هذا الحوار مشروط باعتراف متبادل ومتزامن بين الاسرائيليين والعرب وبخاصة الفلسطينيين طبعاً ... وشروط السلام الدائم ، هي انسحاب اسرائيل من الأراضي المحتلة سنة ١٩٦٧ ، إلى حدود آمنة ، ومعترف بها من الجميع . ويجب في المسار نفسه ، أن يجسّد حق الفلسطينيين بوطن خاص بهم » . وهذا التعبير نفسه كان جيسكار ديستان قد كرّسه في جولته الخليجية . بالمقابل ، وفي الوقت نفسه ، كان ميتران يؤكد الاطروحات نفسها مضيئاً « إن على اسرائيل الاعتراف بالفلسطينيين وبحقهم في انشاء دولة » . هذا التعبير الأخير متقدم وقد اصبح منذ فوز ميتران معتمداً بصورة رسمية ، إذ كرره كلود شيسون وزير الخارجية خلال زيارته للمنطقة في الأيام الأخيرة من آب / اغسطس ١٩٨١ .

ونحن نعتقد من جانبنا ، أن انفتاح عدد متزايد من الاشتراكيين ، على القضايا العربية ، ومن

= فقام تحالف ميتران - سيريس مع تأثر واضح للاول بافكار الثانية ، ومن مظاهره الاساسية صياغة « المشروع الاشتراكي » ، سنة ١٩٨٠ ، وقيام الحكومة الحالية بالتأميمات بسرعة . هذا ويشترك ميشال جوبير ، بصفة شخصية ، إذ أنه ديفولي تفرّد (تقريباً) بالتصويت لميتران ، في الحكومة كوزير للتجارة الخارجية . ولا يبدو (إن صدقت بعض المعلومات الصحفية) أن جوبير ، وهو معروف بمواقفه العربية المتقدمة ، مرتاح للدور المحدود الذي حدّده له الاشتراكيون .

(١٧) هذا هو على الأرجح التفسير للحادث المذكور سابقاً (هامش رقم ٩) .

(١٨) . (١٨) . Parti Socialiste, *Le Projet Socialiste* (Paris: Fayard, 1980). الفصل المهم هو الرابع : « فرنسا

مستقلة ومنفتحة على العالم ، » ص ٢٢٧ - ٢٦٠ ، ومنه المقتطفات الواردة في هذه الفقرة .

(١٩) . (١٩) . «Entretien avec Lionel Jospin,» *Politique internationale*, no. 10 (Hiver 1980/81), pp. 204-211.

ثم ، ضغطهم على قيادتهم المتخلفة في هذا المجال ، كما أن اجماع العرب الرسمي حول المسألة ، وضرورات التحالف مع الحزب الشيوعي ، القائم (بالرغم من بعض الازمات) منذ سنة ١٩٧٢ كلها عناصر قد تضافرت لتعديل موقف الرئيس الفرنسي . ونذهب إلى أن في ذلك أمثلة للمستقبل ، وأن على العرب متابعة وتوثيق اتصالاتهم ، بمختلف عناصر الاكثريّة السياسية الجديدة بمعزل عن عدم الرضا الذي يمكن أن يبديه ميتران واصدقاؤه من هذه الاتصالات . ومن الضروري تعدي الساحة السياسية البحتة بتوثيق العلاقة مع النقابات ، ووسائل الرأي العام والمؤسسات والجمعيات المهمة بالقضايا الخارجية .

ومن الواضح أن المرحلة الحالية ، هي مرحلة انشائية . إذ من المرتقب أن يكرّس مؤتمر فالانس قيادة ميتران وهيمنة تياره ، كما انضمام التيارات الأساسية الأخرى (موروا ، روكار ، سيريس) إليه ، عن حماس أو عن رضوخ للأمر الواقع . وهذا ما يفسّر عدم تقديم أي من هذه التيارات مشروع قرار للمؤتمر متميز عن مشروع القيادة . غير أن هذا الوضع لا يمكن أن يستمر طويلاً ، خصوصاً بعد قيام ميتران بتنفيذ أجزاء كبيرة من برنامجه الانتخابي المثيرة للجدل أو للمعارضة (تأميمات ، الغاء عقوبة الاعدام ، لا مركزية تعطي صلاحيات واسعة للإدارة المحلية) ، ناهيك عن صعوبة حل المعضلتين الأساسيتين (التضخم والبطالة) ، وتوقع مزيد من الخطورة في أولاهما . لذا ، ليس رجماً بالغيب - بالنظر لضعف المعارضة حالياً - أن تقوم تيارات الحزب المختلفة بالتمايز تدريجاً عن السلطة بأخذها مواقف تتبنّى بعض الاعتراضات الصادرة إن عن نقابات العمّال (سيريس) أو عن رجال الاعمال (روكار) .. وفي مرحلة التمايز هذه ، التي قد تحصل في أمد لا يتجاوز سنتين ، من الطبيعي أن تسعى التيارات المختلفة إلى اتخاذ مواقف من السياسة الخارجية أقل التصاقاً بالسلطة . وقد يحمل ذلك الحزب الى تعميق ازدواجيته مع الحكومة حول عدد من المسائل الداخلية والخارجية .

- ٤ -

قد تكون **الجالية اليهودية** في فرنسا، قد صوتت في أكثريتها الى جانب فرانسوا ميتران وحزبه سنة ١٩٨١ ، وهذا طبيعي . هذه الجالية مكونة من حوالي ٦٠٠ الف نسمة ، ممّا يجعل فرنسا في الموقع الرابع من حيث عدد مواطنيها اليهود ، بعد كل من الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي واسرائيل . لكن هذه الجالية ، ذات هوية غير ثابتة خارج الأحداث الكبرى ، وهي منقسمة - على الاجمال - الى فئتين : الذين من أصل اوروبي هم في الاجمال مندمجون في المجتمع ، ومتوزعون في مختلف تيارات السياسة الفرنسية ، والعرب اليهود من شمال افريقيا حيث كانت فرنسا قد منحتهم الجنسية الفرنسية ، بهدف فصلهم عن اكثرية السكّان . هؤلاء هم أكثر اهتماماً بالصراع العربي - الاسرائيلي . غير أنه يصعب القول أن في فرنسا « تصويت يهودي » متجانس ، وأنه ذات شأن كبير ، بالنظر الى أن اليهود يمثلون حوالي واحد بالمائة ، من مجمل السكان (٥٤ مليون في ١ / ١ / ١٩٨١) .

بالمقابل ، يوجد حوالي ١,٨ مليون عربي في فرنسا (منهم ، في ١ / ١ / ١٩٨١ ، ٨٠٨١٧٦ جزائرياً و ٤٢١٢٦٥ مغربياً و ١٨٣٧٨٢ تونسياً أي حوالي ١,٤ مليون عربي من المغرب العربي الكبير) . لا شك أن الاكثريّة الساحقة من هؤلاء يعمل في الوظائف الدنيا . الا أن تأثيرهم في اللحظات الحاسمة خطير كما اثبتت تجربة جبهة التحرير الجزائرية خلال نضالها . وقد عمل الفلسطينيون ، وبعض الجهات العربية على التقرب من هذه الجاليات وإعادة تنظيمها . ويمكن الاشارة الى تظاهرات سنة ١٩٧٢ الحاشدة ، كمثال على نجاح نسبي في هذا المجال . الا أن القلق ، والتنافس العربي ، ورغبة

الاندماج عند البعض ، والتمزق الثقافي لدى الأجيال الجديدة ، جعل التعبئة أمراً صعباً جداً في المرحلة المنظورة .

والخلاصة التي نستنتجها من هذه الاشارات العابرة هو ضرورة الحذر في مجال تقويم « المسلك اليهودي » كما في مقارنة الوجود العربي في فرنسا . ولا نعتقد أن لهذين الطرفين أي تأثير حالي أم لاحق ، نافذ في مجال صنع القرار ولوائه من المفيد إبقاء العنصر البشري في الحساب . وجدير بالذكر ، أن الحزب الاشتراكي كان الأكثر اهتماماً بمسألة العمّال المهاجرين حتى الساعة ، وأن فوزه أدى الى تزايد آمال عدد كبير منهم بحل مشاكلهم المتعلقة ممّا - في رأينا - يزيد مشروع تعبئتهم صعوبة^(٢٠) .

- ٥ -

مختلف تماماً أمر النفط ووزنه وتأثيره . لقد استوردت فرنسا سنة ١٩٨٠ ، ١٠٩،٤ مليون طن من السائل الاسود . ومصدر أكثر من ثلثي هذه المستوردات عربي . وترى السعودية نفسها في طليعة المصدرين الى فرنسا إذ أمّنت لها ٣٧،٩ بالمئة من حاجاتها النفطية سنة ١٩٧٨ و ٣٥،١ بالمائة سنة ١٩٧٩ و ٣٥،٤ بالمائة سنة ١٩٨٠ (٣٨،٩ مليون طن) لكن هذه النسبة ارتفعت إلى ٥١ بالمائة ، في النصف الأول من سنة ١٩٨١ ، بسبب الحرب العراقية - الايرانية . ويأتي

جدول رقم (١)

نشاط الشركات النفطية الفرنسية في الوطن العربي لسنة ١٩٨٠

| البلد | تنقيب | إنتاج | تكرير | توزيع |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|
| ابو ظبي | ■ | ■ | | ■ |
| تونس | ■ | ■ | | ● |
| الجزائر | ■ | ■ | | |
| الجمهورية العربية الليبية | ■ | ■ | | ● ■ |
| جيبوتي | | ■ | | |
| دبي - عمان | ■ | | | |
| السودان | ■ | | | ■ ● |
| لبنان | | | | |
| مصر | ■ | | | |
| المغرب | ■ | | ■ | ● ■ |

■ شبكة عادية ● نفط طيران .

المصدر : Comité Professionel du Pétrole, *Pétrole 1980* (Paris: Comité Professionel du Pétrole, 1981), p. B7.

(٢٠) إن أمراً يمكن أن يغيّر هذا الوضع ، وهو إعطاء حق الاقتراع للعمال الأجانب في الانتخابات المحلية ، اسوة بالسويد والدانمرك . هذا العرض ، الذي ورد بصورة مبهمة في المشروع الاشتراكي ، تبناه وزير الخارجية علناً خلال زيارته للجزائر في ١٠ / ٨ / ١٩٨١ . إلا أن جزءاً مهماً من قادة الحزب أبدوا تحفظهم عليه ، ناهيك عن معارضة كل الأحزاب الأخرى بما فيها الحزب الشيوعي . (انظر ردود الفعل في : لوموند ، الأعداد بين ١٢ و ٢٠ / ٨ / ١٩٨١) . وقد أظهر استطلاع للرأي العام (أجرته باري ماتش ، ٢٠ / ٨ / ١٩٨١) أن ٥٨ بالمائة من الفرنسيين يعارضون المشروع . ويشكل العرب حوالى اربعين بالمائة من مجمل الأجانب في فرنسا (٤،١ مليون في ١ / ١ / ١٩٨١) .

العراق في المرتبة الثانية ، إذ أمّن ١٧,٨ بالمائة من حاجات فرنسا النفطية ، سنة ١٩٧٨ ، ١٩,٣١ ، بالمائة سنة ١٩٧٩ و ٢١,٦ بالمائة سنة ١٩٨٠ قبل أن تنهار صادراته بفعل الحرب . أما المرتبة الثالثة ، فتحتلها نيجيريا (١٠ بالمائة تقريباً خلال السنوات الثلاث الأخيرة) بينما تحتل بلدان عربية مواقع اخرى (ابو ظبي حوالى ٦ بالمائة ، الجزائر ٤ بالمائة وقطر والكويت وليبيا بين ٢ و ٣ بالمائة حسب السنوات) . وتلعب الشركات الفرنسية دوراً مهماً في مختلف مجالات النشاط النفطي ، كما يبدو من الجدول رقم (١) . فهي تقوم بالتنقيب عن النفط في ثمانية بلدان عربية ، وبتنتاجه في خمسة بلدان ، وبتكريره في بلد واحد وبتوزيعه في ستة .

جدول رقم (٢)

الواردات الفرنسية من النفط الخام للسنتين ١٩٧٩ - ١٩٨٠

| البلد | ١٩٧٩ | | ١٩٨٠ | | النصف الأول من ١٩٨١ % |
|---------------------------|----------------|------|----------------|------|-----------------------|
| | ملايين الاطنان | % | ملايين الاطنان | % | |
| ابو ظبي | ٧,٠٦ | ٥,٦ | ٦,٦٩ | ٦,٤ | ٧ |
| الجزائر | ٤,٧٢ | ٣,٧ | ٤,٣١ | ٣,٩ | ٣,٨ |
| الجمهورية العربية الليبية | ٣,٩٨ | ٣,٢ | ١,٩٢ | ١,٨ | ٢,٤ |
| العراق | ٢٤,٠٥ | ١٩,١ | ٢٣,٦٥ | ٢١,٦ | ٣,١ |
| قطر | ٣,٧٠ | ٢,٩ | ٢,٥٠ | ٢,٣ | ٣,٦ |
| الكويت | ٤,٩٤ | ٣,٩ | ٢,٩١ | ٢,٧ | ٢,١ |
| المملكة العربية السعودية | ٤٥,٠٧ | ٣٥,٨ | ٣٦,٨٦ | ٣٣,٧ | ٥١ |
| مصادر عربية أخرى | ٤,١٤ | ٣,٣ | ١,٧٢ | ١,٥ | ١,٢ |
| مجمّل النفط العربي | ٩٧,٩٦ | ٧٧,٥ | ٨٠,٨٦ | ٧٣,٩ | ٧٤,٢ |
| مصادر غير عربية | ٢٨,١٩ | ٢٢,٥ | ٢٨,٥٩ | ٢٦,١ | ٢٥,٨ |
| المجموع | ١٢٦,١٥ | ١٠٠ | ١٠٩,٤٥ | ١٠٠ | |

ويؤدي هذا الاعتماد الحاد على النفط المستورد ، والعربي تحديداً ، إلى عجز مستمر في ميزان المدفوعات الخارجي . فبالنسبة للسعودية مثلاً نرى فرنسا قد دفعت سنة ١٩٨٠ ، ٣٦,٨ مليار فرنك ثمناً للنفط السعودي ، بينما لم تتعدّ صادراتها للمملكة ٦,٢ مليار أي بعجز يفوق ٣٠ مليار فرنك . وفي الاجمال أدى ارتفاع اسعار النفط سنة ١٩٧٩ - ١٩٨٠ إلى مضاعفة العجز التجاري الفرنسي ٦ مرات (من ١٠ الى ٦٠ مليار فرنك) ولوائه ليس السبب الأوحد في ذلك . وقد بلغت قيمة الواردات من الطاقة (نفط خام ، مواد مكرره وغاز طبيعي) سنة ١٩٨٠ مبلغ ١٥٠ مليار فرنك فرنسي أي ٢٦,٣ بالمائة من قيمة كل الواردات الفرنسية بينما بلغت صادراتها من الطاقة ١٨ مليار فرنك أي ٣,٨ بالمائة من مجمل صادراتها . ويعادل عجز فرنسا من الطاقة لسنة ١٩٨٠، ١٣١,١٩٨ مليار فرنك ، إذ لا تبلغ صادرات الطاقة أكثر من ١٢,٤ بالمائة من وارداتها .

وتشهد فرنسا حالياً ، كما معظم الدول المصنّعة انخفاضاً في مستوى وارداتها النفطية ، إن بسبب تزايد عدد المحطات النووية أو بسبب نجاح سياسة تخفيض الاستهلاك . فاستيراد سنة ١٩٨٠

كان ١٤ بالمائة أقل من السنة التي سبقتها . إلا أن ذلك لا يعني أن ليس هناك حدود ضيقة جداً لهذا المنحى . فانخفاض الاستهلاك مرتبط مباشرة بارتفاع الاسعار ، وقد يحمل فائض النفط على زيادة الاستهلاك . ومن ناحية أخرى ، يرتبط استهلاك النفط بمستوى النمو الاقتصادي ، فإن هذا النمو بالمائة في مجمل الدول المصنّعة يقدّر أن الطلب على النفط سيتزايد بحيث ترتفع اسعاره مجدداً . وفيما يخص فرنسا مباشرة تنبغي الإشارة الى أن برنامج الحزب الاشتراكي يقضي بتجميد إنشاء المحطات النووية وقد قام الحكم الجديد فعلياً بتجميد البناء في ستة منها ولهذا أثر أكيد على مستوى استهلاك النفط خلال العقد القادم . إن فرنسا هي من أكثر الدول المصنّعة تأثراً بالنفط العربي . حاجتها له ماسة وستبقى كذلك إلى آخر القرن على الأقل .

- ٦ -

لسد العجز المالي المتأتي عن النفط تسعى فرنسا إلى تحسين موقعها التجاري في مختلف البلدان العربية ، والنفطية منها خاصة . ينبغي التذكير هنا بهشاشة الموقع التجاري في معظم البلدان العربية لسنوات قليلة خلت . ويعرف الفرنسيون بوضوح أن المنتجات الفرنسية كانت - خارج الاستثناء الجزائري - تحتل نسبة بسيطة من سوق دول النفط . كما يدرك الفرنسيون أن ضعف موقعهم التجاري في مقابل حجم تبعيتهم النفطية يحتم عليهم ، القيام بتنازلات أو على الأقل تقديم ما يستنكف الآخرون ، ذوو المواقع الراسخة (الولايات المتحدة وبريطانيا) أو النشطة المثيرة للاعجاب (اليابان ودول الشرق الأقصى المصنّعة) عن تقديمه . إن عليهم تقديم نوعية أفضل ، إن عليهم قبول شروط أصعب ، إن عليهم تقديم خدمات وبيع منتجات يستطيع الآخرون أن يقدموها دون ضرر كبير . إن عليهم مثلاً بيع الأسلحة، ونقل التكنولوجيا المتقدمة (النووية مثلاً) إن أصّر العرب على ذلك . في هذا السياق ، ليس من

جدول رقم (٣)

التبادل التجاري بين فرنسا والبلدان العربية لسنة ١٩٨٠ (بملايين الفرنكات الفرنسية)

| الواردات | البلد | الصادرات | البلد |
|----------|---------------------------|----------|---------------------------|
| ٣٦٨٢١ | المملكة العربية السعودية | ١١٠٩٨ | الجزائر |
| ٢٣٤٩٩ | العراق | ٦١٦٩ | المملكة العربية السعودية |
| ٨٠٧٣ | الإمارات العربية المتحدة | ٥٥٠٨ | مصر |
| ٧٢٦٥ | الجزائر | ٥٠٢٤ | المغرب |
| ٣٤٨٧ | الكويت | ٤٥٦٧ | العراق |
| ٣٢٦٩ | المغرب | ٣٩٥٣ | تونس |
| ٢٦٨١ | قطر | ٢٨٤٣ | الجمهورية العربية الليبية |
| ٢٨٠٤ | الجمهورية العربية الليبية | ١٩٧٣ | الإمارات العربية المتحدة |
| ١٦٥٠ | تونس | ١٤٦٩ | لبنان |
| ٥٣٥ | مصر | ١٣٨١ | الجمهورية العربية السورية |
| ٥٠٤ | الجمهورية العربية السورية | ١٢٥٣ | الكويت |
| ٣٢١ | موريتانيا | ٨٣٢ | الأردن |
| ٢١٨ | السودان | ٦٥٥ | اليمن |
| ١٠٧ | عمان | ٤١٩ | موريتانيا |
| ٨٤ | لبنان | ٣٩٩ | قطر |
| ٢٩ | جيبوتي | ٣٨٣ | السودان |
| ٦ | الصومال | ٢١٢ | جيبوتي |
| ٢ | الأردن | ١٧٩ | البحرين |
| ١ | البحرين | ١٦٧ | عمان |
| ١ | اليمن | ١١٧ | الصومال |
| ٠٠٢ | اليمن الديمقراطية | ١٠٢ | اليمن الديمقراطية |
| ٩١٥٣٩ | المجموع | ٤٨٧٠٤ | المجموع |

الدولار = ٥,٥١ فرنك فرنسي .

المصدر : احتساب من : Middle East Economic Digest, 9 October 1981, p. 13.

الخطأ القول ، أن الحكم السابق قد أتبع سياسة مركنتيلية في جوهرها ، سياسية في تعبيرها . وأنه اضطر بسبب ذلك للجوء الى سياسة دفاع عن الذات حازمة إزاء الانتقادات الداخلية (من الحزب الاشتراكي خصوصاً) والخارجية (من الولايات المتحدة إجمالاً) .

بلغت صادرات فرنسا للوطن العربي سنة ١٩٨٠ حوالي ٤٨ مليار فرنك ، (ما يقارب ١٠ مليار دولار) غير أن العجز الفرنسي في الميزان التجاري مع العرب ، الذي ضاعفه ارتفاع اسعار النفط خلال السنة الماضية ، بلغ ٤٢ مليار فرنك . وقد برزت السعودية كأول مستورد عربي للمنتوجات الفرنسية ، سنة ١٩٨٠ . لكن العراق مستورد كبير ايضاً . وتجدر الملاحظة الى أن سنة ١٩٨١ ستحمل في طياتها فائضاً في الميزان التجاري الفرنسي / العراقي ، سببه استمرار تدفق البضائع الفرنسية ، وانخفاض حجم الصادرات النفطية العراقية . وفرنسا طبعاً مواقع تجارية متميزة في البلدان التي سبق أن استعمرتها (المغرب ، الجزائر ، تونس ... الخ) . فعلى الرغم - مثلاً - من واردات النفط والغاز ، فقد شهد الميزان الجزائري/الفرنسي فائضاً لصالح باريس بحوالي ٤ مليارات دولار سنة ١٩٨٠ . إذ أن فرنسا بقيت اول مصدر نحو الجزائر بينما اصبحت الولايات المتحدة اول مستورد منها . بكلمة اخرى إن العجز قد حمل فرنسا على مزيد من النشاط ، والتنازلات للفوز بمواقع جديدة ، خصوصاً في المشرق النفطي ، وقد نجحت في ذلك باطراد في العراق ، وبشكل اضعف في كل من السعودية وليبيا ، وامارات الخليج .

إزاء هذا النجاح التجاري النسبي - وبدونه لتعرضت فرنسا لكارثة اقتصادية - تجد الحكومة الفرنسية الجديدة نفسها في مأزق صعب . ذلك أنها دأبت خلال السنوات الماضية على انتقاد « التنازلات » التي أقدمت عليها الحكومات السابقة في سبيل ترسيخ اقدام فرنسا الاقتصادية في البلدان العربية . وقد ركزت هجومها بالتحديد على نقل التكنولوجيا النووية وعلى مبيعات السلاح . أما وقد وصلت الى السلطة، فإن التخلي عن عدد من اطروحاتها بدا ضرورياً، ولو أنه مكلف على صعيد الرأي العام . من هنا يبرز عدد من المبادرات المتناقضة التي لا بد لها من أن تنجلي عن محصلة ما ، خلال الاشهر القليلة المقبلة ، وهي محصلة سيلعب رد الفعل العربي - على ما سوف يسبقها من مبادرات فرنسية - دوراً مهماً في صوغها .

والمثال الأوضح ، مسألة مقاطعة اسرائيل فهي تعود لنهاية سنة ١٩٧٦ حين قام بعض الدول الغربية بحملة ضد المقاطعة العربية للشركات المتعاملة مع اسرائيل . وقد صدر خلال سنة ١٩٧٧ في فرنسا ، وغيرها من الدول (بينها الولايات المتحدة) تشريعات تعتبر هذه المقاطعة نوعاً من التمييز العنصري وتمنع الشركات الفرنسية من احترامها . فالقانون الفرنسي صدر في ٧ حزيران / يونيو ١٩٧٧ باجماع نيابي ، وهو قضى بغرامات مالية كبيرة على من يصعب امكانات العمل لشخص او لمؤسسة بسبب الدين او العرق . الا أن هذا القانون جاء في الوقت الذي كانت فرنسا تسعى جاهدة لتحسين مواقعها التجارية في الوطن العربي . لذا بادر رئيس الوزراء ، بعد إقرار القانون بأسابيع باصدار تفسيره يلغي مفعوله تماماً . وقد ألغى القضاء الاداري هذا التفسير في ١٨ / ٤ / ١٩٨٠ فما كان من الحكومة الا أن اصدرت « تفسيراً » مماثلاً في ٩ / ٥ / ١٩٨٠ . ولقد كانت التجمعات اليهودية دائماً وراء الغاء التفسير المعطل للقانون إن قضائياً أم سياسياً . في هذا الجو ، تميّز ميثران عن المرشحين الآخرين بدعمه الصريح لمحاربة المقاطعة العربية . وقد ذكّر رئيس المجلس الأعلى للمؤسسات اليهودية ، ميثران بوعده في ١٧ / ٦ / ١٩٧٧ فما كان من الأخير الا أن اصدر بياناً بضرورة الغاء التفسير في اليوم نفسه . بقي أن تقوم الحكومة باصدار تفسير جديد لقانون ١٩٧٧ وهذا ما فعلته عملياً

وبمحتوى يلغي مفعول المقاطعة العربية . والواقع أنه في الفترة الممتدة بين قرار الرئيس في ١٧ / ٦ (إن لم نقل من انتخابه في ١٠ / ٥) حتى إصدار التعميم الحكومي الجديد في ١٧ / ٧ مرّ شهر لم تتوقف التجمعات اليهودية خلاله يوماً واحداً عن نشر ومناقشة مشروع التعميم الحكومي بنداً بنداً . بينما لم يقيم العرب ، على حد علمنا على الأقل ، بأي مبادرات فعّالة منسقة في الاتجاه المعاكس . بل إن صدور التعميم الجديد لم يثر ردود فعل مباشرة ، خارج اعتراض رئيس غرفة التجارة في الكويت (وقد اهتمت به الدوائر الرسمية الفرنسية والصحافة ورغم طابعه المحدود والقطري)^(٢١) .

والمثال الآخر هو بيع الاسلحة . ففي الخامس من حزيران / يونيو ، كان الرئيس يزور معرض لوبورجيه السنوي للطيران . قبل وصوله كان مساعده قد طلبوا من الشركات الموجودة في المعرض سحب الصواريخ والاسلحة عن الطائرات لكي لا يراها الرئيس . الحادثة رمزية طبعاً لكنّها معبرة عن تطلعات « سلموية » قديمة لدى الرجل ولدى حزبه . ولكن ميتران وجد نفسه هنا أيضاً أمام مأزق ففي سنة ١٩٨٠ صدرت فرنسا ما قيمته ٢٤ مليار فرنك (اكثر من ٥ مليارات دولار) سلاحاً ، مما جعلها في المرتبة الثالثة من مصدري السلاح بعد الجبارين ، باستيلائها على ما يقارب ١٠ بالمائة من سوق السلاح العالمية . وهذا الرقم عالٍ بالنسبة لفرنسا ، وسبب ذلك أن فرنسا تباع لمن يدفع (أوبالكاد) فالاستثناءات قليلة (اسرائيل منذ سنة ١٩٦٨ ، البرتغال بين ١٩٧٠ و ١٩٧٥ ، وافريقيا الجنوبية منذ ١٩٧٧ وبعض القيود على طلبات التشيلي) ، وقد سمح هذا الانفتاح بمضاعفة المبيعات اربع مرات خلال ست سنوات (١٩٧٤ - ١٩٨٠) ودخلت الاسلحة الفرنسية الى ٦٦ بلداً مختلفاً^(٢٢) .

والبلدان العربية تعتبر في مقدمة البلدان المستوردة للسلاح الفرنسي منذ سنة ١٩٧٨ ، ٢٠ بالمائة من صادرات الاسلحة الفرنسية تستوعبها السعودية بمفردها . وفي تشرين الأول / اكتوبر ١٩٨٠ حصلت فرنسا على اكبر عقد في تاريخها إذ سلّمتها السعودية مسؤولية مشروع الصواريخ القاضي بتحديث بحريتها العسكرية لقاء ١٤ مليار فرنك . ويأتي العراق في المرتبة الثانية ، وكانت الحكومة السابقة قد استمرت في تموينه بالاسلحة والعتاد بعد نشوب الحرب مع ايران وحتى خروجها من السلطة . ففي الاول من شباط / فبراير الماضي مثلاً سلمت فرنسا السرب الأول (٤ طائرات) من الستين (ميراج) التي تعاقد العراق بشأنها . وفي الاجمال فإن ٥٥ بالمائة من صادرات فرنسا من الاسلحة تذهب الى بلدان عربية . وكان الحزب الاشتراكي دائماً في موقع المنتقد لهذه الصفقات . ما العمل وهو الآن في السلطة ؟ أيقفل الباب أمام نشاط مريح في عز ازمة الغرب الاقتصادية ؟ هل هو قادر على إغفال رقم واضح . لقد زادت مبيعات السلاح للخارج بوتيرة اكبر مرتين من معدل مجمل الصادرات الفرنسية خلال الخمس سنوات الأخيرة . بل إن هناك مسألة اهم : هل بإمكان دولة بحجم فرنسا أن تطور سلاحها بشكل مستقل دون أن تمول صادراتها من السلاح جزءاً من تكاليف

(٢١) في مقابلة مع : الانباء (الكويت) ، ٢٣ / ٧ / ١٩٨١ . عن النشاط اليهودي ، انظر : لوموند ، ٢١ / ٦ / ٧٠ و ١١ / ٧ / ١٩٨١ . وقد أبدت الجامعة العربية تخوفها لاحقاً من الامر ، لكن الامين العام لم يثر الموضوع علناً عند زيارته لميتران في ٢٥ / ٩ / ١٩٨١ . وقد بدا لنا أن الأوساط الاقتصادية الفرنسية أكثر اهتماماً بالموضوع من العرب أنفسهم .

(٢٢) هل يعود ميتران عن قرار ديغول بوقف السلاح الى اسرائيل ؟ الموضوع حرج للغاية ، ففرنسا ليست الولايات المتحدة لتسمح لنفسها بذلك دون خطر بالغ على مصالحها . ليس ما يشير إلى ذلك حالياً ، ولا يبدو أن الاسرائيليين يضعون المسألة شرطاً لتحسين علاقتهم بفرنسا . وبالنظر لعزلة اسرائيل السياسية ، ولوصولها غير المشروط تقريباً لمصادر السلاح الاميركية ، لانتاجها الذاتي ، كما للحرج الذي سوف تقع فيه فرنسا ، فإننا من جانبنا لا نتوقع عودة تصدير الاسلحة الفرنسية الى اسرائيل في الأمد المنظور (إلا كموازنة لتنازل مهم باتجاه العرب) .

البحث والتجربة والانتاج ؟

القواعد التي عبّر الاشتراكيون عنها هي التالية : « لن تبيع فرنسا السلاح الى الدول غير الديمقراطية ، او العنصرية او المنخرطة في حرب »^(٢٣) . هذه الشروط ، تعجيزية ، وهي تسمح لمنافسي فرنسا بعقد امال كبيرة امام الفرص التي تفتحها لهم سياسة فرنسا الجديدة . هذا ما عبّرت عنه الأيكونوميست البريطانية بعنوان : « ميتران يوقّع شيكاً لمنتجي السلاح الأجانب » . إذ أن تطبيقاً حرفياً لهذه الشروط يلغي الاكثريّة الساحقة من العقود ، بما فيها العقود العربيّة الكبرى ، ناهيك عن الهند والباكستان ودول أميركا اللاتينية .

إذن ، يمكن إلغاء قاعدة بقاعدة اهم ، فقد أعلنت الحكومة الفرنسية غداة تأليفها أنها ستحترم العقود الموقعة ممّا يعني أنها ستتسلّم الاسلحة التي أوصي عليها ، بما فيها الزوارق الثلاثة التي سلّمت (بعد حادث مثير) إلى ايران . أما فيما يخص العرب ، فقد اعطيت تأكيدات واضحة للسعودية أنها ستتسلّم طلباتها كما كان متفقاً عليه كما أن فرنسا مستعدة لدراسة اي اتفاق جديد . أما مصر فكانت أول مستورد يوقع عقداً جديداً (في ١٠ / ٦ / ١٩٨١) مع الحكومة الاشتراكية إذ أوصت على ١٦ طائرة ميراج - ٥ معدلة إضافية . العراق يبدو أن لديه بعض الشكوك فيما يخص عقود فرنسا الكبرى : تسليم الميراج ف - ١ ، ترخيص لصنع طائرات الفا - جت في العراق ، وشراء صواريخ للدفاع الجوي . كما أن وضع المغرب (هليكوبتر مضادة للمدرعات ، وطائرات ميراج) مشابه . لكن المفاجأة كانت في رفع الحظر عن ليبيا في منتصف تموز / يوليو الماضي ، وكانت الحكومة السابقة قد فرضته رداً على التدخل الليبي في تشاد . والغريب في الأمر أن ميتران كان قد اتهم في المناظرة التلفزيونية منافسه أنه ما زال يبيع اسلحة سراً الى ليبيا ، فإذ به يرفعه تماماً في أقل من شهرين بعد تسلّمه السلطة (١٠ زوارق سريعة و ٣٢ ميراج ف - ١) . ويبدو أن دعم ليبيا للفرنك من خلال تحويلات كبرى في المصارف السويسرية كان السبب في رفع الحظر المفاجيء^(٢٤) .

ما الذي يمكن استنتاجه للمستقبل ؟ يؤكد رئيس الوزراء : « إننا لا نريد أن نبقي ذلك المصدر الكبير للسلاح في الساحة الدولية . ولكننا نود احترام الالتزامات التي تعهّدت بها فرنسا سابقاً . وعلينا أن ندرس القضايا آخذين بعين الاعتبار توجهات عدد من الدول التي لا تريد أن تدخل في سياسة التكتلات ، من جانب أم من آخر . كما أننا لانستطيع أن نعدّل انتاج مصانعنا بسرعة . غير أن ارادة فرنسا هي في عدم الابقاء على الوضع الحالي غير المقبول حيث فرنسا هي أحد أكثر البلدان المصدرة للسلاح لكل الذين هم في حالة حرب »^(٢٥) . هناك إذن توجه لتخفيض حجم مبيعات السلاح ، تقابله اعتبارات أساسية : هي المصانع القائمة والعقود الموقعة ورغبة فرنسا في دعم الدول غير المنحازة . هذه الاعتبارات واسعة بشكل كافٍ للخروج من الشروط الثلاثة المذكورة سابقاً والتي تتعلق بطبيعة السلطة في البلد المستورد . ورئيس الوزراء على أية حال لا يذكر شرطاً واحداً من هذا الصنف .

«Entretien avec Lionel Jospin.»

(٢٣)

(٢٤) لم يصطحب ميتران وزير الدفاع في زيارته الرسمية للسعودية في ٢٦ / ٩ / ١٩٨١ ، تعبيراً عن حرصه على طرح المسائل السياسية ومعالجة « القضايا الكبرى » . لكن وزير الدفاع سيزور الملكة خلال اقل من شهرين بعد رئيسته وقد اعطى على ما يبدو ضمانات بعدم تأميم المال السعودي الموظف لتطوير طائرة الميراج ٢٠٠ او في شركة طومسون . بالنسبة للعراق ، بدت الأنباء عن نتائج زيارة السيد طارق عزيز لباريس متناقضة ونحن لا نستطيع الجزم بنتائجها . اما تفسير الموقف من ليبيا ، فقد تردد في عدد من الصحف الفرنسية (مثلاً : لوبوان ، ٢٠ / ٧ / ١٩٨١) .

(٢٥) لوموند ، ١١ / ٦ / ١٩٨١ .

إن فرنسا مضطرة لأن تبقى مصدراً كبيراً للسلاح إن لضرورة بناء سلاحها ذاته ، أو لسد العجز في ميزانها التجاري . وأن العرب سيقون ، من ناحية أخرى ، في رأس لائحة المشتريين لأنهم أساساً قادرون على ذلك^(٢٦) . غير أنه من المناسب انتظار وقف التصدير في عدد من الحالات الحادة كالدول العنصرية (أفريقيا الجنوبية) والديكتاتوريات العنيفة القمع (تشيلي ، الأرجنتين) . ومع اعتقادنا أن سيل الأسلحة الفرنسية نحو البلدان العربية لن يتوقف ، فإن حجمه قد يتضاعف بصورة طفيفة وفي ظروف محددة. لكن توزيع هذا السيل بين مختلف البلدان العربية سيختلف عما كان حتى الآن ، إذ أن الموضوع مرتبط مباشرة ، وأكثر مما مضى ، بالتحالفات الفرنسية الجديدة داخل المجموعة العربية . هذا ما يفسر قرار رئيس الوزراء بعدم حصر المسألة بوزارة الدفاع وبإدخال وزارة الخارجية كطرف مباشر لصنع القرار في مجال بيع السلاح .

لم تكن الحكومة الفرنسية قد استقرت بعد حتى وقعت في حرج شديد نتيجة الهجوم الإسرائيلي على المفاعل النووي الذي تبنيه فرنسا بالقرب من بغداد (والذي توفي فيه مهندس فرنسي) . طرح الحدث موضوعاً يهمننا هنا هو : **التعاون النووي** الذي تقوم به فرنسا مع عدد من الدول في العالم . ومن المفيد التذكير بحجم مساهمة فرنسا في بناء القدرة النووية الإسرائيلية . كان علماء البلدين يعملون لفترة طويلة بدأت في الخمسينات يداً بيد لدرجة أنهم شاركوا في التجارب النووية التي كانت فرنسا تجربها حتى عام ١٩٦٢ في الصحراء الجزائرية . أما في المرحلة الحالية فإن أهم عقد نووي فرنسي كان مع العراق سنة ١٩٧٥ - بحدود ٢٧٥ مليون دولار - وحصلت فرنسا بموجبه على عقود نفطية طويلة الأمد ، وعلى صفقة سلاح كبيرة . وقد أدى عدد من العراقيل إلى تأخر في تنفيذ المشروع منها اغتيال المسؤول الأول من الجانب العربي يحيى المشد سنة ١٩٨٠ (بعد محاولة فاشلة سنة ١٩٧٨) ومقتل عالم عراقي آخر في سويسرا بظروف مشبوهة ، وخصوصاً تفجير المفاعل الأول في فرنسا في نيسان ١٩٧٩ . إلا أن المفاعل ركب في ١٩٨٠ وبدأ أعماله حتى ضرب في حزيران / يونيو الماضي . ومن ناحية أخرى وقعت فرنسا في كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٣ اتفاقية مع ليبيا للتنقيب عن اليورانيوم ولتدريب الكوادر ، لكن العقد لم يعط ثماراً . وفي مطلع هذه السنة وقعت فرنسا اتفاقية مع مصر تعهدت بموجبها بتقديم مساعدة تقنية نووية ومفاعلين لبنائهما بالقرب من الاسكندرية . وقد وقعت فرنسا أيضاً عقوداً مختلفة أقل أهمية مع الجزائر (١٩٨١) والمغرب والسعودية وسوريا والامارات ، كما أنها بدأت مفاوضات مع تونس والكويت .

من الضروري التأكيد على أن التعاون النووي الفرنسي مع هذا ام ذاك من البلدان العربية (خصوصاً تلك التي لها نزعة استقلالية ام توجه معادي للغرب) مكلف للسلطة إن إزاء الرأي العام الفرنسي الواسع أو ، بالخصوص ، في علاقاتها مع الولايات المتحدة الاميركية التي تسعى ، من خلال محاولة منع انتشار الاسلحة النووية ، إلى منع التوازن الاستراتيجي الاقليمي من التحول لغير مصلحة

(٢٦) من مقابلة وزير الدفاع ، شارل هيرنو مع: لوموند ١١/٧/١٩٨١ : « من الجنون التفكير بوقف تصدير السلاح . فذلك يعني أنه لن يكون هناك مجال دفاع فرنسي عن فرنسا . فسعر الاسلحة التي سوف ننتجها ، إن أوقفنا التصدير ، سيكون باهظاً بشكل لن يستطيع الجيش الفرنسي إقتناؤه » . كلود شيسون وزير الخارجية ، قال : « إن فرنسا مستعدة لبيع السلاح الى كل من مصر والعراق ودول الخليج ، لكنها لن تباع السلاح لأي نظام استبدادي توتاليتاري » ولكنه لم يعط مثلاً واحداً . انظر مقابلته مع : النهار ، ١٩٨١/٧/٥ . وكان المرشح ميتران قد عارض تسليم الطائرات التي اشتراها العراق متحججاً باندلاع الحرب الإيرانية - العراقية (انظر تعريفاً لمقابلته في : الحوادث ، ١٩٨١/٤/٣) . هنا أيضاً كان ميشال روكار أقل تحفظاً . انظر مقابلته في :

اسرائيل . لهذا فإن المبادرة بهذا التعاون تهدف لا الى تحقيق مكاسب تجارية منه مباشرة ، بقدر ما هو لتحسين الموقع الفرنسي إجمالاً في البلد المعني ، بحيث تتأمن واردات فرنسا النفطية ، وترتفع نسبة فرنسا من السوق (بمعناها الواسع ، أي بما فيها العقود الانشائية) المحلية . لذا فإن هناك ، قدرأ من اللامسؤولية في موقف الحزب الاشتراكي الفرنسي التقليدي المعادي لعقود التعاون النووي ، ومع العرب على وجه التحديد ، وكأن الحكومات السابقة كان بإمكانها اختراق الدول النفطية العربية تجارياً دون القيام بتنازلات . إذ لا يمكن فصل هذا عن ذاك من وجهة النظر العربية ، العراقية مثلاً . فمن السهل انتقاد العقد ولكن يجب تصوّر ثمن إلقائه أيضاً قبل الاقدام على ذلك .

على أي حال في السابع من حزيران / يونيو الماضي ، ولم يكن قد مضى على تسلّم ميثران للسلطة اسابيع ثلاثة ، ضربت اسرائيل المفاعل الذي كان ميثران يرى عدم بنائه . فماذا كان موقف فرنسا ؟ لن ندخل هنا في مآهات تفسير وتحليل التصريحات الرسمية . يكفي أن نذكر أن الموقف الفرنسي تم اختصاره في عناصر ثلاثة : شجب الاعتداء ، مطالبة اسرائيل بعدم القيام مستقبلاً باعمال مشابهة ، ومطالبتها بالتعويض عن الأضرار . أي كان الموقف العلني الفرنسي دون ما ينتظره العرب . وفي تصريحاته اللاحقة حاول ميثران دون اقتناع كبير ربط الاعتداء بشخص مناحيم بيغن ، مبرراً رفضه اتخاذ اي عقوبة بحق اسرائيل بالقول أنه « لا يريد أن يعاقب شعب اسرائيل بسبب غلطة رئيس وزرائها » . فارتبط ضعف الموقف المعلن بهشاشة الرد العملي . ماذا كان يمكن أن تفعله فرنسا ؟ أن تستدعي سفيرها ، أن تقطع العلاقات ، أن تبادر الى عقوبة اقتصادية ما ، أن تعلن عن استعدادها الفوري لبناء مفاعل آخر ، أن تربط ضرب المفاعل بازدياد الغلواء الاسرائيلية في انتقاد شامل لمجمل السياسة الاسرائيلية ... الخ . كان بالامكان الاقتداء بديغول يوم ضربت اسرائيل مطار بيروت المدني في الايام الاخيرة من سنة ١٩٦٨ ، عندما عبر عن سخط فرنسا بالقول وبالفعل . لكن فرنسا ميثران اكتفت بالادانة (٢٧) .

- ٧ -

في الفترة التي تلت فوز فرانسوا ميثران برئاسة الجمهورية ، كان أحد الاسئلة الأكثر تردداً في الأوساط الرسمية الفرنسية التالي : ما هي نسبة الأموال العربية المودعة في المصارف الفرنسية التي سحبت منها غداة الانتخاب ؟ كانت التقديرات تتراوح بين ١٠ بالمائة (موظف في وزارة الخزانة)

(٢٧) غداة الغارة ، سمعنا انتقادات فرنسية واسعة (ضمن الادارة) ضد هشاشة الموقف الفرنسي ، امام مسؤوليات فرنسا في بناء المفاعل . وقد برّر ميثران لاحقاً معارضته الدؤوبة للتعاون النووي مع العراق بأنه كان يجهل وجود بند سري يعطي فرنسا الحق بالاشراف على المفاعل حتى سنة ١٩٨٩ . عملياً ، بعد مرور الحادث بأشهر ، يمكن وصف الموقف الفرنسي كالتالي : بالأساس ليس هناك حماس لاعادة بناء المفاعل . لكن ضرورات التعامل مع العرب ، خصوصاً بعد تبني السعودية لكلفة اعادة بنائه ، تفرض عملاً ما . هل يتم بناء المفاعل نفسه مرة اخرى؟ يبدو أنه كان هناك اتجاهان ضمن الادارة الحالية . الأول يقضي ببناء مفاعل أقل تقدماً ، حسب النظام المدعو « كراميل » . والثاني بأن تضع فرنسا القدر الكافي من الشروط والضمانات التي تستطيع معها طمأنة اسرائيل والولايات المتحدة الى اشرافها المباشر على المشروع . (أفضل تعبير عن موقف ميثران هو مقابلته مع : **واشنطن بوست** ، ١٩٨١/٦/١٨ ، مقتطفات منها في : **الهيرالد تريبيون** ، ١٩٨١/٦/١٨ ونصها الفرنسي في : **لوموند** ، ١٩٨١/٦/١٩) . وقد أبدت فرنسا تخوفها من تصريحات عراقية حول رغبة العراق بتملك اسلحة نووية . إذ قال وزير الخارجية : (**لوموند** ، ٢٨/٢) « لن نقوم بأي تعاون نووي يمكن أن يتحول لأهداف عسكرية » . وقد بدا من الصحف الفرنسية الصادرة يوم زيارة نائب رئيس الوزراء العراقي إلى باريس أن الفرنسيين يميلون للحل الثاني (مزيد من الرقابة) بالنظر لاصرار العراقيين على بناء المفاعل ذاته . هذا وقد بقي ٢٠ عاماً فرنسياً بالقرب من المفاعل المهدم لمراقبة ما قد يحصل له .

والثلث (مصري عربي في باريس) . في الوقت نفسه كان مبعوثو الحكم الجديد يجوبون العواصم النفطية العربية ، في محاولة سريعة ، لضبط عملية سحب الودائع عند حدها الأدنى . وراء هذا النشاط حقيقة وهي التي لخصها أحد مستشاري الحكم السابق كالتالي : « لقد عمل بومبيدو على تحويل فرنسا الى قوة صناعية ، بينما كان هاجس جيسكار ديستان الأول تحويل باريس إلى عاصمة مالية من الطراز الأول . وعندما تريد ذلك ، منذ سنة ١٩٧٢ على الأقل ، فإنك تعني أولاً وآخرها المال العربي » . ومن المعروف أن عدداً من الشركات الفرنسية الكبرى التي كانت مهددة بالتأميم لو فاز تحالف اليسار سنة ١٩٧٨ كانت آنذاك قد باعت جزءاً من أسهمها إلى أثرياء عرب ، أعضاء في بعض العائلات المالكة ، لجعل التأميم أكثر إجحافاً للحكومة الفرنسية . كما أن عدداً من الحكومات العربية قام بتوظيفات محدودة ، صناعية وعقارية في فرنسا .

كانت الودائع العربية في المصارف الفرنسية تقدّر عشية الانتخابات الرئاسية بحوالى ٣٠ مليار فرنك ، أي ٢٢ بالمائة من مجمل الودائع الأجنبية (البالغة ١٣٠ مليار) . لكن السرية تخيم على الموضوع ، وعلى تطوراتها ، وهذا طبيعي بالنظر إلى التدهور المستمر في سعر الفرنك . وفي المدى القصير ، ترى الحكومة مسألة الودائع جوهريّة ، وهذه على الأرجح وسيلة الضغط الأميركية الأولى عليها . من هنا يمكن فهم النشاط الفرنسي الواسع ، (والذي شاركت فيه الجزائر إلى جانب باريس على حد قول لوموند ٢٧ / ٥ / ١٩٨١ ، ومعلوماتنا) لدعم الفرنك . كان للمبادرة وجهان ، وجه سلبي (وقف سحب الأرصدة) وآخر إيجابي (تحويلات باتجاه فرنسا) . ماذا كانت النتيجة ؟ يبدو أنه بعد سحب عدد من المليارات (٥ إلى ٦ بحسب تقديرات أحد موظفي وزارة الخزانة) في الفترة ما بين انتخاب ميتران وتسلمه منصبه ، توقف سحب الأرصدة تماماً من ناحية العرب . إلا أن البلدان العربية القادرة على ذلك ، رفضت القيام بتحويلات اضافية ما عدا ليبيا . ولم تنجح المحاولات المتكررة خلال الصيف لجعل الرياض (خصوصاً) تبدّل موقفها من الموضوع . وكان المسؤولون الخليجيون العرب قد أبدوا (على حد قول مصادر فرنسية) تخوفهم من انتخاب ميتران ، ثم من دخول الشيوعيين الحكومة في وزارة موروا الثانية وانتهاء بالتأميمات . ويبقى السيف المالي العربي مسلطاً فوق فرنسا . والفرنسيون يسبغون على الأمر أهمية فائقة ، لا لخوفهم من التحفظات الخليجية على قيام ، وعلى سياسات حكومة يسارية في فرنسا فحسب ، بل لاعتقادهم أن في المال العربي الخليجي وسيلة ضغط ممكنة في يد واشنطن على هذه الحكومة . وهم على الأرجح غير مخطئين .

- ٨ -

يقول سمير أمين إن : « سياسة بلد ما الخارجية انعكاس لطبيعة السلطة فيه » . الرأي متطرف لكنه في مجمله صحيح . وإن كان كذلك وجب القول أن فرنسا قد دخلت في العاشر من ايار / مايو الماضي مرحلة جديدة من تاريخها السياسي يصعب التكهّن بمحصلتها . يحاول ميتران بوضوح ، بل علناً ، أن يثبت وهو الآن تادر على الاستفادة الكاملة من زخم انتصاره في الاقتراعين الرئاسي والنيابي ، بعض عناصر « أمر واقع » لن تكون المعارضة قادرة لاحقاً على تغييره ، ومنه مثلاً : تأميمات تشمل أهم المجمعات الصناعية والمالية ، قانون جديد للامركزية ، اشراك الشيوعيين في الحكومة ومحاولة دؤوبة لمزيد من التقليل في حجمهم السياسي : إلغاء المحكمة العسكرية الخاصة ، إصدار قانون ضريبي على الشراء ، رفع الحد الأدنى للأجور إن لدى الرئيس ومعاونيه شعوراً حاداً ، عبّر عنه مراراً بأن عدداً من هذه المشاريع مكلف إقتصادياً أو في علاقة فرنسا بالخارج بشكل قد لا تجد السلطة الحالية فرصة أخرى أمامها لكي تنفذه . أما المصاعب (مليون ونصف مليون عاطل عن العمل ونسبة تضخم قد تصل الى ١٨ بالمائة هذه السنة) . فما زال بقدرة الاشتراكيين وضعها لاسباع ام لأشهر مقبلة على حساب من

سبقهم . بعدها سوف تكون مسؤوليتهم كاملة وقد لا يعود بمقدورهم الاقدام على عدد من المشاريع الاساسية في برنامجهم .

لذا يجب التأكيد أن الهدف الاساسي لفرنسا في المرحلة الحالية ، تنفيذ عدد من الاصلاحات الكبرى بأقل قدر من المشاكل . وتندرج السياسة الخارجية الفرنسية ضمن هذا السياق . بكلام آخر ، إن مهمة الدبلوماسية الفرنسية خلال السنة الأولى من الحكم الاشتراكي على الأقل ، تخفيف الضغط الخارجي على فرنسا . هذا يعني تلمين الولايات المتحدة الى اقصى حد ممكن لتخفيف حدة ردود فعلها المرتقبة على عدد من المبادرات (كاشراك وزراء شيوعيين في الحكومة) ، هذا يعني مطالبة عرب النفط الحديثة بمتابعة دعمهم للفرنك الفرنسي المتدهور ... الخ .

في هذا السياق ، لا يبدو أن الاشتراكيين الفرنسيين محظوظون جداً بتسلمهم للسلطة اشهرأ قليلة بعد انتخاب رونالد ريغان رئيساً للولايات المتحدة . إن الضغط الذي تمارسه الادارة الامريكية الحالية ، العنيفة في عدائها للشيوعيين ، العائدة الى قوانين السوق المفتوحة بتطرف ، غير المتفهم لما يذكره الاوروبيون عن أنفسهم من خصوصيات ، لا يكاد يطاق . المثال الأوضح على ذلك قضية ارتفاع سعر الدولار الذي صاحب رفع نسبة الفوائد عليه . بفعل الدولار وسحب الودائع من فرنسا معاً ، شهد الفرنك الفرنسي تدهوراً سريعاً في قيمته . لقد ارتفع سعر الدولار من ٤,٥٥ فرنكاً في آذار / مارس ١٩٨٠ الى ٦ فرنكات في مطلع آب / اغسطس ١٩٨١ . فشل الاوروبيون (فرنسا الأكثر تضرراً) في قمة أوتاوا ، في حمل الامريكيين على تخفيف ضغط الدولار على عملاتهم . ويكتسب الأمر اهمية كبرى حين نتذكر أن الجزء الأكبر من مشتريات فرنسا من النفط يدفع بالدولار .

خارج ذلك يحاول الفرنسيون ، قدر استطاعتهم ، التوفيق بين خياراتهم الخارجية وضرورة تخفيف حدة الضغط (بل العداء) الامريكي لمشاريعهم الاقتصادية الداخلية على حساب الاولى في معظم الاحيان . إذ أنه خارج بعض الاستثناءات (مثل توقيع بيان مشترك مع المكسيك يناقش المواقف الاميركية من السالفادور) ، اتخذت الدبلوماسية الفرنسية مواقف « أطلسية » للغاية في عدد من المجالات . فالاشتراكيون وصلوا الى السلطة في مرحلة تتجه فيها الولايات المتحدة في اتجاه يكاد يكون نقيض خياراتهم . فباريس تؤمم مؤسساتها الاقتصادية الكبرى في الوقت الذي يطالب فيه ٦٢ بالمائة من الامريكيين بتخفيض جذري في امكانات تدخل الحكومة في النشاط الاقتصادي . وميتران ألغى عقوبة الاعدام في الوقت الذي يطالب فيه ٧٣ بالمائة من الامريكيين بوتيرة أكبر من الاعدامات . والاشتراكيون يركزون على اقصى حريات التعبير بينما ٧١ بالمائة من الاميركيين يرون ضرورة الحد من الحريات في مجال الاخلاقيات . سياسياً ، الاشتراكيون سلمويون ، بينما ٧٣ بالمائة من الامريكيين يريدون أن يصبح بلدهم مجدداً اول قوة عسكرية في العالم . وميتران يدخل اربعة وزراء شيوعيين في حكومته في الوقت الذي عبأت فيه الادارة الامريكية الراهنة مواطنيها ضد الشيوعية والاتحاد السوفياتي كما لم يحدث ذلك قبلاً .

يمكن تعداد نقاط الاختلاف بل التناقض ، لكن العلاقة الامريكية - الفرنسية ليست متوازنة ، ولا هي صداقة بين شخصين لكي يقال أن الاختلاف في الرأي لن يفسد ودأ ، إنها علاقة دولة عظمى مع دولة أصغر ، ولو مهمة ، هي مبدئياً حليفتها ، ولن تقبل بخروجها من التحالف . في هكذا ظروف ، تصبح الدبلوماسية الى حد كبير رهناً بالخيارات الداخلية لدرجة سمعنا فيها موظفاً فرنسياً مرموقاً يقول : « ببساطة يريد ميتران أن يعوّض الامريكان عن خياراته الداخلية التي يرفضونها ، بتنازلات على الصعيد الخارجي » . وقد يكون ذلك مفيداً لتفسير عدد من الأمور منها عودة ميتران عن دعواته السابقة لخفض

ميزانية الدفاع ، السير قدماً في مشروع بناء غواصة نووية جديدة ، موقف حازم من أفغانستان لحد قيام شيسون بالتأكيد أن لاقمة فرنسية - سوفياتية قبل انسحاب السوفيات من هذا البلد ، موقف حاد من امكانية تدخل سوفياتي في بولندا ، دعم هلموت شميت ضد ويلي برانت في مسألة نشر صواريخ امريكية جديدة في المانيا الغربية ، هجوم رسمي فرنسي على موجة « الحياذ » التي هبت على أوروبا في صراع الشرق والغرب ، تأكيد فرنسي على أن صواريخ إس إس ٢٠ السوفياتية قد عدلت ميزان القوى في أوروبا مما يحتم رداً أطلاقياً ... مواقف كلها سمحت لوزير الخارجية بالتأكيد : « إننا اليوم افضل حلفاء يمكن لواشنطن أن تجد » (٥ / ٧) ولجورجي ارباتوف ، المعلق السوفياتي المرموق بالتعليق كما يلي : « إن موقف الرئيس الفرنسي القاضي باعادة تسليح أوروبا الغربية قبل بدء أية مفاوضة مع الاتحاد السوفياتي هو سلبي ، بل إنه أسوأ من الموقف الاميركي » .

بايجاز ، في كل مرة يرى فيه الفرنسيون الصراع شرق / غرب بوضوح ، سوف يكون موقفهم غربياً بحزم ، إن لم يزايد على واشنطن نفسها (كما فيما يخص أفغانستان) . في الحالات الأخرى ، أي في قضايا العالم الثالث المختلفة التي لا تشكل انعكاساً محلياً واضحاً للصراع السوفياتي - الاميركي ، سوف تسمح الدبلوماسية الفرنسية لنفسها بمزيد من الحرية . والأمثلة على ذلك عديدة ، منها الموقف من السالفادور ، او من افريقيا الجنوبية . لكن الاختلاف بين واشنطن وباريس لا بد أن يظهر مرة أخرى في تحديد مدى انعكاس الصراع شرق / غرب على هذه النزاعات المحلية أو الإقليمية . ذلك أنه ، في النظرة الفرنسية ، التوجه شمال / جنوب متميز بوضوح عن الصراع شرق / غرب . بينما لا يكاد الأميركيون يرون في العالم إلا صراعاً متجدداً بين الشيوعية والعالم الحر . من هنا رفضهم للموقف الفرنسي المعتدل من افريقيا على أساس أن المشاكل هناك لا وجود لها لولا التدخل الكوبي - السوفياتي . كما أنهم يرفضون الموقف الفرنسي من استقلال ناميبيا ، على أساس أن جمهورية افريقيا الجنوبية تتعرض حالياً لضغوط سوفياتية مختلفة الجوانب لا يمكن تناسيها ... الخ . كيف يمكن أن يكون الموقف الفرنسي آنذاك ؟ برأينا أنه سوف يتأرجح مع ميل لتبني الموقف الأميركي ، لما حصل عملياً فيما يخص ناميبيا ، حيث أكد شيسون تفهمه للموقف الاميركي وتراجع ، ولو مرحلياً عن فكرة فرض عقوبات على بريتوريا .

إذا كانت العلاقة الامريكية - الفرنسية (التي لا بد من أن تتوضح في قمة تشرين الأول / اكتوبر ١٩٨١) على هذا الشكل ، فما هو مدى تأثيرها على العلاقات العربية - الفرنسية . إنه برأينا كبير ، على الأقل في الأمد المنظور . إن فرنسا لن تقدم على أي مبادرة في المستقبل القريب ، تمس العرب أو الصراع مع اسرائيل بالتحديد ، تكون مناقضة لمشيئة امريكية واضحة . لقد أبدت باريس طبعاً استعدادها لاعادة بناء المفاعل العراقي ، كما أنها ألغت حظر السلاح عن ليبيا ، وأكدت ضرورة قيام دولة فلسطينية ... وهي كلها مواقف تختلف عن الخط الاميركي الحالي . لكن فرنسا غير قادرة في المرحلة الحالية ، لا على تزعم مبادرة أوروبية فعلية مستقلة عن واشنطن ، ولا على رفع مستوى تعاونها مع الأنظمة العربية المناهضة للولايات المتحدة ، ولا على التحرك العسكري المستقل في جوار الوطن العربي (افريقيا أم منطقة المحيط الهندي) خارج التنسيق مع واشنطن . بشكل أدق ، ليس باستطاعة باريس حالياً الاقدام على ما يمكن اعتباره في واشنطن تشجيعاً للاتجاهات الاستقلالية في المنطقة ، أو تفويضاً للنفوذ الأميركي فيها^(٢٨) .

(٢٨) لا يسمح المجال هنا لاكثر من الخلاصات السريعة التي أوردها ، والمبنية أساساً على عدد من اللقاءات الفرنسية ، لدراسة موقع فرنسا الحالي في النظام الدولي . أردنا فقط أن نشير الى أهمية هذا المتغير في دراسة العلاقات =

يمكن ، بتبسيط ، إيجاز الافضليات العربية التي حددتها فرنسا لنفسها في العقد المنصرم كالتالي : إن الهدف الاساسي هو معالجة العجز الهائل الذي سببه ارتفاع اسعار النفط من جهة ، ومحاولة الحصول على معاملة متميزة فيما يخص تموين فرنسا بالنفط من ناحية اخرى . لذا كانت السياسة الفرنسية نفطية - تجارية إلى اقصى الحدود تقريباً . ولقد قضت هذه السياسة بأن تحاول فرنسا باستمرار قضم المواقع المنافسة إن على حساب الولايات المتحدة والغرب أو على حساب الاتحاد السوفياتي . من هنا ، وبالنظر الى ضعف الوجود التاريخي الفرنسي في دول الخليج ، انصب الاهتمام على هدفين متوازيين . الأول هو العراق ، حيث وجدت فرنسا مناسبة ممتازة مع جنوح هذا البلد المتزايد نحو تنويع مصادر وارداته . وقد حسّن الفرنسيون موقعهم بسرعة في هذا البلد ولم يؤثر استبدال جاك شيراك سنة ١٩٧٦ بريمون بار كرئيس للوزراء على حجم هذا التعامل ولا على اهميته ، وقد وجد فيه العراق باباً لنسج علاقة أكثر توازناً من تلك التي تبنيها الدول الصغيرة مع احد الجبارين كما وجدت فيه فرنسا مجالاً خصباً للتوسع التجاري في بلد نفطي كبير وطمّاح لا يؤدي نشاط باريس فيه إلى اي احتكاك مباشرة بالمصالح الأمريكية .

هذه المصالح كانت هائلة في السعودية ، ولذا يفهم لماذا لم يكن بإمكان فرنسا الحصول فيها الا على جزء محدود من العقود والمشاريع والسوق . الا أن البقاء خارج المشاريع السعودية امر غير ممكن لأية دولة مصنّعة . فالبلد بحاجة إلى كل شيء تقريباً وقادر على بذل أي ثمن لذلك . من هنا ، بدأ الاهتمام الفرنسي بالسعودية وانتهى بنجاح لا بأس به - كما يرى - من عقدين هائلين فازت بهما باريس السنة الماضية : البحرية وجامعة الرياض ، ناهيك عن عدد من صفقات السلاح . بهذا المعنى اتهمت السياسة الفرنسية بأنها مركنتيلية وهي بالفعل كانت كذلك الى حد كبير . إذ أن ثمن هذا التوجه ، كان ضعف الاهتمام المحوظ بالبلدان العربية غير النفطية . وقد كانت فرنسا خلال العقد المنصرم موضع انتقاد مستمر من قبل هذه البلدان . في لبنان مثلاً ، كان « الدور الفرنسي » منتظراً باستمرار ، وكان المنتظرون ضحية إحباط مستمر . في المغرب ، أخذ على فرنسا عدم وقفها مع الرباط في مسائل كالصحراء الغربية أو مشاريع التنمية المتعددة . وقد لُحّت القيادة المصرية أكثر من مرة الى أن فرنسا اختارت دول النفط على حساب مصر بتحفظها على اتفاقيات كمب ديفيد ... الخ .

لا شك أن الادارة الجديدة تحمل في ايديولوجيتها توجهاً آخر . ففي اشهرها الأولى ، شهدت نشاطاً فرنسياً من نوع آخر . اول زيارة عربية لوزير الخارجية كانت لبلد غير نفطي (تونس) . أما مصر فاعتبرت أن أقرب الفرنسيين الى سياستها قد فازوا في الانتخابات ، وكانت اول صفقة سلاح

= العربية - الفرنسية ، وهو غائب عنها إجمالاً . لمزيد من التفاصيل يمكن الاشارة الى مصادر سبق ذكرها : (Parti Socialiste, *Le Projet socialiste*; «Entretien avec Lionel Jospin», et. Mitterrand, *Ici et maintenant*).

وإلى عدد من المقالات الاساسية نذكر منها : مقابلة شيسون الاولى مع : لوموند ، ١٩٨١/٥/٢٨ : مقابلة ميتران مع جيمس رستون في : هيرالد تريبيون ، ١٩٨١/٦/٥ : مقابلة ميتران مع : لوموند ، ١٩٨١/٧/٢ ، وخصوصاً عشاء الصحافة الأجنبية على شرف شيسون في ١٨/٦/١٩٨١ وقد حصلنا على نسخته الاصلية . في موضوع الدفاع ، انظر المقابلة الهامة مع وزير الدفاع في : لوموند ، ١٩٨١/٧/١١ . عن السياسة الفرنسية في افريقيا ، انظر : لوموند ، ٥/٢٢ و ١٩٨١/٥/٣٠ ، ذي ايكونوميست ، ١٩٨١/٦/١٠ لوفيل اوبسرفاتور ، ١٩٨١/٦/١٠ افتتاحية لوموند ، ١٩٨١/٦/٢٠ ، ومقال دكرين المهم في ١٩٨١/٧/١١ . راجع تصريح ارياتوف في : نشرة نوفوستي ، ٨١/٨/٧ . أما عن العلاقات الأميركية - الفرنسية فالمقالات كثيرة .

لحسابها . وقد رأى اللبنانيون في زيارة وزير الخارجية أمالاً كبيرة لحل أزمتهم . إذ لا شك أن لبنان لم يدخل سابقاً ، حتى في أحلك ايامه ، صدارة الاهتمام الفرنسي . وقد أكد المسؤولون الفرنسيون أنفسهم أن لهم اهتمامات عربية مختلفة عن السابق وأفضليات عربية جديدة ، فلنحاول تلمسها .

يجد المسؤولون الفرنسيون أنفسهم قريبين جداً من الجزائر . وكانت الجزائر البلد العربي الوحيد الذي تمنى علناً فوز فرانسوا ميتران برئاسة فرنسا . وهناك مصادر تؤكد أن الجزائر دعمت الحزب الاشتراكي مالياً في انتخابات ١٩٧٨ التشريعية . ومن ناحية أخرى ، كان الحزب الاشتراكي الأكثر تفهماً لوجهة النظر الجزائرية في مسألة الصحراء الغربية كما أنه اعترف بمنظمة البوليساريو رسمياً وإلى حد ما بالجمهورية الصحراوية . وسهّل هذه العلاقة انشغال الجزائر بحرب الصحراء ، عن الهموم العربية الأخرى . كما سهّلها موقف الاشتراكيين المتقدم جداً (بالمقارنة مع التنظيمات الأخرى بما فيها الحزب الشيوعي) من مسألة العمال الأجانب في فرنسا . غير أن التوافقات السياسية ليست كل شيء ، ففرنسا بحاجة أيضاً الى نفط الجزائر (حيث تقوم الشركات الفرنسية بالتنقيب والانتاج والتوزيع) ومن حيث يأتي ٤ بالمائة من الصادرات ، وخصوصاً الى الغاز الطبيعي الجزائري (١٠ بالمائة من واردات فرنسا) . كما أنها تسعى الى إعادة تثبيت مواقعها التجارية التي تأكلت خلال السنوات الأخيرة^(٢٩) .

يوم انتخاب ميتران ، اعتبرت مصر نفسها الى جانب الفائز ، بالنظر لتفردده في دعم معاهدة كمب ديفيد . وكان السفير الفرنسي في القاهرة (اندرياني) من مؤيدي ميتران . وتعتقد باريس أن بإمكانها تثبيت مواقع أفضل في مصر ، بالنظر لانعدام الحرج إزاء تل ابيب وواشنطن . وبالفعل تم الاتفاق فوراً على عدد من الأمور المهمة كتسليم طائرات الميراج او البدء بتنفيذ مشروع مترو القاهرة . لكن حملة الاعتقالات في مصر أثارت رد فعل قوياً من قبل الحزب الاشتراكي ، وكانت مثلاً للصراع القائم حالياً في الحزب بين « الواقعيين » و « الايديولوجيين »^(٣٠) .

المشكلة نفسها حصلت مع المغرب . لقد توصل شيسون في حماسته الجزائرية للتصريح في الرباط أن هدف فرنسا الاساسي في شمال أفريقيا هو بناء علاقة متميزة مع الجزائر . (لوموند ٨/١٢) . وبينما كانت الخارجية الفرنسية تحاول الحد من برودة رد الفعل المغربي ، اتخذ الحزب الاشتراكي موقفاً قاسياً من حملة الاعتقالات التي طالت قادة الاتحاد الاشتراكي للقوات الشعبية

(٢٩) إن ما سبق يشير الى التحول الهائل في علاقة الحزب الاشتراكي الفرنسي بالجزائر بدءاً من سنة ١٩٧٢ . لقد تناسى الطرفان الماضي وجمعهما موقف موحد من أكثر من موضوع . وأكد مصدر رسمي أن سياسة فرنسا الجديدة في العالم الثالث تسعى الى تمتين العلاقة بثلاثي هندي - مكسيكي - جزائري . كما أكدت لوموند ، ٢٧/٥/١٩٨١ أن كلاً من محمد صحنون (السفير الجزائري في باريس) ومحمد يزيد (احد قادة جبهة التحرير سابقاً ومدير مكتب الجامعة العربية في باريس حالياً) قد لعبا دوراً كبيراً في محاولة إقناع الأطراف العربية بالتعامل الايجابي مع الادارة الحالية . أما ميتران فكان قد صرح وهو مرشح : « إن من الاساسي تحسين علاقتنا بالجزائر . إن هناك مجالات هائلة لقيام تعاون مثالي بين بلدينا » في :

France-Pays Arabes (Avril 1981), p. 15.

وبطريقته العاطفية صرح شيسون بعد مقابلته في ٩/٨/١٩٨١ للرئيس الجزائري : « إن اليوم يشهد بداية عاطفة جامحة Passion . المفاوضات على سعر الغاز الجزائري ما زالت تراوح مكانها . ولكن سياسة فرنسا الجديدة إزاء العمال الأجانب وزيارة ميتران المرتقبة في تشرين الثاني / نوفمبر تدلان على رغبة فرنسية حثيثة بجعل العلاقة « مثالية » .

(٣٠) كان ميتران إلى جانب ذلك من معارضي ترشيح حزب الرئيس المصري لدخول الاممية الاشتراكية « لأنه غير ديمقراطي بالقدر الكافي » .

(النهار ١١ / ٩) . هنا أيضاً لعب « الايديولوجيون » في الحزب ، بقيادة بيار جوكس ، رئيس المجموعة الاشتراكية في البرلمان دوراً في تعقيد العلاقات لحد التصريح « بأن اطلاق المعتقلين شرط لمعاودة العلاقات الطبيعية مع المغرب » (لوموند ٩ / ١٢) .

العلاقة مع ليبيا ، بالمقارنة ، كان يمكن أن تكون شبيهة بتلك التي تحاول باريس نسجها مع الجزائر . فقد عبّرت طرابلس الغرب عن سرورها بفوز ميتران ، وقامت بدعم الفرنك الفرنسي لقاء وقف حظر مبادرات الاسلحة إليها . لكن المسألة التشادية تقف هنا حجر عثرة أمام توطيد طويل المدى للعلاقات . إذ سارعت باريس لتطمين الولايات المتحدة (التي بادرت الى انتقاد قرار ميتران علناً) ، بقولها (لوموند ٧ / ١٧) أنها لن توقع عقوداً جديدة مع ليبيا بل ستكتفي بتنفيذ العقود السابقة التي كانت مجمّدة ، طالما لم تسحب ليبيا قواتها من التشاد . ويمكن التوقع بأن سياسة فرنسا في أفريقيا قد تتناقض مراراً مع السياسة الليبية^(٣١) .

أما العراق ، فإنه يثير بوضوح حرجاً في الادارة الحالية . وليس ابلغ على ذلك من أن وزير الخارجية الكثير التجوال ، تناسى زيارة بغداد حتى الساعة بينما زار عدداً كبيراً من العواصم العربية الأخرى . لا يعني هذا أن باريس قادرة على تخفيض جذري ، لمستوى علاقاتها بالعراق ، ولو أن نسبة النفط الوارد إليها ، من هذا البلد قد تدنت كثيراً بسبب الحرب ، الا أن الاحراج بالأساس سياسي . فباريس الاشتراكية تعتقد (على حد قول اكثر من مسؤول في الحزب) أن بغداد كانت متربطة بالاكثريّة السابقة لحد تمويل معاركها الانتخابية . ثم أن موقف بغداد المتشدّد في موضوع الصراع مع اسرائيل ليس مريحاً ، ناهيك عن الحرب مع ايران ، التي تقلق الحكم الحالي المتأرجح ، بين الطرفين . من ناحية أخرى ، سبب الموقف الفرنسي الهش من ضرب المفاعل ، الآتي بعد تصريحات سلبية متكررة لميتران في موضوع صفقات الاسلحة ، والتعاون النووي مع العراق ، إحباطاً للأمال العراقية . وكان الرئيس العراقي ، في ١٩ / ٧ ، قد اكد أن العراق ، سوف يعتبر فرنسا حليفة لاسرائيل إن هي تلكأت في إعادة بناء المفاعل ، بينما كان المبعوثون العراقيون ، يجوبون عواصم أوروبية أخرى في إشارة مباشرة للسلطة الفرنسية . لكن الحرج الحالي ، الذي بددت بعضه زيارة السيد طارق عزيز إلى باريس ، يمكن أن يخف لصالح الطرفين . وقد يكون موقف الأطراف العربية الأخرى ، وبخاصة السعودية والجزائر ، عاملاً مؤثراً لمستقبل علاقات باريس وبغداد^(٣٢) .

مع السعودية ، الأمر مختلف ، على الرغم من التناقض الواضح في الموقف الفرنسي . فلا طابع السلطة التقليدي ، ولا سياسة الرياض الخارجية تقفان عقبة امام الاصرار الفرنسي على تطمين القادة السعوديين . ولا عجب إن تذكّرنا مدى تبعية فرنسا للنفط وللمال السعوديين . من هنا حدوث ثلاثة لقاءات قمة في مدى اشهر بينها اولى زيارات ميتران الرسمية للخارج . هذا وقد صرّح ميتران أن مبادرة الامير فهد لحل الصراع العربي - الاسرائيلي أهم مبادرة في هذا المجال منذ سنوات . لكن زيارة ميتران للمملكة لم تحقق نجاحاً مطلقاً ، على حد علمنا . إذ أبدى المسؤولون السعوديون تضاييقهم مما اعتبروه ، عن حق ، تراجعاً في الموقف الفرنسي من منظمة التحرير الفلسطينية ، ومن قيام دولة

(٣١) لمزيد من التفاصيل انظر مقال جوزيف فيتشيت في : هيرالد تريبيون ، ١٧ / ٧ / ١٩٨١ .

(٣٢) ليس بوسعنا الآن تقدير نتائج زيارة وزير التجارة الخارجية ميشال جوبير إلى بغداد في الاسبوع الأول من تشرين الأول / اكتوبر . فلنكتفي بالملاحظة أن المفاوضات حول المفاعل كانت ، عشية الزيارة ، ما زالت دون نتيجة نهائية . والأمر مشابه فيما يخص صادرات فرنسا من السلاح نحو بغداد . وتجدر الملاحظة أن ميتران اختار وزيراً « حليفاً » لهذه الزيارة الأولى ، لا يمثل تماماً السلطة الفرنسية الجديدة .

فلسطينية تكون القدس عاصمتها . ولم يبدِ الفرنسيون على ما يبدو حماساً شديداً لانشاء مفاعل نووي في السعودية^(٣٣) .

يبقى الموضوع الاساسي ، وهو الصراع بين العرب واسرائيل ، فإن العناصر الحالية في السياسة الفرنسية تبدو على النحو التالي : (١) اعتبار السياسة الفرنسية السابقة منحازة للعرب ، وبالتالي لا بد من تحسين العلاقات مع تل ابيب (من هنا زيارة ميتران لاسرائيل في مطلع ١٩٨٢) ؛ (٢) اعتبار أن للفلسطينيين الحق بانشاء دولة ، لكن تحقيق ذلك يجب الا يمسّ بتاتاً أمن اسرائيل ، الذي يفوق اهمية اي اعتبار آخر ؛ (٣) اقتراح وضع دولي للقدس ، ومن هنا معارضة إعادة القدس العربية الى محيطها العربي ؛ (٤) اعتبار منظمة التحرير الفلسطينية طرفاً مهماً ورفض اعتبارها ممثلاً وحيداً للشعب الفلسطيني ؛ (٥) الدعوة الى اعتراف متبادل ومتزامن ، والاستعداد للقيام بوساطة ما في هذا المجال) بين اسرائيل والفلسطينيين . ونرى أن إمكانية تعديل الموقف الفرنسي من الموضوع مرتبطة بشكل وثيق بمدى إصرار العرب المؤثرين على فرنسا ، وقد ذكرنا فيما سبق بعضهم ، إذ لا نرى أي إمكانية لتعديله « من الداخل » ، طالما لميتران ، ومجموعته سيطرة قوية على الحزب^(٣٤)

يبدو اخيراً أن لبنان قد اصبح جزءاً ، من الهم العربي في فرنسا ، بعكس الادارة السابقة التي كانت تتعامل بشكل لا يخلو من السطحية ، مع الواقع اللبناني . وقد اهتم الفرنسيون بأن يكون تعاملهم مع الحرب اللبنانية متوافقاً مع موقف السعودية منها . وقد عبّروا مراراً عن تأييدهم لجهود لجنة المتابعة العربية من جانب ، كما « لخروج الجيوش الاجنبية من لبنان » ، مما لا بد من أن يثير بعض المشاكل مع بعض الأطراف المتنازعة في لبنان .

- ١٠ -

إن خيارات فرنسا الحالية لا تخلو من التناقض ولا من الغموض . هنا ، العواطف جياشة والايديولوجيات حية ، هناك المصالح ، النفط ، الفرنك . هنا إدارة جديدة ، بأفضليات جديدة ، هناك الحفاظ على العقود السابقة ، وعلى علاقات فرنسا التاريخية واجب . الباخرة الفرنسية تخخر بصعوبة تناقضاتها الذاتية ، المضاعفة بتناقضات العرب : كم من آمال سوف تحبط ، كم من مصالح سوف

(٣٣) لهذا العطف حدود من طرف الرياض التي لا يمكن أن تبدي ارتياحاً كاملاً لمجمل التوجه الايديولوجي في الادارة الجديدة (في مجال التأميمات ، نذكر هنا أن الرساميل السعودية تملك ١١,٧ بالمائة من أسهم شركة طومسون) . لكن فرنسا استطاعت الحصول خلال النصف الأول من هذه السنة على ١٩ مليار فرنك من العقود المدنية (٩ مليارات أكثر من المرحلة المقابلة في السنة الفائتة) . وتقدر حصة شركات الأشغال العامة والانشاءات الفرنسية من المشاريع السعودية بحوالى ٢٠ بالمائة . غير أن هناك جانباً آخر قل أن يذكر ، هو التعاون في المجال الأمني إذ من الواضح أن لفرنسا دوراً أساسياً في تجهيز وتدريب قوى الأمن الداخلي في المملكة . وتشارك فرنسا في مجمع أم سعيد البتروكيميائي ، كما لقطر اسهم في مجمع دنكرك الفرنسي . لكن الدوحة سحبت على الأرجح جزءاً مهماً من ودائعها في باريس .

(٣٤) في مقابلة مع التلفزيون في ٢٢/٧/١٩٨١ ، أياماً بعد الغارة الاسرائيلية على بيروت ، رفض ميتران أن « يحكم على أي من الأطراف المتنازعة » موازناً بين الطرفين . وقد أكدت مصادر فلسطينية أن لقاء عرفات - شيسون كان قصيراً (٤٠ دقيقة) وشكلياً الى حد كبير وأن شيسون ، بعد تأكيده على حقوق الشعب الفلسطيني ، وتعبيره عن إعجاب شخصي بعرفات ، طالبه بمهلة ستة اشهر تسعى فرنسا خلالها لإعمال ديبلوماسية سرية . فإن لم تنجح ، فهي سوف تبادر إلى مواقف علنية . ولاحظت هذه المصادر إن فترة الستة اشهر تتزامن مع انتهاء مساركب ديفيد في شقه المصري . هذا وكان شيسون قد رفض رفع مستوى تمثيل المنظمة في باريس الى مستوى سفارة . كما رفض بصورة غير مباشرة فكرة إستقبال عرفات رسمياً في باريس ما لم يتبدل الميثاق الوطني الفلسطيني باتجاه الاعتراف بحق اسرائيل في الوجود .

تهدد ، كم من كلام عاطفي سوف تذريره الرياح ...

ولكن الأمر ليس رهناً ، في نظام عالمي متشابك جداً ، بإرادة الطرفين ، فكلاهما يرى هامش مناورته ضيقاً . ذلك أن الطموحات الفرنسية ، في الاستقلال كما في الاشتراكية تصطدم يومياً بتحفظ واشنطن وبتوتر العلاقة مع موسكو . من ناحية أخرى ، لم يحرز ميتران نجاحاً كبيراً مع زملائه الأوروبيين ، إن كان في قمة لوكسمبورغ ، أم من خلال اللقاءات الثنائية . والأمر مهم لاقتناع القادة الفرنسيين الحاليين بأن مشاريعهم ، خصوصاً في الميدان الاجتماعي ، مصيرها الفشل إن لم تتزامن مع مشاريع مماثلة في الدول الأوروبية الأخرى (هل باستطاعة فرنسا مثلاً تخفيض ساعات العمل الى ٣٥ ساعة اسبوعياً ، وإطالة العطلة السنوية ، إن ابقى منافسوها الأوروبيون على تشريعاتهم الحالية ؟) .

وإن أوجزنا ، لقلنا ، أن موقف باريس من القضايا العربية الاساسية رهن لا بخياراتها السياسية ، ولا بمصالحها الآنية فحسب ، بل خصوصاً بحجم رغبتها الفعلية في بناء استقلالها الوطني . إن الإدارة الحالية قد وصلت الى الحكم في مرحلة تحاول واشنطن فيها استعادة هيبتها الدولية بعد عدد من التراجعات ، ليست حرب ١٩٧٣ ببعديها العربي والنفطي ، بأقلها شأناً . وإن أي تفرد فرنسي عن الغرب الذي تحاول واشنطن تعبئته مجدداً لمزيد من الهيمنة عليه ، يقتضي بالضرورة طرح مسبق لطبيعة العلاقات بين ضفتي المحيط الاطلسي . وبالتحديد ، فإن اية مبادرة فرنسية إزاء الشؤون العربية تتمايز في العمق عن مجرى العداء الاميركي الحالي ، سوف تثير ردود فعل حازمة من قبل واشنطن . من هنا ، لا بد لنا من التعبير عن قدر من التشاؤم ، بما يخص السنوات القليلة المقبلة . إذ يصعب علينا تصوّر وقفة ذات بعد ديغولي مستقبلي من إدارة يقودها فرانسوا ميتران ، تتجاذبها تيارات متناقضة في حزب لم يبلغ بعد العاشرة من عمره ، ويهيمن عليها تخوف مستمر ومشروع من « حليف » أمريكي يسعى بحماسة لاستعادة مواقعه في العالم □

الوسائل غير المباشرة لتحقيق الوحدة العربية

د . سعدون حمادي

رئيس مجلس الامناء لمركز دراسات الوحدة العربية.

- ١ -

ستبقى الوحدة العربية هدفاً سامياً يسعى العرب لتحقيقه بغض النظر عن الظروف الحالية ، فعملية التقدم البشري كانت دوماً عملية تغيير الظروف الموجودة وخلق اوضاع جديدة . والوحدة العربية مبدأ بمعنى أنها مشتقة من المثل العليا للأمة العربية وهي في الوقت نفسه ، خطة عمل من اجل التقدم بالمعنى الواسع للتقدم الذي تسعى اليه جماهير الامة العربية في ارجاء الوطن العربي كافة .

إن ذكر الظروف الحالية امر يستدعي الوقوف عنده توخياً للايضاح ، فما هو المقصود بذلك ؟ المقصود هو أن الظروف الحالية ظروف سياسية سلبية . فقد تعثرت لحد الآن محاولات توحيد بعض الاقطار العربية عملياً ، كما أن الرأي العام المشدود للعمل السياسي قد فتر اهتمامه بقضية الوحدة ، تعكسه قلة الادبيات عن ذلك التي نشهدها الآن ، مقارنة بالفترة التي تلت الحرب العالمية الثانية والفترة التي صاحبت قيام اول خطوة توحيد في ١٩٥٨ .

كل ذلك صحيح بهذه الحدود ولكن للموضوع جوانب اخرى لا بد من ذكرها ، فالدولة القطرية قد ثبت فشلها عملياً في اخطر مهمة هي مهمة الأمن ضد العدوان الخارجي ، وهو أساسياً العدوان الاسرائيلي . والفتور في الرأي العام فيما يتعلق بموضوع الوحدة ثقافياً ، أساسه نفسي اكثر من أي شيء آخر ، وهناك اهتمام واضح بتقوية نسيج العلاقات العربية في غير المجال السياسي ، واهم شيء يمكن أن يذكر في هذا المجال ، هو التعاون الاقتصادي ، الأمر الذي عكسته مقررات مؤتمر القمة العربي الذي انعقد في عمان عام ١٩٨٠ .

- ٢ -

يتسم الواقع العربي الحالي بصفة أساسية هي : أنه قابل للتغيير السريع أي أن الشكل السياسي الذي هو فيه الآن ليس ثابتاً ولا نهائياً ، وبعبارة أخرى أنه ليس شكل الأمد الطويل . فهو كشكل المكعبات ، المتراكمة فوق بعضها مكونة شكلاً هندسياً معيناً الا أن تلك المكعبات ليست

مترابطة برباط قوي يحفظ ذلك الشكل طويلاً . إن سحب قطعة واحدة من مكانها قد يؤدي الى تداعي بقية المكعبات وتحركها من مكانها بحيث تأخذ شكلاً هندسياً جديداً مختلفاً تماماً عن الشكل السابق . إن تحقيق خطوة توحيدية بين قطرين عربيين ، قد يؤدي بحد ذاته الى انضمام قطر او اقطار اخرى طوعاً او بغير ذلك ، والوضع الجديد قد يغير مجمل الوضع الحالي بالنسبة للعدو الصهيوني ، والوضع الجديد قد يحدث بدوره هزة وجدانية عميقة تجتاح الوطن العربي محدثة انفجارات وتغييرات مهمة قد تؤدي لتوسع دائرة النهضة وتسارع عملية التوحيد وهكذا . إن كل ذلك في حالة معينة وبشروط معينة قد ينتج في الاساس من تغيير نظام محدد في دولة عربية معينة . بالطبع لا يعني ذلك حتمية رياضية بالشكل المبسط القائم على أنه اذا حدث كذا سيحدث كذا ، اذ ليس في التطور الاجتماعي شيء من ذلك . المهم هو القول : بأن الوضع العربي بفعل تغيير واحد في قطر عربي واحد قد يؤدي الى تغييرات متتابعة تتسع دوائرها حلزونياً مؤدية الى نتائج لا يدل عليها المظهر الساكن للوضع السياسي العربي الموجود حالياً .

إن كانت هناك امور عديدة هي موضع اختلاف في وجهات النظر وقابلة للاجتهاادات ، فإن من الأمور التي هي ليست كذلك ، كون الوضع العربي يتصف بالترابط ووجود العلاقة بين اقطاره ، فما يحدث في قطر عربي يؤثر بصورة مهمة على الاقطار الأخرى . فالانظمة العربية الحالية ليست نهائية . منها ما هو قومي النظرة والسياسة وذلك ما يجعل الوضع القطري وضعاً مؤقتاً ومنها ما يقوم داخله تناقض جوهري يعرضه للتغيير في اي وقت تنضج به عوامل التغيير وتسنح الظروف المساعدة على ذلك . وجميع هذه العوامل ليست محصورة في نطاق القطر الذي تعمل فيه ، بل تمتد لخارج الحدود القطرية . اما في مجال الامن وخصوصاً فيما يتعلق بخطر العدو الصهيوني ، فلا أظن أن هناك من يشك بوجود علاقة جذرية بين أمن أي قطر عربي وأمن الاقطار العربية الأخرى . إنه امر محسوس وعليه الكثير من الأدلة . ولا يقل عن كل ذلك الشعور النفسي الذي يتجاوز الحدود القطرية ، والشعور النفسي عامل مهم في التغيير السياسي والعامل النفسي هذا من اكثر العوامل عبوراً للحدود .

والوضع العربي الحالي كأني وضع آخر لا بد له بمرور الوقت من تحقيق نوع من التوازن تتقابل فيه عوامل عديدة متباينة سياسية واقتصادية وعسكرية ، داخلية وخارجية ، مادية ومعنوية . ومن حصيلة التقابل والتفاعل والتأثير المتبادل ينتج نوع من التوازن الذي يؤمن الاستمرار لفترة من الزمن ولكن هذا التوازن ، إنما هو توازن قلق ولا يؤمن الاستمرار الا من يوم ليوم فهو غير ثابت ولا يمتد للأمد الطويل . وهو بذلك يختلف عن التوازن الذي ينتج عادة بعد أن يأخذ النظام الاقتصادي والسياسي والاجتماعي شكله النهائي أو شبه النهائي ، من حيث اسسه العامة . عندما يحصل شيء من ذلك يصبح التغيير مقصوراً على التطور بضمن الاسس العامة الثابتة أي انه يقتصر في الغالب على أساليب التطبيق والتلاؤم مع الظروف . كذلك إن التوازن الحالي في الوضع العربي هو توازن يؤمن الاستمرارية اليومية أي القصيرة الأمد ولكنه ليس ذلك التوازن الذي يحقق الاستمرارية على الامد الطويل ، إذ لا يمكن القول بصورة عقلانية أن الوضع العربي الموجود حالياً هو الذي سيكون موجوداً بعد عقود من السنين أو حتى بعد عقد واحد من السنين .

إن الوضع العربي كأني وضع آخر مهما بلغت حدة التناقضات فيه وقويت عوامل التغيير ، فهو في الامد القصير لا بد من أن يكون نوعاً من التوازن فتلك طبيعة الاشياء فحتى حالة الحرب اذا ما طالقت فإنها لا بد من أن يتكون فيها شيء من التوازن مهما كانت درجته وشكله بين الاطراف

المتحاربة . اذن ، فوجود التوازن في الوضع العربي الحالي لا يدل على شيء مناقض للفكرة التي نحن بصدها ، ففكرة التغيير من وضع التجزئة لوضع التوحيد . في الحقيقة إن التطور الاجتماعي وهو ينقل المجتمع من وضع لوضع آخر يمر بسلسلة من التوازنات القصيرة الأمد ، حتى يصل المجتمع الى التوازن المستقر على الامد الطويل . فحتى لو حصل تغيير جزئي في الوضع العربي الحالي ، اقتصادي أو سياسي أو عسكري ، فإن هذا التغيير سيزيل التوازن الراهن ، ولكن سرعان ما يتكون في مكانه توازن جديد هو الآخر مؤقت ، وهكذا تتكوّن التوازنات المؤقتة القصيرة الأمد عقب التغييرات الجزئية . بالطبع فإن هذه التوازنات ، لا يستغرق حدوثها فترات زمنية متساوية ولا تتماثل من حالة لأخرى ، فالواقع الاجتماعي ، معقد وعملية التغيير التي تحصل فيه وتؤدي الى قيام التوازنات ، هي الأخرى معقدة لا يحكمها قانون رياضي بسيط .

والخلاصة هي ، أن الوضع العربي الحالي فيه توازن قلق قابل للزوال وهو مترابط بصورة حية وجوهريّة ، بحيث أنه يصبح معرضاً لحدوث سلسلة من التغييرات ، يمكن أن تنتج عن تغيير جزئي أو تغيير في قطر عربي واحد . وبالعبارة المألوفة فإن الوضع العربي يحمل في طياته ما هو غير منتظر اعتيادياً وقابل للمفاجآت . واستعمال عبارات غير منتظرة ومفاجآت يأتي بمعنى خاص هو أن التوازن الظاهري في الوضع العربي لا يوحي بما يبرر استعمالها .

- ٣ -

إن التوازن القلق الموجود حالياً في الوطن العربي يمكن أن يتغير بصورة مباشرة وبصورة غير مباشرة والمقصود بالصورة المباشرة هي حصول تغيير أو تغييرات من النوع الذي يؤدي الى حصول تغييرات أخرى والتغييرات الجديدة بدورها تؤدي الى حصول تغييرات أخرى وهكذا . وعملية التغيير المترابط هذه من شأنها أن تفتح جداول عريضة بين الاقطار العربية تسمح للماء أن يعيد توازنه حسب قاعدة الاواني المستطرقة . والعوامل غير المباشرة هي ذلك النوع من التغييرات الاقل حدة وبالتالي الأبطأ مفعولاً ، فهي بمثابة السواقي الرفيعة التي ينساب من خلالها الماء ولكنه يحتاج الى وقت اطول ليعيد توازنه ، وهي بهذا المعنى عوامل مساعدة للتغيير الجذري اذا ما حدث ، أي أنها تساعد عملية التدفق من خلال الجداول الكبيرة عندما يحصل ذلك . وبعبارة محددة أخرى إن عملية انتقال الوطن العربي ، من حالة التجزئة الى حالة التوحيد يمكن أن تتم بعوامل مباشرة هي تكوين الارادة من خلال السلطة السياسية ، لبدء عملية التوحيد بين قطرين أو اكثر ، ولكن هذه العملية المباشرة ، يمكن أن يكون هناك من يمهدها لها بصورة غير مباشرة ويساعدها على الفعالية عندما تحصل . وتحت باب العوامل غير المباشرة هذه ، تقع جميع خطوات التقارب والتوحيد في المجالات الثقافية والاقتصادية والاجتماعية التي يمكن أن تقوم بين البلاد العربية من خلال العمل العربي المشترك الذي تضطلع به مؤسسات الجامعة العربية والخطوات الثنائية من هذا النوع التي تقوم بين الاقطار العربية ولعل المقررات الاقتصادية التي نتجت عن مؤتمر القمة العربي المنعقد في عمان عام ١٩٨٠ خير مثال على ذلك .

والنقطة التي نريد الوصول اليها من ذلك هي أن العمل في هذا المجال ، مجال العوامل غير المباشرة من اجل الوحدة العربية يجب أن يستمر ، ويجب ألا يقلل من اهميته ، ويجب الا تحول العوامل السياسية السلبية والوضع النفسي غير المواتي دون ذلك الاستمرار او ان تنقص من الجهود التي يجب أن تبذل من اجله . فالنضال من اجل الوحدة هو نضال واحد في الجوهر ، ويجب أن

يستمر في مختلف الجبهات ، فإذا كانت جبهة العمل المباشر ، ساكنة في هذا الطرف فذلك يجب الا يحول دون العمل في مجال العوامل غير المباشرة لا مادياً ولا معنوياً .

ثمة كلمة من المفيد أن تقال بصدد العوامل غير المباشرة ، زيادة في الايضاح . إن طبيعة هذه العوامل غير المباشرة هي أنها ذات مفعول غير محسوس بصورة آنية ، فأثرها تراكمي ومفعولها لا يظهر الا على الامد البعيد ؛ ولذلك فهي بطبيعتها هذه ليست ملفتة للنظر المباشر وليست مبهرة ، الأمر الذي يجعل التأثر النفسي بها ضعيفاً نسبياً . ولكن هذه الجوانب المظهرية والمتعلقة بالانفعال ، لا تتعلق بالجوهر ، هناك حاجة ماسة لمزيد من التثقيف حول اهمية هذه العوامل وضرورة زيادة الاهتمام بها وعزل عملية البناء في مجالها عن أثر العوامل النفسية خاصة تلك التي يفرزها التوازن المظهري الذي يعيشه وضع التجزئة في الوطن العربي الآن . ولعل من اهم ما يرمز للتقدم الذي حصل في هذا المجال على الصعيد العربي ، هو أن مؤتمر القمة العربي ، اصبح ولأول مرة يناقش الشؤون الاقتصادية بعدما كانت مناقشاته مقصورة على الشؤون السياسية . إن التوسع الذي حدث في انشاء منظمات واتحادات متخصصة عربية هو بحد ذاته دلالة ايجابية على الرغم من كل النقائص وحالات الفشل في هذا المجال . لذلك فمن المفيد جداً استثمار هذا الاطار الذي تكون ، وهذه القنوات التي فتحت ، وهذه الشرعية التي نشأت من اجل مزيد من العمل في جبهة العوامل غير المباشرة من اجل الوحدة العربية .

- ٤ -

ثمة امور أساسية عن العوامل غير المباشرة موضوع البحث لا بد من مناقشتها لتكوين فكرة اوسع من مجرد عبارات العنوان . فالفكرة لا يمكن أن تتضح حتى بالتعريف ، بل تزداد وضوحاً بتناول المسائل التي تثيرها أو تتعلق بها .

العوامل غير المباشرة التي نتحدث عنها ليست بحاجة لتعريف بالمعنى المدرسي ، لذلك وأظن أن المقصود بها قد اصبح واضحاً مما فات من المناقشة كما أن علاقتها بالوحدة العربية ، أو أثرها على الوحدة العربية من الناحية الايجابية واضح كذلك . هناك نقطة مهمة في هذا المجال من الجدير ايرادها ، ألا وهي أن خطوات التقارب والتوحيد في المجالات الاقتصادية والثقافية والاجتماعية التي تتحقق بين البلاد العربية ، من شأنها أن تخلق نسيجاً من المصالح المحلية المرتبطة بتلك الخطوات الأمر الذي من شأنه أن يوحد قوة محلية مؤيدة لاتجاه التوحيد أو على الاقل للخطوات التي تمت وتشكل بالتالي تياراً معاكساً لأي ميول غير وحدوية قد تنشأ لسبب أو لآخر قطرياً . وبعبارة أخرى إن مثل هذه الخطوات بمرور الوقت تجعل مصلحة عدد من المواطنين مرتبطة باستمرار بالخطوة التي تحققت . فإذا ما أراد نظام او مجموعة من داخل ذلك القطر العمل ضد تلك الخطوات ، اصطدم بمصالح مشروعة لاولئك الافراد أو الجماعات وبذلك تتكوّن قوة مضادة لميول التجزئة بالنظام الذي يختار مقاومة أو الغاء تلك الخطوات الوحدوية التي تمت لن يجد الأمر سهلاً بل يجد مقاومة يجب عليه أن يحسب حسابها . وبذلك يتكوّن ما يسمى بالعامل الموضوعي المؤيد لاتجاه التوحيد وهو عامل المصالح المشروعة للافراد او الجماعات ويتضح هذا الامر في المجال الاقتصادي وفي المجال الثقافي وفي المجال الاجتماعي الا أنه بالطبع أكثر وضوحاً في المجال الاقتصادي . فالمنافذ التي تفتحها الخطوات التوحيدية في مجال العوامل غير المباشرة لانسياب المياه بمرور الوقت تتكوّن حولها منافع وتنسج حولها مصالح تخص افراداً وجماعات في الأقطار التي فتحت بينها المنافذ

ويصبح بالتالي اغلاق تلك المنافذ بقرار قطري ، أمر ليس سهلاً حتى إن لم يكن متعزراً . **وعلينا الا نستعين او نقلل من اهمية عامل المصالح المشتركة في تحقيق الوحدة العربية .** صحيح أن الوحدة العربية مثل اعل ، وقيمة عليا ، إلا أن المصالح المشروعة هي الأخرى ليست بعيدة عن المثل والقيم العليا . وبذلك يتكوّن حد ادنى من العلاقات العربية يصعب على الانظمة القطرية النزول تحتها . وكلما ازدادت الخطوات التوحيدية ارتفع هذا الحد الادنى، وهكذا وبصورة تدريجية تراكمية تتطور العلاقات في اتجاه التوحيد ومعها يضيق مجال التنافر والاختلاف بين تلك الانظمة . إن هذه العملية ، غير المثيرة التي ربما تسير ببطء ، موجودة الآن وتشكل علاقة ايجابية في الوضع العربي على الرغم من المظاهر السلبية التي ينم عنها الوضع السياسي العربي ، وهو وضع الركود في موضع التجزئة .

إن خطوات التوحيد في مجال العوامل غير المباشرة لا تتم تلقائياً بالطبع ، بل هي حاصيلة العملية نفسها التي يتم خلالها اتخاذ اي قرار من اقتراح ومناقشة وحسم بواسطة الارادة السياسية للانظمة العربية . وبعبارة اخرى إنها في النهاية بنت الارادة السياسية ، والارادة السياسية التي توجد هذه القرارات ، بإمكانها أيضاً أن تحميها وتديمها أيضاً . إن الارادة الحرة هي التي تخلق القرار المتعلق باتخاذ الخطوة، والاعراب عن تلك الارادة يتمثل عادة بالاعلان وبالموافقة وبالتوقيع على الوثائق القانونية والتنظيمية الضرورية لاجراء تلك الخطوات لحيز الوجود . إن هذه العملية نفسها من الممكن أن تستخدم في مجال المحافظة على تلك الخطوة في المستقبل اي منع الغائها او اضعافها لاسباب سياسية ناتجة عن سلبيات الوضع العربي وتناقضات الانظمة الموجودة فيه . ويتحقق ذلك عملياً عن طريق ما يسمى بقرارات التحييد ، اي تحييد العمل العربي المشترك في المجالات غير السياسية من السلبيات السياسية التي يمكن أن تنشأ مستقبلاً .

قد يقال أن قرارات التحييد هي قرارات والقرارات في النهاية رهن ارادة الذين وافقوا على تلك القرارات . ذلك صحيح ، إلا أن عملية اتخاذ قرارات من هذا النوع بحد ذاتها تشكل عامل ضغط ادبي ، وبذلك يكتسب قوة معنوية وقائية ضد ميول النكوص التي قد تنشأ في المستقبل ، ومسألة الضغط المعنوي والادبي مشتقة من اهمية الرأي العام العربي والعالمي مهم ويزداد اهمية . ومن الخطأ أيضاً التصور أن تلك الاهمية محصورة في الآثار المعنوية او البعيدة المدى فهي لا تخلو من الآثار المادية والمباشرة أيضاً لذلك اخذت هذه المسألة تفرض نفسها تدريجاً وتحتل مكانها في التصرف السياسي العربي وما تجاهلها الا من قبيل الحمافة وحتى الانتحار احياناً . وبعبارة اخرى إن القرارات التي تتخذها الحكومات العربية فيما يتعلق بتحييد العمل العربي المشترك - غير السياسي - عن تقلبات العوامل السياسية ليست غير ذات اهمية بل على العكس فهي مهمة وعلينا أن نؤكد عليها بزيادة عددها ووضوحها ، وما النصوص التي تؤكد على تحييد العمل الاقتصادي العربي المشترك التي تضمنتها الوثائق الاقتصادية والتي أقرها مؤتمر القمة العربي عام ١٩٨٠ في عمان الامثال على ذلك وبداية جيدة . إن ذلك لا يعني بالطبع أن نظاماً أو انظمة عربية سوف لن تخرق هذا التعهد او سوف لن تحاول ذلك في المستقبل ، فذلك محتمل ، الا أنه على الرغم من ذلك فالالاتجاه صحيح وعلينا التأكيد عليه مهما كانت نقائضه والصعوبات التي يتعرض لها في مجال التطبيق في المستقبل . إن منهج التأكيد على زيادة التعهدات القانونية من قبل الحكومات العربية لحماية الخطوات التي تتخذ من الأثر السلبي للتنافر السياسي الذي يمكن أن ينشأ في المستقبل انما هو منهج سليم .

والجانب الجدير بالملاحظة هو وجود الفرصة الملائمة الآن لتدعيم العمل العربي المشترك في مجال الخطوات غير المباشرة وهي الفرصة التي خلقتها العوائد المالية من تصدير النفط . إن الامكانيات المالية الكبيرة التي تكونت لدى بعض الاقطار العربية من هذا المصدر يمكن أن تكون لها اثار ايجابية في هذا المجال . فهي من ناحية قد وفرت القدرة على معالجة بعض المشاكل العربية التي كان من المتعذر او من الصعب حلها في السابق . فعندما نتحدث عن ربط البلاد العربية بشبكة حديثة من طرق المواصلات يرد في المجال الاول أن ذلك يتطلب موارد مالية كبيرة ليس بمقدور بعض البلاد العربية توفيرها . إن استثمار المياه او المعادن بصورة مشتركة يتطلب رأس مالاً كبيراً ، وكذلك الحال بالنسبة لجميع مرافق البناء التحتي ، كتوليد الطاقة الكهربائية على سبيل المثال . إن الجزء المهم من مجالات العمل العربي المشترك في المجال الذي نتحدث عنه ، يخص هذا النوع من المشاريع التي لا يكفي لتنفيذها القناعة بفائدتها ، او اتخاذ القرارات بتنفيذها على نطاق عربي مشترك بل هي بحاجة الى التمويل . إن توفر رأس المال سواء أكان بواسطة صناديق التنمية أم القنوات الثنائية أم حتى السوق المالية للقطاع الخاص من شأنه تذييل عقبة مهمة في مجال تحقيق التقدم في العمل العربي المشترك .

ثمة جانب آخر يتعلق بذلك ، هو أن بعض الأقطار العربية التي كانت انظمتها مترددة في جدوى العمل العربي المشترك سابقاً قد أصبحت الآن بعد توفر الامكانيات المالية أكثر قناعة بامكانيات ذلك التعاون مما دفعها الى أن تكون أكثر اهتماماً وأكثر فعالية مما كانت عليه في السابق والامثلة على هذه الحالات موجودة . وحتى في مجال العلاقات السياسية فلا يمكن لأحد أن يتغاضى عن أن توفر الامكانيات المالية قد ساعد على تخفيف حدة بعض التناقضات السياسية أو حتى حلها . وبالطبع إن اموراً أخرى لا بد من الإشارة إليها في هذا المجال تلافياً لسوء الفهم، منها أن الزيادة الكبيرة في الامكانيات المالية لم تكن متساوية بين الاقطار العربية الأمر الذي ساعد على خلق شيء من التناقض بين الغني والفقير كما أن قنوات انسياب هذه الموارد المالية لتغذية العمل العربي المشترك من جهة وللمساهمة في معالجة مشاكل التنمية والفقير في الأقطار العربية الفقيرة من جهة أخرى ، ليست على ما يجب أن تكون عليه وإن كانت في تحسن .

وعلى كل حال ، ومع وجود الآثار السلبية فهناك ، فرصة ملائمة خلقتها زيادة عوائد النفط بالامكان توظيفها لمصلحة عوامل التوحيد غير المباشرة وما تنطوي عليه من مشاريع وبرامج عملية . إن الوعي بوجود هذه الفرصة لم يكتمل بعد ، ومن ذلك يتفرع النقص الكبير الذي لا يزال موجوداً في معرفتنا عن كيفية الاستفادة من هذه الفرصة عملياً لتقوية تلك العوامل وتوسيع نطاقها وزيادة نسبة التنفيذ فيها وتقوية ما هو منفذ منها لحد الآن . وكل ذلك يحتاج الى الكثير من التوعية والاقناع والدبلوماسية والابتكار والعمل الدؤوب وحتى الضغط احياناً .

تلك هي القضايا الرئيسية في موضوع العوامل غير المباشرة عندما يبحث موضوعها من حيث المحتوى . بقي بعض النقاط العملية التفصيلية التي نجد من المفيد تناولها ايضاً استكمالاً للبحث .

يلاحظ أن عملية اختيار مجالات التعاون وبتحديد أكثر اختيار المشاريع المحددة أمر يجب أن يتم على أساس واضح في الذهن مسبقاً ، والأساس هو أن تلك المجالات او المشاريع تتباين من حيث علاقتها بالمصالح القطرية انسجاماً او تعارضاً ومجال الاختيار في ذلك واسع . إن أي عمل مشترك

يراد له النجاح في ضمن ظروف سياسية كالتي هي موجودة الآن في الوطن العربي ، يتطلب نوعاً من الحدق في الاختيار . والمسألة الجوهرية في ذلك هي أن هذا العمل المنطلق من منطلق الوحدة يراد له أن يتحقق ضمن اطار سياسي غير ملائم لا بل هو متناقض معه في بعض الحالات . وكما اوضحنا من قبل أن وضع التوازن السياسي الموجود حالياً هو وضع العلاقات السياسية العربية ، وفي ظل هذه الأوضاع وفي دائرة هذا المحيط يراد للنشاط غير المباشر أن يحقق خطوات هي في جوهرها البعيد المدى تدفع في طريق التوحيد . اذن ، فلا بد من اخذ هذا الوضع السلبي بعين الاعتبار ، ويكون ذلك في حسن اختيار مجالات التعاون ومشاريعه ويتطلب هذا الحدق السير على مبدأ في الاختيار هو البدء بالمشاريع الأكثر انسجاماً مع هذا الوضع اي المشاريع التي تنسجم فيها لاقصى الحدود الممكنة المصالح القطرية مع المصالح القومية ، او بعبارة اخرى تلك المشاريع التي لا تتناقض مع الاعتبارات او المصالح القطرية وهكذا تدرجاً مع التقدم في هذا العمل الوحدوي . وبالطبع فإن حسن الاختيار يتطلب اول ما يتطلب توفر المعلومات التفصيلية الصحيحة عن الوضع العربي قوماً وقطرياً ، اي وجود المادة الاولية التي يتم الاختيار على أساسها او منها وذلك هو دور الاحصاء والدراسات عن الواقع العربي من مختلف الوجوه .

الاعتبار العملي الآخر يتعلق بالمؤسسات . والمقصود بالمؤسسات هو الاجهزة التي يتم من خلالها تنفيذ برامج او مشاريع الخطوات غير المباشرة . والمؤسسات الموجودة حالياً هي عموماً من نوعين* : المنظمات الرسمية المتخصصة ، والمنظمات الشعبية المتخصصة اي الاتحادات .

إن جزءاً لا بأس به من نشاط هذه المؤسسات يتعلق بالدراسات والبحوث والاحصائيات وهو امر مهم وضروري ولكن ثمة قضية مهمة تتعلق بالاتجاه الذي يأخذه هذا النوع من العمل . إن البحوث والدراسات يمكن أن تكون بنوعين : نظري وعملي ، والنظري كما هو معروف يتعلق بالبحث عن المبادئ العامة والاتجاهات الرئيسية التي اذا ما استجلبت يمكن أن تساعد على استنباط نظريات او قواعد عامة لتكوين المعرفة وهو امر لا يمكن التقليل من اهميته ، الا أن المهم في ذلك هو ليس تقرير انه مهم او غير مهم ، بل تحديد المكان الامثل لذلك . البحث النظري مكانه الامثل هو الجامعات ومراكز البحث ومبادرات الافراد المهتمين بهذا النوع من العمل الفكري . اما المؤسسات التي تنشأ كأدوات للعمل العربي المشترك الذي نحن بصدده

* المنظمات الرسمية المتخصصة هي : اتحاد اذاعات الدول العربية ، والصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي ، ومنظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول ، والاتحاد البريدي العربي ، والمنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، والمركز العربي لدراسات المناطق الجافة والأراضي القاحلة ، والمنظمة العربية للدفاع الاجتماعي ضد الجريمة ، والمنظمة العربية للتنمية الزراعية ، والمنظمة العربية للتنمية الصناعية ، والمؤسسة العربية لضمان الاستثمار ، ومجلس الطيران المدني للدول العربية ، والمنظمة العربية للعلوم الادارية ، ومنظمة العمل العربية ، والمؤسسة العربية للاتصالات الفضائية ، والمصرف العربي للتنمية الاقتصادية في افريقية، والمنظمة العربية للمواصفات والمقاييس ، والاتحاد العربي للمواصلات السلكية واللاسلكية ، والاكاديمية العربية للنقل البحري ، وصندوق النقد العربي، ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، والشركات المتفرعة عن هذه المنظمات . اما المنظمات الشعبية المتخصصة فهي : اتحاد اطباء العرب ، واتحاد الصيادلة العرب ، واتحاد الصحفيين العرب ، واتحاد الكتاب والادباء العرب ، واتحاد المهندسين العرب ، واتحاد الاقتصاديين العرب ، واتحاد المحامين العرب ، والاتحاد العام للفلاحين العرب ، واتحاد العمال العرب ، واتحاد المؤرخين العرب ، واتحاد الشباب العرب ، واتحاد الطلبة العرب ، واتحاد الجيولوجيين العرب ، واتحاد مجالس البحث العلمي العربي ، واتحاد الحقوقيين العرب ، واتحاد المعلمين العرب ، واتحاد الناقلين العرب ، واتحاد جمعيات العلوم النفسية والتربوية ، واتحادات رياضية وعمالية فرعية متخصصة .

فيجب أن تكون الأولوية في عملها الثقافي لذلك النوع من النشاط المساعد على تكوين البرامج واستنباط السياسات واقتراح المشاريع القابلة للتنفيذ من قبل السلطة السياسية أي الحكومات العربية المعنية وبذلك يتحقق ما نطلق عليه عادة عبارة التنسيق مع نشاط الدولة أو الربط بحاجات الواقع أو وضع الثقافة في خدمة المجتمع إلى آخر التعابير المتداول استعمالها في هذا الصدد . وزيادة في التوضيح لا بد من ضرب مثال على ذلك : فعندما تعقد ندوة عن دور التربية والتعليم في الوحدة العربية يجب أن يكون هدفها الأساسي تقديم مقترحات تستفيد منها وزارات التربية والتعليم في البلاد العربية في عملية توحيد المناهج كتحديد مواد بعض الكتب أو حتى تأليف كتب لهذا الغرض . وعندما تعقد ندوة عن المواصلات في البلاد العربية مثلاً نرى أن يتمخض عنها مقترحات لمشاريع محددة لتحقيق اتصال أفضل بين الطرق البرية الموجودة حالياً في البلاد العربية وتحديد مواصفات تلك الطرق وكيفية تنفيذها والوسائل المالية الضرورية لذلك وكيفية توفيرها وهكذا . وبعبارة أخرى إذا كان النشاط الدراسي والبحوث ضرورياً في عمل المؤسسات الموجودة خاصة الاتحادات الشعبية النوعية ، فإن ذلك النشاط من أجل أن يكون أكثر فائدة وبتجهاً صوب الهدف عليه أن يرتبط بصورة وثيقة بعملية تغيير الوضع العربي مادياً أي لخدمة عملية التغيير الذي تتوخاه الخطوات غير المباشرة صوب الوحدة ، ولا يبقى في حدود العموميات التي لا تقربنا من التنفيذ ، كما أن هذه المؤسسات هي ليست أفضل القنوات للبحث النظري العام المشدود لتنمية المعرفة البشرية . وبذلك يتحقق ربط تنسيقي بين المنظمات الرسمية المتخصصة وبين الاتحادات الشعبية المتخصصة ويصبح أحدها يكمل أحدها الآخر وتنتفتح قناة الانسياب بينهما .

هناك جانب نفسي لهذا الموضوع يتطلب الاهتمام . والجانب النفسي المقصود مصدره منبعان : الأول: انعكاس الوضع السياسي العربي غير الملائم لعملية التوحيد ، بكل ما ينطوي عليه من تنافر واحباط وفشل في الخطوات السياسية ، التي اتخذت ، أو اعلن عن النية بأن تتخذ . وال منبع الثاني: هو العقبات التي تواجه الخطوات غير المباشرة نفسها . فالعمل العربي المشترك في المجالات غير المباشرة لم يكن خالياً من حالات الفشل أو المصاعب ، فقد كانت كمية التنفيذ في بعض الحالات قليلة لا تتناسب مع الحد الأدنى للمعقول ، وفي حالات أخرى اعترضت تلك الخطوات أو المشاريع اوضاع سلبية كهبوط الكفاءة أو الفساد الاداري أو الاخطاء الفنية الكبيرة أو الارتداد الرسمي العلني والضمني . ومن مجموع هذه العوامل السلبية تشكل وضع نفسي هابط نسبياً إزاء هذا النشاط ، انعكس بحالات متعددة كنقص الثقة أو فتور الحماس أو التردد . إن هذا الوضع النفسي غير الملائم لا بد من معالجته .

إن مقاومة وضع نفسي سلبي واحلال وضع نفسي ايجابي في مكانه عملية تدخل فيها عوامل عديدة ولها متطلبات لا يصعب معرفتها كما أننا لسنا في صدد بحثها بالتفصيل . ولكن هناك قضية مهمة واحدة من المفيد التنويه عنها في هذا الصدد هي توفير المعلومات عن العمل العربي المشترك المقصود . من دون شك هناك نقص كبير في المعلومات عن هذه الجوانب من حياة المجتمع العربي عموماً لاسباب قد يكون من اهمها كونها لا تتعلق بالسياسة . فالرأي العام العربي لا يزال مشدوداً للامور السياسية ويعيرها الاهمية الأولى ولكن على حساب الأمور الأخرى غير السياسية ، وبنظري أن هذا النوع من توزيع الاهتمام لا يمثل - كما قد يظن

البعض - ميلاً ايجابياً بل على العكس من ذلك فهو مظهر من مظاهر التخلف والفهم الخاطئ للسياسة وللتطور الاجتماعي عموماً . وقد نتج عن هذا الوضع الذهني العام، وعن هذا الاتجاه الخاطئ ان اصبحت وسائل الاعلام نفسها تسير في هذا الاتجاه فهي الاخرى تعير الامور السياسية اهمية كبيرة ليس بجانب الاهتمام بالامور غير السياسية بل على حسابها . اذكر انني عندما كنت طالباً قرأت مرة كراساً عما تم انجازه من اعمال في المجال الثقافي بين البلاد العربية وقد هالني ما قرأت من امور مهمة وكثيرة لم اكن اعرف عنها شيئاً وأنا المواطن الذي اهتم بالشؤون العربية العامة واتبعتها . إن الذي يسمع ويقرأ وسائل الاعلام العربية ويقارنها بوسائل الاعلام في البلدان المتقدمة من حيث الاهمية التي توليها للاخبار الاقتصادية والثقافية والاجتماعية والعلمية والفنية والدينية والعسكرية والعمرانية ومختلف الشؤون الاخرى غير السياسية، يجد أن الفارق كبير جداً . ولعل من احسن الامثلة على ذلك هو أن ما يعرفه الرأي العام العربي الآن عن مقررات مؤتمر القمة العربي الذي عقد عام ١٩٨٠ في المجال الاقتصادي قليل جداً . ويصح الشيء نفسه على نشاط مؤسسات العمل العربي المشترك بنوعها الرسمي والشعبي . إن نشر المعلومات التفصيلية وايصالها لجمهور الشعب وتحويلها من معلومات خاصة الى معلومات عامة سيكون له اثر مهم في معالجة الوضع النفسي السلبي الذي اشرفنا اليه . ويجب الا يتبادر للذهن أن الوضع النفسي السلبي هذا مقصور على الجماهير، بل هو موجود ايضاً في دائرة المسؤولين العرب انفسهم لذلك فمعالجته امر مهم ليس من حيث الرأي العام بل وفيما يتعلق بموقف بعض المسؤولين انفسهم من الخطوات غير المباشرة التي تطرح للبحث واتخاذ القرار في المؤسسات العربية .

- ٦ -

من كل ما ذكر نستطيع أن نتوصل لعدد من نقاط التلخيص والاستنتاج كما يلي :

أولاً: إن وسائل تحقيق الوحدة العربية غير مقصورة على الوسائل المباشرة بل هناك وسائل غير مباشرة بإمكانها أن تكون فعالة على الامد الطويل وذلك عن طريق تكوين حد ادنى من التعاون العربي يرتفع باستمرار مع التقدم الذي يتحقق في هذا المجال . إن شبكة من المؤسسات الرسمية والشعبية موجودة الآن تشكل مجموعها وسيلة متاحة لتعاون بناء بالامكان بذل جهد جدي جديد من أجل استخدامها لتحقيق المزيد من العمل المشترك . إن هذا الجهاز الموجود حالياً بحاجة الى أن ترتفع كفاءته وتعالج الاخطاء الموجودة فيه ويمكن أن يتم ذلك بضمن الشرعية الموجودة .

ثانياً : ولعل اهم ما يساعد على زيادة النشاط في مجال هذه الوسائل غير المباشرة هو نمو العقلانية في بحث هذه الامور والخطوة الرئيسية في هذا المجال هي، أن نعزل هذا النوع من النشاط عن العواطف والانفعالات المتأتية عن العلاقات السياسية العربية اي تحييدها عن العوامل السياسية . إن مجرد الحديث عن هذا الموضوع مفيد والاهتمام بنشر المعلومات وبالبحث العلمي واستخدام لغة الارقام كذلك مفيد ولكن ضرب المثال الجيد اكثر فائدة .

ثالثاً : وكما أن المنظمات الحكومية المتخصصة مهمة في هذا المجال كذلك المنظمات الشعبية اي الاتحادات . فالوحدة العربية لا تحققها الا ارادة الامة وارادة الامة لا تتجسد في السلطة السياسية بل في المنظمات الشعبية ايضاً . إن هذه المنظمات ذات فائدة كبيرة فهي

مجال مهياً للقيام بجزء مهم من النشاط الثقافي المتصل بالبرامج العملية للحكومات . وهي وسيلة جيدة لاتصال قطاعات مهمة من الشعب في مختلف الاقطار العربية ولا يقل عن ذلك اهمية، هو أنها توفر الفرص للمتقنين العرب للالتقاء والتفاهم وبحث الامور العامة . وقد كانت الحصيلة الصافية لعمل هذه المؤسسات ايجابية .

رابعاً : لا بد من الانتباه للعامل النفسي سلباً وايجاباً . فهذا النوع من النشاط غالباً ما يتعلق بأمور مادية غير سياسية واثره بعيد المدى وغير مثير بالاضافة الى أنه يعمل تحت تأثير الظروف السياسية غير المشجعة . لذلك لا بد من مغالبة هذا الوضع حتى يتم كسر الحلقة المفرغة وينعكس التيار، عندها يتحول العامل النفسي من سلبي معوق الى ايجابي مساعد .

خامساً : ولعل من اهم الامور العملية التي يجب ملاحظتها هو أن يرتكز هذا النشاط على اساس عملي تجريبي بعيد عن الافكار المسبقة ، فلا نحدد نطاقه بتوقعاتنا لمن سيقبل ومن سيرفض ولا نضع شروطاً لمن يشارك او لا يشارك فيه . صحيح أن الانظمة الوجودية الاتجاه هي التي نتوقع اولاً مشاركتها قبل غيرها وهي المؤهلة قبل غيرها لتلك المشاركة ولكن الاتجاه القومي لا يتطابق مع الاعلان عن ذلك . كما أن الاتجاه القومي قد لا يكون في نقطة البداية بل قد يتكون بعد ذلك . العمل العربي المشترك يجب أن يكون مفتوحاً للجميع ، لمن يريد المشاركة مهما كانت الدوافع ومهما كانت الحدود التي يقف عندها . إن عملية تكوين نسيج قومي بين الاقطار العربية عملية مفيدة بغض النظر عن تلك الاعتبارات .

سادساً : كل ذلك يوصلنا الى الاستنتاج المهم الا وهو اننا منذ البداية اطلقنا على هذا النشاط عبارة غير المباشر لذلك فهو ليس بديلاً عن العمل المباشر للوحدة العربية ولا يغني عنه ويجب الا نتوقع انه وحده كفيل بتحقيقها . يجب أن يكون واضحاً بذهن المتاضلين من اجل الوحدة العربية أن هذا الهدف القومي الكبير لا يتحقق بوسائل غير مباشرة بصورة تلقائية ولن يكون تحصيل حاصل هذا النوع من النشاط بل ان له نضاله المباشر القائم بذاته ، والقائم اساساً على الارادة السياسية لتغيير الواقع . لذلك فكل ما يراد قوله في هذا المجال هو أن الوسائل غير المباشرة يجب ألا تغفل بغض النظر عما هو عليه الوضع في الجبهة السياسية .

سابعاً : إن جلب الانتباه لهذا الموضوع مهم فالعلومات العامة عما تم وما يمكن تحقيقه في هذا المجال كما قلنا مفيدة . كما أن ظروفاً مواتية قد سنحت الآن لزيادة النشاط في هذا المجال علينا الاستفادة منها . إن عملية جلب الانتباه تحتاج لزيادة الاعلام بالوسائل المتاحة ولكن لا يقل اهمية عن ذلك ان الظرف الحالي يشهد جهداً لاعادة تنظيم هذا العمل ضمن الجامعة العربية . إنه فرصة جيدة لمزيد من جلب الانتباه العام موجودة الآن . ولكن هل يعني ذلك التقليل من دور الاتحادات الشعبية المتخصصة في عملية جلب الانتباه العام ؟ الجواب قطعاً كلا . إن الوضع في مجال العمل المباشر لتحقيق الوحدة العربية سلبي الآن ، ولكنه ليس كذلك نسبياً في مجال الوسائل غير المباشرة □

السلوك التصويتي للمجموعة العربية في الامم المتحدة في الفترة ١٩٤٨ - ١٩٧٤

هدى صلاح

ماجستير في العلوم السياسية.

يعد التصويت في المنظمات الدولية أداة للتعبير الصريح عن إرادة الدولة العضو بشأن موقف معين يفترض أنه قد سبق بحثه ودراسته من جميع نواحيه . والتصويت كذلك بمثابة الوسيلة الوحيدة للتعبير عن الإرادة الشاملة للمنظمة وإصدار قراراتها وتوصياتها بغية تحقيق التوازن السياسي المنشود بين مختلف الدول الأعضاء ، التي يقع عليها التزام قانوني وأدبي بتنفيذ تلك القرارات والتوصيات . لا عجب - والأمر كذلك - أن ينال موضوع التصويت اهتماماً يعتد به من جانب المعنيين بدراسة المنظمات الدولية وفي مقدمتها الأمم المتحدة وتقع الدراسات التي أجريت بهذا الصدد في مجموعتين متميزتين : الأولى تلتزم المنهج القانوني - الشكلي ، فتتناول القواعد القانونية المنظمة للتصويت ، في المنظمات الدولية قديمها وحديثها ، ومن هذه قاعدة الإجماع ، وقاعدة الأغلبية بأنواعها ، وقاعدة الأصوات الموزونة ، وأسلوب اتفاق الآراء^(١) . أما المجموعة الثانية من الدراسات فتتبنى نهجاً سلوكياً يتجاوز الإطار القانوني للتصويت ، الى البحث عن العوامل والظروف التي تدفع العضو الى إتيان سلوك تصويتي معين سواء أكان بالموافقة أم بالرفض أم في الإمتناع عن التصويت ، أم الامتناع عن حضور الجلسة كلياً ، ومدى تباين السلوك التصويتي باختلاف الموضوعات المطروحة للتصويت ، وآلية التفاعل والاتصال بين الدول الأعضاء قبل التصويت على المسألة المطروحة^(٢) .

(١) لمزيد من التفاصيل بشأن القواعد القانونية المنظمة لعملية التصويت في المنظمات الدولية ، انظر :

Michel Virally. *L'Organisation mondiale*, collection u., série droit international public (Paris: A. Colin, 1972); James N. Rosnau, «Compatibility, Consensus and Emerging Political Science of Adaptation.» *The American Political Science Review*, vol. 63, no.4 (December 1967); James West, Hanna Newcombe and Alan G. Newcombe, «Comparison of Weighted Voting Formula for the United Nations.» *World Politics*, vol. 23, no. 3 (April 1971), and Boutros Boutros-Ghali, *Les Principes d'égalité des Etats et les organisations internationales*, recueil des cours 1969, no. 100 (La Haye: Académie de Droit International), vol. 2.

(٢) من أمثلة هذه الدراسات السلوكية :

Joseph R. Harbert, «The Behaviour of the Mini States in the United Nations, 1971-1972.» *International Organisation*, vol.30, no.1 (Winter 1976); M. Ross, Hanna Newcombe and Alan G. Newcombe, = «United Nations' Voting Patterns.» *International Organisation*, vol. 24 (1970); K.B. Rai, «Foreign

وقد مثلت الجمعية العامة للأمم المتحدة مجالاً خصباً لدراسة التصويت في المنظمات الدولية ، طبقاً للمنهج السلوكي ، وذلك لأنها أحد الفاعليات الرئيسية للأمم المتحدة التي تمثل فيها سائر الدول الأعضاء على قدم المساواة . كما أنها برلمان المنظمة الواسع الإختصاصات والمتنوع النشاط ، سواء تعلق ذلك بالإختصاصات ، التي منحها إياها الميثاق ، او الإختصاصات الفعلية التي باشرتها بالتوسع في تفسير بنوده . أضف الى هذا وذاك ، أن إجراءات التصويت في الجمعية العامة تهيء للدول الأعضاء فرص الإتصال والتفاوض والتشاور قبل التصويت على القرار ، بحيث يتسنى للدول صاحبة المصلحة في القرار ، أن تمارس تأثيراً على بقية الدول بغية الفوز بأصواتها ، أو على الأقل تحييدها . وتتنوع وسائل التأثير بدءاً من تبادل وجهات النظر والتشاور ، مروراً بأساليب الإقناع ، الى حد ربط المصالح والتهديد بقطع هذه المصالح . وتبرز أهمية استخدام سبل التأثير بالنظر الى دور متغير المصالح القومية للدول في توجيه وتحديد أهداف سياستها الخارجية .

وتهدف الدراسة الحالية الى إلقاء الضوء على السلوك التصويتي للمجموعة العربية في الجمعية العامة للأمم المتحدة ، خلال الفترة ١٩٤٨ - ١٩٧٤ مع بيان درجة تأثير هذا السلوك بالعامل الأمني ، والعامل الإقتصادي ، اللذين يرتبطان ارتباطاً وثيقاً بالمصلحة القومية ، فضلاً عن إمكانية إخضاعهما للقياس والحصص . كل هذا في محاولة للإجابة عن التساؤلات الآتية : إلى أي حد يعبر تصويت الدول أعضاء المجموعة العربية في الجمعية العامة - عبر الفترة المذكورة - عن نمط عام ؟ ما هي أبعاد وحدود الدور المصري داخل المجموعة العربية ؟ ما مدى اتفاق تصويت المجموعة العربية مع تصويت بعض المجموعات الدولية الأخرى في الجمعية العامة ؟

ونظراً لطول الفترة الزمنية محل البحث ورغبة في المقارنة واستخلاص النتائج ، ارتأينا تقسيمها الى ثلاث فترات زمنية تبعا لأحداث ترتبط بالمنطقة العربية : الفترة الأولى (١٩٤٨ - ١٩٥٦) التي بدأت بحرب فلسطين وانتهت بحرب السويس : الفترة الثانية (١٩٥٧ - ١٩٦٧) التي انتهت بهزيمة حزيران / يونيو ١٩٦٧ : الفترة الثالثة (١٩٦٨ - ١٩٧٤) ، فقد تخللتها حرب تشرين الأول / أكتوبر ١٩٧٣ التي استخدم فيها العرب ، بجانب القوة المسلحة ، سلاحاً إقتصادياً هو النفط . ولا شك أن طول فترة الدراسة وتقسيمها الى مراحل يمكن أن تتبع سلوك الأقطار العربية حيال بعضها البعض من ناحية ، وحيال العالم الخارجي من ناحية أخرى . ويعتمد التحليل الوارد بالدراسة على بيانات جمعت على امتداد فترة البحث تتعلق بتصويت الأقطار العربية في الجمعية العامة ، وانتماءاتها الأمنية في صورة ارتباطات بمعاهدات تسليح أو إتفاقات عسكرية أو إنضمام الى أحلاف عسكرية ، وأيضاً إرتباطاتها الاقتصادية متمثلة في علاقات تجارية ومعاهدات تنظم الإستيراد والتصدير بينها وبين غيرها من الدول . وقد تم تخزين البيانات على الحاسب الالكتروني ، وصممت البرامج اللازمة لحساب بعض المقاييس الإحصائية لتحليل السلوك التصويتي للأقطار العربية وبيان مدى تأثيره بالتغيير الأمني والإقتصادي^(٣) .

Policy and Voting in the United Nations' General Assembly.» *International Organisation*, vol. 32 = (1978). and Bruce M. Russett. «Discovering Voting Groups in the United Nations.» *The American Political Science Review*, vol. 60 , no. 2 (June 1966).

(٣) لبيان وشرح المقاييس المقدمة ، انظر : هدى عبد العزيز صلاح ، « اتجاهات التصويت في الجمعية العامة للأمم المتحدة ، ١٩٤٨ - ١٩٧٤ ، دراسة سياسية وإحصائية بالتطبيق على مشكلة الشرق الأوسط ، » (رسالة ماجستير ، ١٩٨١) .

أولاً : تماسك المجموعة العربية والعوامل المؤثرة عليه

تشير نتائج دراسة نمط تصويت المجموعة العربية ودرجة التماسك الداخلي فيها (شكل رقم ١) إلى أن المجموعة قدمت نمطاً متماسكاً^(٤) بصفة عامة في فترة البحث (١٩٤٨ - ١٩٧٤) . إلا أن هناك حالات استثنائية انقسمت فيها المجموعة داخلياً وخرج بعض أعضائها على نمط تصويتها الموحد جرياً وراء تحقيق مصالح أمنية أو كرد فعل لخلافات فيما بين القادة العرب . وقد وضع تماسك المجموعة العربية بشأن مجموعتين من القضايا التي عرضت على الجمعية العامة . أولهما : المسائل التي لا تمس مصالح المنطقة العربية مباشرة أو مصالح أي من أعضائها مثل مسائل المستعمرات ، السلام العالمي ، نزع السلاح وحقوق الإنسان . وكان موقف الأقطار العربية بهذا الخصوص متسقاً مع موقف أغلبية أعضاء الأمم المتحدة . أما المجموعة الثانية : فتشمل القضايا المصيرية المرتبطة بمصالح المنطقة مثل الشرق الأوسط وإفريقيا التي اتخذت الأقطار العربية الأعضاء في الجمعية العامة بصددها موقفاً موحداً مستقلاً ، بيد أن الدراسة المقارنة لنمط تصويت المجموعة العربية خلال الفترات الزمنية الثلاث تظهر بجلاء مدى اختلافه من فترة لأخرى والعوامل التي تكمن وراء ذلك .

ففي الفترة الأولى من البحث (١٩٤٨ - ١٩٥٦) غلب الخلاف بين أعضاء المجموعه مقدماً نموذجاً للتصويت المنقسم المتعارض . ويعود ذلك في أغلب الأحوال للسيطرة الغربية على معظم الأقطار العربية في ذلك الوقت ، وسعي الولايات المتحدة بالذات لمحاولة إيجاد مكان لها في المنطقة على نحو ما ، تمثل في المساعدات الاقتصادية والثقافية والفنية وبرامج المعونة ، وسياسة ملء الفراغ في منطقة الشرق الأوسط ، ومشروعات ربط المنطقة بالأحلاف العسكرية (حلف بغداد)^(٥) ، مما أدى إلى وقوع أول معركة سياسية كبرى داخل الوطن العربي بين أنصار الإنحياز للمعسكر الغربي وأنصار الإنحياز للقومية العربية . وبدأت العلاقات العربية - السوفياتية تتمثلة في عقد مجموعة من اتفاقات التسليح ومعاهدات الصداقة مع بعض أقطار المجموعة العربية في نهاية الفترة الأولى . هذه التطورات فرضت نوعاً من عدم الإتساق في السلوك التصويتي للأقطار العربية في سنتي (١٩٥٥ - ١٩٥٦) . إذ راح بعضها - في معظم المسائل - يصوت في اتجاه الولايات المتحدة ودول أوروبا الغربية (العراق ، لبنان) ، بينما اتجه البعض الآخر نحو الإتحاد السوفيتي (مصر ، سوريا ، السودان ، اليمن) . بينما فضلت بضعة أقطار عربية عدم اتخاذ موقف واضح حتى لا تفقد علاقات قائمة أو تضحى بمصالح محتملة (السعودية ، ليبيا) . هكذا شهدت الفترة الأولى ممارسة القوى الكبرى تأثيراً على دول المجموعة العربية من خلال ربطها باتفاقات للتسلح ودفعها إلى الإنضمام لأحلاف عسكرية بل والتدخل المباشر في شؤونها . لذا نجد أن الأقطار العربية كانت تحرص على التشاور وتبادل وجهات النظر والتعبير عن موقف موحد في المسائل التي لا تمس مصالح القوى الكبرى ، بينما لم تكن تبدي ذلك الحرص بالنسبة للقضايا التي تمس مصالح القوى الكبرى ، الأمر الذي كان ينعكس في اختلاف مواقفها التصويتية .

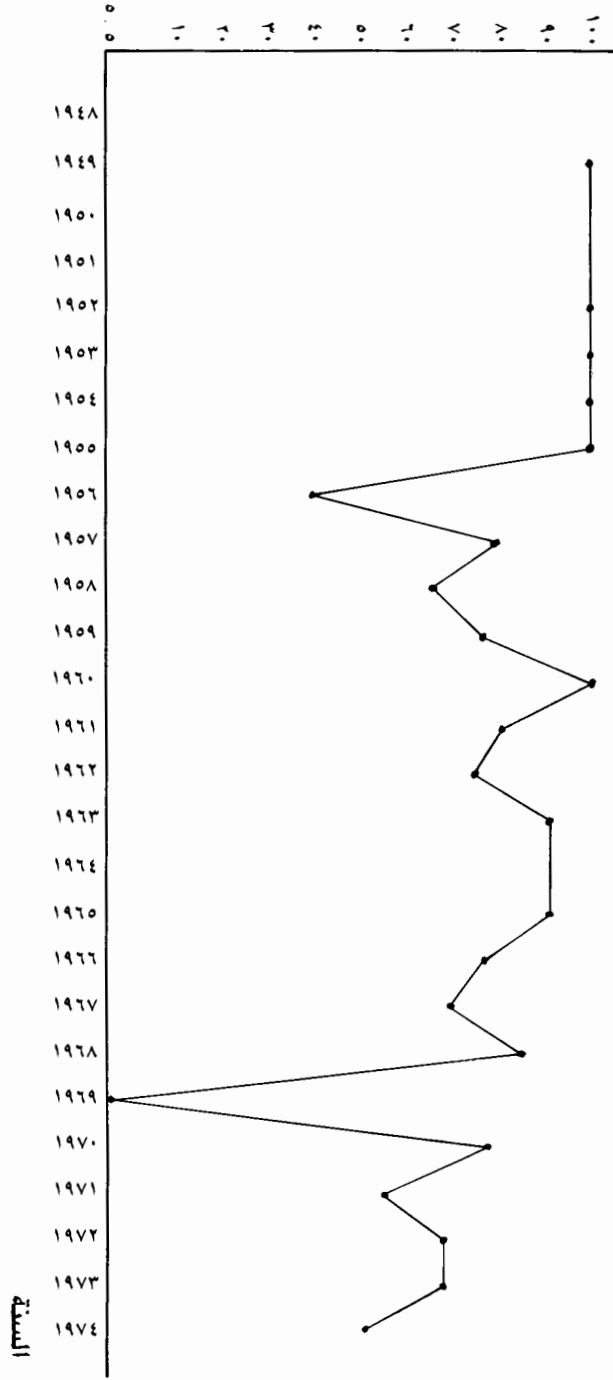
في الفترة الثانية (١٩٥٧ - ١٩٦٧) توثقت الصلات السوفياتية مع الأقطار العربية . فعلى أثر

(٤) إفتراض البحث أن المجموعة تعد متماسكة إذا كانت اصواتها متفقة في ٨٠ بالمائة من المسائل .

(٥) لمزيد من التفصيل ، انظر :

Donald Edwin Nuechterlin, *United States National Interests in a Changing World* ([Lexington, Kentucky]: Kentucky University Press, 1973).

نسبة التوافق



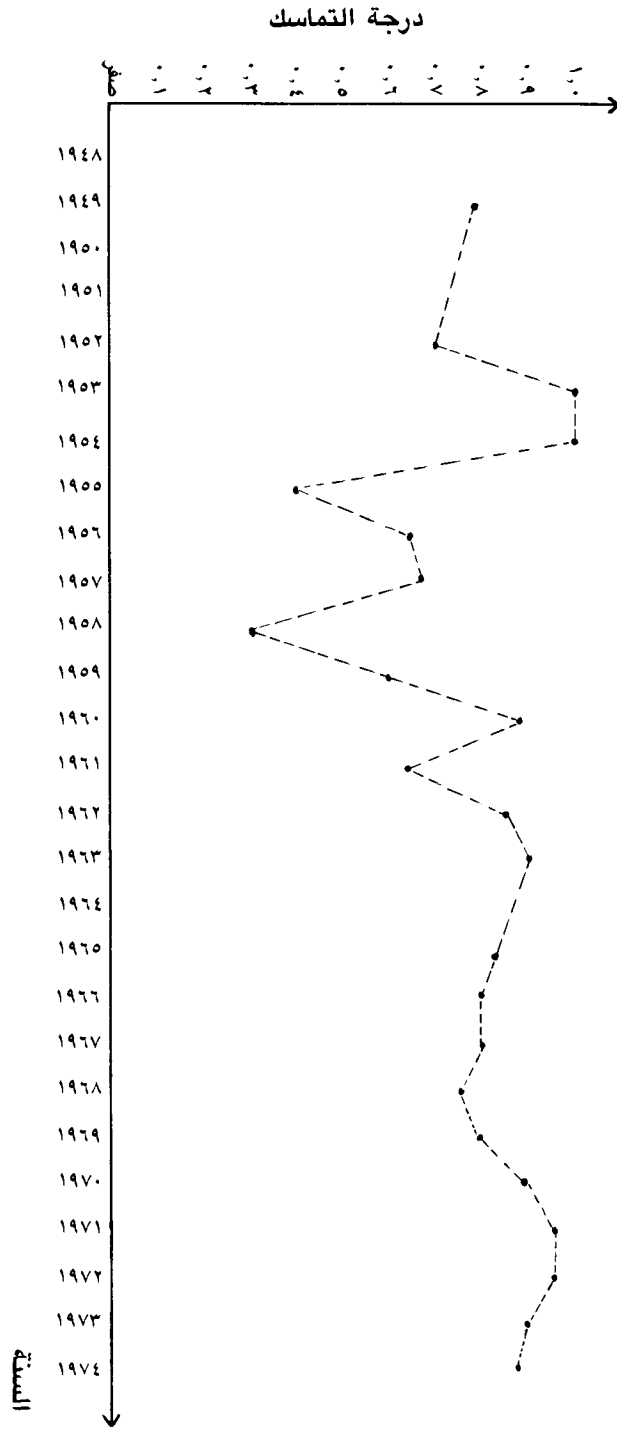
شكل رقم (١)
منحنى تماسك المجموعة العربية ١٩٤٨ - ١٩٧٤

انضمام الصين الى التيار الحيادي وكسرها للحصار الدبلوماسي الذي فرضته عليها الولايات المتحدة ، ابتداءً الإتحاد السوفيتي بالتخلي عن موقفه المتشدد من دول عدم الإنحياز وأخذ يشارك في النشاط الآسيوي - الإفريقي - الذي تنتمي إليه المجموعة العربية- ولو اضطره ذلك الى التعامل مع حكومات موالية للغرب ، إسوة بما فعلت الصين . لذا نجد أن هذه الدول ارتبطت تصويتها بالدول الكبرى المانحة للامداد العسكري ، وأنه الى جانب توطد العلاقات السوفيتية - المصرية ، حدث تحسن في علاقة الإتحاد السوفيتي بكل من اليمن والسودان . بل وحدث تقارب سوفيتي - عراقي خصوصاً عقب الثورة العراقية عام ١٩٥٨ ، هذا بينما أبقت بعض الأقطار العربية على ارتباطها الحميم بالغرب ، مقيمة معه علاقات عسكرية وحماية وصداقة (لبنان ، السعودية ، ليبيا مع الولايات المتحدة ، الأردن مع بريطانيا ، تونس والمغرب مع فرنسا) .

إزاء هذا الوضع ، لم يكن غريباً أن تختلف اتجاهات تصويت دول المجموعة العربية بوجه عام ، مثلما كان عليه الحال إبان الفترة الأولى . ففيما عدا موضوعات حقوق الإنسان والمستعمرات ، وبعض المسائل الأفريقية التي اتفقت فيها دول المجموعة وحققت فيها تماسكاً مرتفعاً ، يلاحظ ارتباط تصويتها بمصادر تسليحها ، في معظم المسائل بما يظهر الإنصياح لمصالحها الأمنية والحرص على استمرارها . فمصر واليمن والسودان والعراق تصوت مع الإتحاد السوفيتي في معظم الأحيان ، بينما الأردن ولبنان والسعودية وليبيا وتونس والمغرب تتجه الى التصويت مع الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة .

أما الفترة الثالثة (١٩٦٨ - ١٩٧٤) فتقدم نمطاً للتصويت يتميز ويختلف عن النمط الذي ساد في الفترتين الأولى والثانية . فقد سجل منحى التماسك للمجموعة العربية خلالها ارتفاعاً ملحوظاً من ناحية ، واستقراراً من ناحية أخرى . ويدل ذلك على تقارب دول المجموعة وحرصها على التشاور واتخاذ مواقف محددة بغض النظر عن الموضوعات المعروضة على الجمعية العامة . حقاً أن هناك استثناءات على هذه التي أملاها تقارب الإتحاد السوفيتي وقيامه بتوريد السلاح الى كل من سوريا والجزائر وليبيا واليمن الجنوبي والعراق . غير أن دول المجموعة العربية بوجه عام ظهرت بمظهر قوي موحد ساهم في حدوثه احساسها بما تملكه من قوة إقتصادية حيوية يمكن أن تستخدم كسلاح في الصراع المستمر والدائر في المنطقة بغية تحقيق المصالح العربية . لقد عمدت تلك الدول الى ربط المصالح الإقتصادية لأوروبا والولايات المتحدة بأمن وسلامة المنطقة من خلال الإستخدم المدرس لسلاح النفط ، مما حول العلاقة بينها وبين دول المعسكر الغربي إلى علاقة تأثير متبادل يستفيد منها كل طرف في تحقيق مصالحه في الحدود التي لا تمس مصالح الطرف الآخر ، واستهدفت دول المجموعة العربية من وراء استخدام سلاح النفط أن تؤثر على اتجاهات الأغلبية في الجمعية العامة بل وعلى الولايات المتحدة ودول أوروبا الغربية حتى تتخذ موقفاً مؤيداً من القضايا المصرية المرتبطة بأمن المنطقة مثل مشكلة الشرق الأوسط ، ومسائل تعديل الميثاق ، ونزع السلاح ، والتجارب الذرية ، والقضايا الخاصة بآسيا والشرقين الأقصى والأدنى والسلام العالمي فضلاً عن المسائل المتعلقة بفرع الأمم المتحدة .

يتضح مما تقدم بخصوص تماسك دول المجموعة العربية أن هذه الدول حكمتها علاقة تأثير أمني من قبل الولايات المتحدة وبلدان أوروبا الغربية والإتحاد السوفيتي . فجاء تصويتها مرتبطاً بتصويت هذه القوى الأجنبية المانحة للسلاح . وذلك إبان الفترتين الأولى والثانية . وقد اقترن الارتباط الأمني هذا بتخلف دول المجموعة إقتصادياً وإجتماعياً فضلاً عن إنخراطها في صراعات وخلافات محدودة



شكل رقم (٢)
توزيع الدول التي تتفق مع مصر بنسبة ٨٠٪ فأكثر في المجموعة العربية
١٩٧٤ - ١٩٤٨

أنهكتها وأضعفت من قدرتها على أن تشخص ببصرها الى ما وراء العلاقات القائمة بينها وبين هذه القوى الأجنبية . إلا أن العلاقة بين دول المجموعة العربية والدول الأجنبية تحولت الى علاقة تأثير متبادل في الفترة الثالثة ، بعد ما لجأ العرب الى استخدام النفط كأداة للضغط في صراعهم مع إسرائيل .

ثانياً : مصر والمجموعة العربية

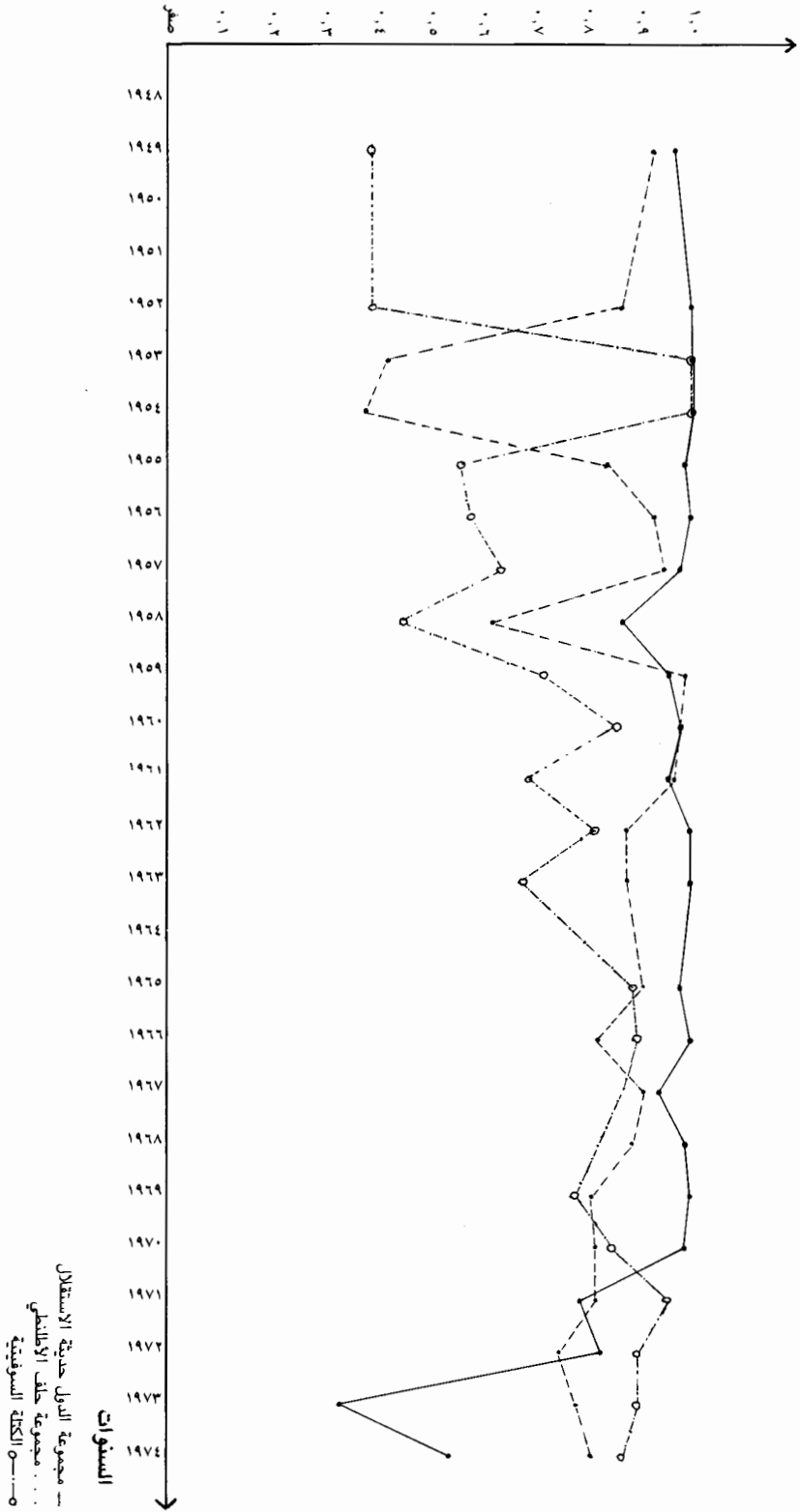
من الأهمية بمكان بيان مدى اتساق السلوك التصويتي لمصر مع السلوك التصويتي لبقية دول المجموعة العربية . إذ ينهض ذلك مؤشراً على درجة صدق مقولة الدور القيادي لمصر في المنطقة العربية ، والذي يشير - بين ما يشير - الى تبني مصر لقضايا المنطقة والنضال في سبيلها والتأثير على الأقطار العربية الأخرى من أجل إتخاذ موقف موحد حيالها .

يوضح (شكل رقم ٢) نسبة اتفاق تصويت البلاد العربية مع مصر في ٨٠ بالمائة من القرارات في الجمعية العامة على امتداد فترة البحث . ويظهر معه أنه خلال السنوات الأربع الأولى من الفترة (١٩٤٨ - ١٩٥٦) ، كان هناك اتفاق شبه تام بين نمط تصويت مصر ونمط تصويت بقية دول المجموعة العربية . إلا أن نسبة الاتفاق ما لبثت أن انخفضت بشدة في عامي ١٩٥٥ و ١٩٥٦ ، وذلك قد يعود لأكثر من إعتبار . فمن ناحية ، قد يرجع الى موقف مصر الراض للسياسة الأمريكية في المنطقة ومهاجمتها للبلدان العربية التي أيدت سياسة التحالف مع الغرب وإتفاقات الأمن الجماعي ، الأمر الذي أفقدها - أي مصر - جبهتين ، الأقطار العربية ، التي ترتبط أمنياً بالولايات المتحدة وتضطر بالتالي الى السير على منوالها في التصويت داخل الجمعية العامة ، ثم الأقطار العربية الداخلة في تحالفات مع الغرب (العراق ، لبنان ، ليبيا ، تونس ، المغرب) . ومن ناحية أخرى ، شهد العامان المذكوران نشوب منازعات على الحدود بين مصر والسودان كان من شأنها دفع السودان الى انتهاج سلوك تصويتي يختلف عن السلوك المصري . وعلاوة على ما سبق ، اتجهت مصر - كرد فعل للموقف الأمريكي المتشدد من إمدادها بالسلاح - الى الكتلة الشرقية طلباً للسلاح مما أغضب بعض الأقطار العربية منها .

وشهدت الفترة الثانية (١٩٥٧ - ١٩٦٧) بوجه عام التفاف الأقطار العربية حول مصر وتشابه سلوكها التصويتي مع السلوك التصويتي المصري . وهذا يعود بالدرجة الأولى إلى الظروف الأمنية التي عاصرت هذه الفترة نتيجة العدوان الثلاثي على مصر . إذ شعرت الأقطار العربية بأهمية التقارب والتلاحم لدرء أي خطر شبهه بالذي حدث لمصر من قبل الدول الغربية ، بل وشعرت بالخطر الإسرائيلي المحدق بالمنطقة العربية . من ناحية أخرى لعبت مصر دوراً سياسياً بارزاً في المجال الدولي ، بقرار تأميم قناة السويس ، ومقاومتها للعدوان الثلاثي ، وتبنيها لسياسة عدم الإنحياز الى أي من المعسكرين المتصارعين واهتمامها بتطوير قدراتها العسكرية . كل ذلك جعل مصر أقوى دولة عربية سياسياً وعسكرياً مما هيأ لها إمكانية التأثير على دول المجموعة وتجمعها حول خط عربي واحد . على أن الإستثناء الوحيد لهذا التجاوب العربي مع مصر هو سنة ١٩٥٨ ، عندما فقدت مصر تأييد بعض الأقطار العربية لها بسبب تورطها في طائفة من المشاكل مع البعض منهم ، فقد اتهمتها لبنان بإثارة الفتنة الداخلية فيها ، كما أن نزاعات الحدود بين مصر والسودان^(٦) لم تكن قد انتهت بعد ، هذا بالإضافة الى

(٦) بطرس بطرس - غالي ، « الدبلوماسية العربية والنزاعات الاقليمية » ، السياسة الدولية (القاهرة) ، العدد ٢٢ (نيسان / ابريل ١٩٧٣) .

درجة التشابه في التصويت



شكل رقم (٣)
 منحنى تشابه تصويت المجموعة العربية مع بعض المجموعات في الجمعية العامة
 ١٩٧٤ - ١٩٤٨

دفع الولايات المتحدة الى إنشاء تجمع عربي لعزل مصر عن الركب العربي . غير أن هذه المشاكل سرعان ما تم حسمها بواسطة الجامعة العربية ، وبالتالي لم تؤثر طويلاً على نمط تصويت المجموعة المتفق مع مصر .

وفي الفترة الثالثة (١٩٦٨ - ١٩٧٤) عبر منحنى اتفاق تصويت المجموعة العربية مع مصر عن اتفاق واضح ومستمر فيما عدا ١٩٦٩ ، وهو العام الذي بدا فيه تحول السياسة الخارجية المصرية نحو حل مشكلة التوسع الاسرائيلي باتباع سياسة الإستنزاف ، وهو ما قد خالف أهداف بعض الأقطار العربية في ذلك الوقت من رغبة في الحرب الشاملة لاستعادة الأراضي التي احتلت نتيجة حرب حزيران / يونيو ١٩٦٧ . هذا فضلاً عن انشغال مصر بإعادة بناء القوات المسلحة وحل المشاكل الداخلية التي فجرتها الهزيمة العسكرية ، غير أنه مع بداية السبعينات اتجهت مصر الى اتباع سياسة خارجية نشطة استهدفت إشعار الرأي العام العالمي بخطورة الموقف في المنطقة العربية ، وكسب تأييد دول العالم الثالث للحقوق العربية ، وحث العرب على تعبئة الموارد النفطية المتاحة للتخلص من الإحتلال الإسرائيلي ، كذلك لا يمكن إغفال الأثر الإيجابي الذي ترتب على حرب تشرين الأول / أكتوبر ١٩٧٣ ، وأهمية الإداء العسكري المصري في هذه الحرب . إن مصر بذلك كله خلقت من نفسها قوة فعالة ومؤثرة داخل المجموعة العربية ، فقد لاقت تحركاتها تأييد الأغلبية في المجموعة ، غير أن بعض الأقطار العربية (العراق ، وليبيا ، واليمن الجنوبية) راحت تنتقد القيادة المصرية لقبولها وقف إطلاق النار واتفاقيات فض الإشتباك واتجاهها الى الزج بالولايات المتحدة في المشكلة محاولة حلها بأسلوب دولي .

مما سبق ، يمكن القول أن مصر ، استطاعت في معظم الأحوال وبخاصة في القضايا المصرية أن تقرب بين وجهات نظر الأقطار العربية وأن تجمعها على موقف واحد . وبهذا الخصوص لا يمكن إغفال عنصر القوة بالنسبة للدولة القائدة ، إذ التفت الأقطار العربية حول مصر طالما تمتعت هذه الأخيرة بموقف دولي قوي ، ولكن عندما اتسمت مواقفها الخارجية بالتشتت وعدم الوضوح انصرفت عنها الأقطار العربية وعبرت عن اتجاهاتها الفردية .

ثالثاً : علاقة المجموعة العربية ببعض المجموعات الدولية في الجمعية العامة

بالنظر الى مقياس تشابه التصويت بين المجموعات (شكل رقم ٣) يتضح أن الظروف الدولية قد تؤدي الى التقريب بين بعض المجموعات أو التنافر بينها. هنا وباستخدام أساليب الدبلوماسية البرلمانية في الجمعية العامة ، يمكن للمجموعة العربية أن توجه جهداً دبلوماسياً الى مجموعات يتوقع أن تصوت تصويتاً مختلفاً بغية اكتساب أصوات أعضائها أو تحييدهم على الأقل . وخلال فترتي الدراسة الأولى والثانية ، جاء نمط تصويت المجموعات الثلاث الآتية على الترتيب متفقاً مع تصويت المجموعة العربية . مجموعة الدول حديثة الإستقلال^(٧) ، يليها مجموعة دول حلف الأطلسي ، وأخيراً دول حلف

(٧) يقصد بالدول حديثة الاستقلال ، الدول غير المؤسسة للأمم المتحدة التي استقلت وتوالى انضمامها للمنظمة الدولية ، والتي جمعت بينها المعانة الطويلة من الاستعمار بالإضافة الى الظروف الاقتصادية والاجتماعية الواحدة ، مما أدى بها لأن تكون مجموعة دولية اكتسبت قوتها من عددها المتزايد والذي يمكنها أن تصدر قراراً في الجمعية العامة (بالأغلبية البسيطة) . انظر في ذلك :

وارسو . وفي محاولة تفسير هذه النتيجة يبدو أن مجموعة الدول حديثة الاستقلال على رأس المجموعات التي تشابه تصويتها مع المجموعة العربية الذي قد يرجع الى اعتبارين، أولهما أن كل الاقطار العربية تقريباً هي دول حديثة الاستقلال ، وحتى ١٩٦٠ كانت المجموعة العربية تكوّن حوالى ثلث المجموعة حديثة الاستقلال ؛ وثانيهما أن المشاكل التي تهم المنطقة العربية هي في أغلب الأحوال مشاكل سياسية وجغرافية ترتبط بأمن وسلامة أكثر دول المجموعة حديثة الاستقلال . كذلك فإن ارتباط المجموعة العربية بدول حلف الأطلنطي عبر عن إنتماءات مصلحة وعلاقات أمنية قائمة بين دول المجموعتين . وليس شاذاً أن تأتي مجموعة حلف وارسو في المرتبة الأخيرة ، بما يظهر ضعف علاقاتها بالمجموعة العربية . إذ برغم علاقات الإتحاد السوفيتي في المنطقة ، إلا أن معظم البلاد العربية المرتبطة بالغرب عارضت ذلك واستنكرته . فجاء تصويتها في غير اتجاه الإتحاد السوفيتي في معظم الأحيان .

على أن الفترة الثالثة ١٩٦٨-١٩٧٤ قدمت نمطاً مختلفاً الى حد ما . إذ بينما ظلت مجموعة الدول حديثة الاستقلال تتبوأ مركز الصدارة من حيث درجة التشابه في التصويت مع المجموعة العربية ، يلاحظ أن الكتلة السوفيتية تقدمت لتحل المرتبة الثانية بدلاً من مجموعة دول حلف الأطلنطي . هذا التبدل في المواقع يمكن تفسيره في ضوء حقيقتين ، أولهما أنه بعد هزيمة حزيران / يونيو ١٩٦٧ ازداد حجم الإمداد العسكري السوفيتي للمنطقة، وتوثقت علاقات الإتحاد السوفيتي بأقطار عربية كثيرة فضلاً عن مناصرته بشدة لحق العرب في استرداد أراضيه التي احتلتها إسرائيل في حرب حزيران / يونيو ولحق الفلسطينيين في تقرير مصيرهم . وأفضى ذلك بالطبع ، الى مزيد من الإتفاق بين العرب والسوفيت في سلوكهم التصويتي داخل الجمعية العامة . أما الثانية فتتعلق بدور الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة في مساندة سياسة إسرائيل التوسعية وهو الأمر الذي أدى الى تقليل فرص الإتقاء في التصويت بين المجموعتين العربية وحلف الأطلنطي .

إستنتاجات عامة

في مقدمة النتائج التي أسفرت عنها الدراسة أن تماسك دول المجموعة العربية قد تأثر بعوامل أمنية أكثر من العوامل الاقتصادية . إذ جاءت أنماط سلوكها التصويتي خلال الفترة الأولى والثانية منسجمة مع تصويت القوى العظمى التي تمدها بالسلاح ، بينما الفترة الثالثة ، شهدت تزايد التماسك بين دول المجموعة حيث ارتأت ضرورة العمل المشترك من أجل استخدام النفط كسلاح إقتصادي في صراعها الدائر مع إسرائيل . لذا استخدمت سلاح إقتصادي لتحقيق أمنها القومي . كذلك كشفت الدراسة عن التقاف دول المجموعة العربية حول مصر بحسبانها قائداً للمجموعة ، إذ فيما عدا الفترات التي اتسمت فيها مواقف مصر بالضعف في المجال الخارجي ، استطاعت بصفة عامة أن تلعب دوراً كبيراً في تكتيل دول المجموعة وتهيئة اسباب التشاور والاتقاء لإزالة اسباب التناقض والإختلاف . ومن أجل الدفاع عن القضايا العربية ولفت إنتباه الرأي العام الدولي الى أهمية السلام والأمن في المنطقة العربية .

هذا بالإضافة الى ما اتضح من أن المجموعة العربية قد أثرت وتأثرت بمواقف بعض المجموعات الدولية الأخرى في الجمعية العامة ، ويأتي على رأس هذه المجموعات ، مجموعة الدول حديثة الاستقلال والتي حرصت المجموعة العربية على اكتسابها لما لها من ثقل عددي مؤثر يعتمد به ، فضلاً عن إتفاق الأهداف والآمال . بينما عبرت عن درجة أقل من الإتفاق مع دول حلف الأطلنطي ودول الكتلة السوفيتية حسبما أمّلته طبيعة ارتباطاتها الأمنية . إن هذه النتائج يمكن أن تسهم في تقديم معلومات

وحقائق تساعد على رسم سياسة خارجية عربية رشيدة في علاقاتها بمكونات النظام الدولي ، لتحقيق المصالح العربية . إن دراسة إتجاهات التصويت في الجمعية العامة عبر فترة زمنية طويلة ، يمكن من التنبؤ المسبق بإحتمالات تصويت الدول الأعضاء تجاه القرار المطروح للتصويت . وبالتالي للمجموعة العربية أن تخطط لتوجيه هذا الإتجاه الدولي بالشكل الذي يخدم مصالحها قدر الإمكان ، وذلك باستقطاب المجموعات الأخرى للفوز بتصويت إيجابي على موضوعات معينة تحقق مصالحها □

الدراسات العربية في اليابان

د. رؤوف عباس حامد

استاذ التاريخ المساعد . كلية الآداب - جامعة القاهرة .

إن معرفة اليابان بالوطن العربي حديثة حدائة العقد الثاني من هذا القرن : وذلك يرجع الى الظروف التاريخية التي مرت بها اليابان ، فمنذ فرض النظام الاقطاعي -الذي عاشته اليابان في ظل شوجونية طوكوغاوا (١٦٠٣ - ١٨٦٧) - العزلة على البلاد ، اقتصرت معارف اليابانيين عن العالم الخارجي على تلك المعلومات التي تسربت اليهم عبر المركز الوحيد الذي تركته السلطة مفتوحاً للتجارة الخارجية مع الهولنديين ، ونعني به جزيرة ديشيما Deshima امام ميناء نغاساكي . فعبر تلك النافذة الخلفية - التي اطلت منها اليابان على العالم الخارجي - تلقى اليابانيون معلوماتهم عن الدنيا من حولهم من خلال ما عرف عندهم بـ « علم الغرب » ، وخاصة عندما بدأت تتكون « مدرسة العلوم الهولندية Rangaku » بعد عام ١٧٢٠ ، عندما خففت السلطة من القيود التي فرضت على استيراد الكتب الغربية (فيما عدا كتب اللاهوت التي ظلت محظورة) ، فأخذ بعض المثقفين يتعلمون الهولندية لتصبح اداتهم في معرفة علوم الغرب . وبذلك بدأوا يكوّنون نواة معرفتهم بعلوم الفلك والفيزياء والكهرباء والنباتات والخرائط والجغرافيا والطب وغيرها من الوان المعرفة^(١) . وعبر تلك النافذة الخلفية ، كوّن اليابانيون معلوماتهم عن الوطن العربي : شعوبه ، وحضارته ، وتاريخه ، من خلال ما سمعوه من التجار والمبشرين الأوروبيين . وكان الكتاب الذي الفه هاكوسيكى آراي Hakuseki Arai بعنوان « ما سمعته عن الغرب Seiyo Kibun » ونشر في العقد الأول من القرن الثامن عشر ، هو اول كتاب باللغة اليابانية يتضمن بعض المعلومات عن الوطن العربي^(٢) .

وشهد منتصف القرن التاسع عشر انهيار سياسة العزلة عن العالم الخارجي ، عندما أُجبرت السلطة الاقطاعية (عام ١٨٥٤) على توقيع اول معاهدة مع الولايات المتحدة الأمريكية ، فتحت بموجبها بعض موانئها امام سفن الاسطول الأمريكي ، وتلا ذلك ابرام معاهدات مماثلة مع الدول

(١) للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع ، انظر :

Donald Keen, *The Japanese Discovery of Europe* (Stanford: Stanford University Press, 1969).

(٢) Ten Hachi, «History of Asian Studies in Japan.» *Ajia Keizai*, vol. 19, no. 4 (April 1978), pp. 67-68.

الأوروبية الكبرى . وبذلك فتح باب الاتصال بالعالم الخارجي على مصراعيه ، وبدأت تتنوع معارف اليابان عن البلدان الأخرى . ثم بعد ذلك التاريخ بنحو اربعة عشر عاما انهار نظام الاقطاع ، وقام على انقاضه عصر مايجي Meiji (١٨٦٨ - ١٩١٢) الذي شهد تأسيس الدولة الحديثة ، وما ارتبط بها من نظم تعليم عصرية واقامة صناعة حديثة وبناء جيش وطني ، وما صاحبها من تغيرات في البنية الاساسية والنظام السياسي والافكار والقيم الاجتماعية^(٣) .

وعلى مدى السبعينات والثمانينات من القرن التاسع عشر ، اهتم بعض ساسة عصر مايجي بما يجري في الوطن العربي من تسابق بين الدول الأوروبية لاحراز النفوذ الامبريالي، وخاصة قضية الامتيازات الأجنبية في الدولة العثمانية ومصر ، والمحاكم المختلطة بمصر ، وزحف رؤوس الأموال الاجنبية على المنطقة ، وما ترتب على ذلك من احتلال الانجليز لمصر والفرنسيين لتونس ، فقدمت الصحافة اليابانية في الثمانينات عدداً من المقالات التي تناولت بالعرض والتحليل ، تجربة المنطقة العربية مع التدخل الاجنبي وحذرت من التورط في الاستدانة من الغرب حتى لا تفقد اليابان استقلالها . وفي غضون تلك الحقبة - اواخر الثمانينات - قدم يانوريو كاي Yano Ryukei افكار جمال الدين الأفغاني باعتبارها نوعاً من الفكر السياسي المناهض للاستعمار الغربي ، وذلك في كتابه « قصة الساسة Keikoku Bidan » ، كما ترجمت سيرة محمد لابن اسحق عن الانكليزية .

غير أن هذا الاهتمام بالوطن العربي وبالتراث العربي الاسلامي يدخل في نطاق اهتمام اليابان بالثقافة الانسانية - بصفة عامة - في مرحلة التحول الرأسمالي ، ولم يتطور ذلك الاهتمام ويتخذ طابع الدراسات العلمية المنظمة إلا في مطلع القرن العشرين ، حين نضجت الرأسمالية اليابانية ونمت القوة العسكرية ، وعبرت عن اطماعها التوسعية في الحرب مع الصين (١٨٩٤ - ١٨٩٥) التي انتهت بالسيطرة على كوريا والاستيلاء على فورموزا وشبه جزيرة لياو تونج ، ثم تحالفها مع بريطانيا في عام ١٩٠٢ ، وحربها مع روسيا (١٩٠٤ - ١٩٠٥) التي اسفرت عن تدعيم المصالح الامبريالية اليابانية في كوريا ومنشوريا على النحو المعروف .

وصاحب حركة التوسع الامبريالي اهتمام علمي واسع النطاق بالدراسات الصينية والاسيوية تحسباً للمستقبل ، وتكونت لهذا الغرض « جمعية اليابان العظمى للحضارة » ، التي خصصت شعبة لدراسة مجتمع المسلمين في الصين ، عكفت على دراسة الثقافة الاسلامية والتاريخ الاسلامي للوقوف على خلفية تكوين هذا القطاع من الشعب الصيني ، مما ادى الى وضع بذور الدراسات الاسلامية والعربية في اليابان ، التي مرت - في تطورها - بثلاث مراحل :

مرحلة المد الامبريالي الياباني (من انتصار اليابان في الحرب الروسية - اليابانية حتى هزيمتها في الحرب العالمية الثانية) : مرحلة ما بعد الحرب العالمية الثانية (من صدمة الهزيمة ١٩٤٥ الى صدمة النفط ١٩٧٣) : مرحلة ما بعد صدمة النفط (من حرب تشرين الأول / اكتوبر ١٩٧٣ حتى الآن) .

المرحلة الأولى

بعد انتصار اليابان في الحرب الروسية - اليابانية ، ارتكزت الامبريالية اليابانية على كوريا

(٣) للمزيد من التفاصيل ، انظر : عباس رؤوف حامد ، المجتمع الياباني في عصر مايجي ، ١٨٦٨ - ١٩١٢ (القاهرة : الجامعي ، ١٩٨٠) .

ومنشوريا ، وراحت ترنو ببصرها الى وسط وجنوب شرق آسيا استجابة للتيارات السياسية التي دعت الى التوسع على حساب تلك البلاد بحجة حمايتها من الاستعمار الغربي . وكان لابد من دراسة احوال تلك البلاد التي ينتمي معظمها الى الاسلام ، فشهدت تلك المرحلة نشاط اربع هيئات علمية ، اهتمت بالدراسات الاسلامية والعربية هي :

(١) جمعية اليابان العظمى للدراسات الاسلامية Dai Nihon Kaikyo Kyokai ، وكان من ابرز الباحثين الذين مارسوا نشاطهم العلمي في اطار هذه الجمعية ماتسودا هيساكو ، واواناجا هيروشي ، وكوباياشي هاجيمي . وتنوع اهتمامهم من دراسة الشريعة الاسلامية الى دراسة العقيدة الاسلامية والتاريخ الاسلامي .

(٢) معهد الدراسات الاسلامية Kaikyo-ken Kenkyujo ، وكان بمثابة وحدة بحوث مرتبطة بشركة سلك حديد جنوب منشوريا ، تهتم بدراسة احوال مسلمي الصين . وكان ابرز الباحثين الذين عملوا من خلال ذلك المعهد الاستاذ مايجيما شنجي Maejima Shinji الذي يعد رائد الاستعراب وشيخ المستعربين اليابانيين على الاطلاق ، ولعل اهم ما كتبه ذلك المؤلف الموسوعي عن « المؤثرات الحضارية المتبادلة بين الشرق والغرب » ويقع في ١٢٢٤ صفحة ، عالج فيه التأثير المتبادل بين الحضارة الاسلامية من ناحية ، والحضارة الغربية من ناحية اخرى .

(٣) قسم البحوث بوزارة الخارجية اليابانية Gaimusho ، اذ كانت وزارة الخارجية اليابانية رائدة الاهتمام بدراسة اللغة العربية ، فدرجت - منذ عام ١٩٢٦ - على ايفاد رجالها الى مصر لتعلم اللغة العربية ، تمهيداً للاحاقهم بالبعثات الدبلوماسية القائمة بالمنطقة . وكان من ابرز من درسوا بمصر تامورا هيديجي (السفير الاسبق بالملكة العربية السعودية) . واختير بعض من درسوا العربية للعمل بقسم البحوث بالخارجية اليابانية ، الذي ركز اهتمامه على دراسة تاريخ المنطقة العربية والثقافة الاسلامية والادب العربي .

(٤) جمعية ابحاث الباسيفيك ، وكانت تضم بعض الباحثين المهتمين بالدراسات الاجتماعية المتصلة بالعالم الاسلامي وبخاصة المنطقة العربية ، وكذلك الآداب العربية والاسلامية^(٤) .

وقبيل الحرب العالمية الثانية ، أدخل تدريس اللغة العربية بجامعة اوساكا للدراسات الاجنبية عام ١٩٣٩ كفرع من فروع قسم اللغات السامية . وقبل افتتاح ذلك الفرع كانت دراسة اللغة العربية محدودة النطاق ، تقوم على جهود فردية اكثر من اعتمادها على الدراسة النظامية . وغلب على الدراسات العربية والاسلامية - في تلك الفترة - التأثير بالمصادر الغربية التي تتمثل في كتابات المستشرقين الغربيين ، فلم يكن باستطاعة معظم الباحثين اليابانيين - يومئذ - الرجوع الى المصادر العربية الاصلية ، ومن ثم جاءت احكامهم الخاصة بالتاريخ العربي والحضارة العربية متأثرة تماماً بوجهة نظر المستشرقين الألمان على وجه الخصوص . اما عن الدراسات الخاصة بالمسلمين في الصين ، فكانت تعتمد على مصادر رئيسية تتمثل في وثائق ويوميات كتبها مسؤولون وتجار من المسلمين وغير المسلمين تعطي صورة لأوضاع المسلمين في المجتمع الصيني . ولما كانت تلك الوثائق

Joyce Ackroyd, trans., *Told Round a Brushwood Fire: The Autobiography of Hakuseki Arai* (٤)
(Tokyo: Tokyo University Press, 1979), pp. 13 - 14.

وقد تناول نوهارا شيرو تاريخ الدراسات الاسلامية في تلك الحقبة في :
Nohara Shiro , *Ajia no Rekishi to Kobundo Shiso* (Tokyo: 1966), pp. 224 - 229.

مكتوبة باللغة الصينية ، فقد كان الرجوع إليها أمراً ميسوراً بالنسبة للباحثين اليابانيين ، ومن ثم اتسمت البحوث المتعلقة بالاسلام في الصين بالأصالة ، وجاءت معبرة عن وجهة النظر اليابانية الخالصة ، وتعد جامعة هيروشيما - الآن - مركز تلك الدراسات .

واقترصر نشاط الهيئات العلمية التي ظهرت في تلك المرحلة على خدمة متطلبات السياسة اليابانية الخاصة بمنطقة وسط وغرب وجنوب شرقي آسيا ، فكانت اشبه ما تكون بمراكز للمعلومات تمد اجهزة الحكم والمؤسسات الرأسمالية الكبرى بما تحتاجه من معلومات عن تلك المناطق .

المرحلة الثانية

حين انتهت الحرب العالمية الثانية بهزيمة اليابان ووقوعها تحت الاحتلال الامريكي ، وتمت تصفية النظام العسكري ، انتفت الحاجة الى تلك الهيئات المعنية بالدراسات العربية والاسلامية التي كانت قائمة من قبل ، وتفرق الباحثون الذين كانت تضمهم تلك الهيئات العلمية . ولكنهم - وقد اكتسبوا خبرة بالدراسات العربية والاسلامية - لم يتوقفوا عن متابعة البحث بجهودهم الفردية ، دون أن ينتظمهم معهد علمي معين او هيئة بذاتها . وعلى سبيل المثال ، عكف الاستاذ مايجيما شنجي - الذي بدأ حياته كباحث بمعهد الدراسات الاسلامية التابع لشركة سكك حديد جنوب منشوريا - على كتابة بحوث في التاريخ الاسلامي ، وترجم بعض كتب التراث العربي الاسلامي عن اللغة العربية مثل الف ليلة وليلة ، و رحلة ابن بطوطة ، وكتاب البخلاء للجاحظ . ويعد الاستاذ مايجيما رائد الاستعراب في اليابان ، ولا يكاد المستعربون اليابانيون يقدمون على مشروع علمي دون استشارته . ولم تستهو دراسة الحضارة الاسلامية الاستاذ مايجيما وحده ، ولكنها استهوت ايضاً الباحثين الذين تخصصوا في الدراسات المتعلقة بآسيا الوسطى . وتعد جامعة كيوتو مركز تلك الدراسات في اليابان ، حيث أسس الأستاذ هانيدا مدرسته العلمية .

وثمة بعض رجال الدين البوذيين الذين بدأوا يهتمون - قبيل الحرب - بدراسة الأديان المختلفة ، وقادتهم هذه الدراسة الى الاسلام ، فعالجوه من مختلف زواياه : التاريخ ، والفلسفة ، والشريعة . ومن هؤلاء الاستاذ هوندا مونابو الذي اهتم بتاريخ فارس وتاريخ المغول في فارس ، والاستاذ موري ماساو ، الذي تخصص في دراسة التاريخ والحضارة التركية ، والاستاذ موريموتو كوساي رئيس معبد بوذا الكبير بمدينة نارا الذي تنوعت اهتماماته العلمية بالتاريخ والحضارة الاسلامية ، وترجم مقدمة ابن خلدون الى اللغة اليابانية .

اضف الى ذلك بعض الباحثين الذين بدأوا حياتهم العلمية في حقل التاريخ الاوروبي الحديث والمعاصر ، واهتموا بدراسة حركة التوسع الامبريالي في آسيا وافريقيا ، ثم بدأوا في الخمسينات مشروعيًا بدراسة حركات التحرر الوطني ، عندما جذب انتباههم تأميم قناة السويس وما اعقبه من نشوب حرب ١٩٥٦ ، فعكفوا على دراسة خلفية التوسع الاستعماري في البلاد العربية ، فتعلموا اللغة العربية بالمركز الثقافي المصري بطوكيو (الذي لعب دوراً مهماً في تعليم اللغة العربية منذ منتصف الخمسينات حتى اغلق ابوابه عام ١٩٦٧) ، حتى اذا ما تيسرت لهم القدرة على الرجوع الى المصادر العربية الفوا اول كتاب باللغة اليابانية عن « تاريخ العرب الحديث » نشر في اوائل الستينات ، ثم اوفدوا الى بعض الجامعات العربية لاستكمال وتعميق دراساتهم ، ثم عادوا الى اليابان ليقودوا اتجاهاً جديداً في الدراسات العربية . هؤلاء الرواد هم : ايتاجاكي يوزو ، ونكاوكا سان اكي ، وميكي واطارو ، وسنعود اليهم عند الحديث عن الاتجاهات المعاصرة للدراسات العربية

في اليابان .

ولقيت تلك الجهود الفردية اهتماماً على الصعيد الرسمي ، فقد استعادت اليابان استقلالها في عام ١٩٥٢ ، وارتبطت مع الولايات المتحدة بمعاهدة دفاعية ، واستطاعت أن تعيد بناء اقتصادها القومي في نحو عشر سنوات . وما كادت تصل الى مطلع الستينات حتى كان الانتاج القومي الياباني يعادل ضعف ما كان عليه قبل الحرب^(٥) . وكانت الصناعة هي حجر الزاوية في تلك النهضة الاقتصادية ، واعتمدت الصناعة اساساً على الطاقة الكهربائية فحققت اليابان خلال الستينات أكبر قدر من الطاقة الكهربائية المولدة في آسيا (فيما عدا سيبيريا) . وازدادت - تبعاً لذلك - حاجة اليابان الى النفط ، واصبحت البلاد العربية المورد الرئيسي للنفط الى اليابان ، كما دخلت الاستثمارات اليابانية في صناعة استخراج النفط بالخليج العربي ، كما ازدادت قيمة الصادرات اليابانية الى المنطقة العربية . ومن ثم اصبحت الحاجة ماسة الى تطوير الدراسات العربية في اليابان لاعداد المتخصصين الذين يلبيون حاجة الرأسمالية والدبلوماسية اليابانية ، خصوصاً أن الشركات اليابانية العاملة في الخارج درجت على استخدام الوطنيين من ابناء البلاد التي تزاوّل نشاطها فيها على الاعمال غير الفنية ، واعتمدت اعتماداً كلياً على اليابانيين في الاعمال الفنية والادارية ، ولما كان العمل بالشركات التي تزاوّل نشاطها بالبلاد العربية يقتضي الالمام باللغة العربية ، فقد نال تدريس العربية حظاً كبيراً من اهتمام الهيئات اليابانية المعنية .

ففي عام ١٩٦١ تم تأسيس قسم اللغة العربية بجامعة طوكيو للدراسات الاجنبية ، وتحول فرع اللغة العربية بجامعة اوساكا للدراسات الاجنبية الى قسم مستقل بذاته ، كما اخذت جامعات طوكاي ، وتنري ، وطوكشوكو ، وكوي يو ، وواسادا تنظم برامجاً لتدريس اللغة العربية وآدابها ، هذا بالإضافة الى بعض الهيئات الخاصة التي تنظم دراسات للغة العربية مثل : معهد لغات آسيا وافريقيا ، والفصول المسائية لتدريس اللغة العربية التي تنظمها بعض جمعيات الصداقة اليابانية - العربية ، والمركز الاسلامي بطوكيو . ويقبل على تلك الدراسات الراغبون في العمل بالبلاد العربية ، وطلبة الدراسات العليا الذين يرومون اعداد اطروحاتهم حول الشؤون العربية^(٦) .

وعادت الدراسات العربية في اليابان لتشهد ازدهاراً جديداً ، فخصصت وزارات التعليم ، والتجارة الخارجية والصناعة ، الاعتمادات المالية لدعم برامج البحوث المتعلقة بالشؤون العربية ، ولم تتردد دوائر الاعمال اليابانية في رصد المنح للمساهمة في تمويل تلك البرامج او تغطية نفقات الباحثين الذين يوفدون الى البلاد العربية للدراسة او جمع المعلومات . وأعيد تنظيم الدراسات العربية في اليابان بالجامعات ومعاهد البحوث المتخصصة بالصورة التي جعلها قادرة على تلبية حاجات الدبلوماسية اليابانية والمصالح الاقتصادية اليابانية .

وتعد جامعة طوكيو للدراسات الاجنبية Tokyo Gaikokugo Daigaku اهم المراكز المعنية بالدراسات العربية والاسلامية ، فيهتم قسم اللغة العربية بتلك الجامعة بدراسة النحو والأدب

(٥) للمزيد من التفاصيل حول اعادة بناء الاقتصاد الياباني بعد الحرب العالمية الثانية ، انظر :

W.W. Lockwood, *The Economic Development of Japan* (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1979), pp. 594-621.

I keda Osamu , «Arabic Teaching in Japan in Arab-Japanese Relations,» in: Tokyo Symposium, (٦) Tokyo, 1980, pp. 75-78.

العربي عامة والأدب الحديث خاصة ، بالإضافة الى الفلسفة الاسلامية ، فنشر الاستاذ ناي كي ريويشي بحثاً في النحو ، وترجم الاستاذ نوتاهاارا نويواكي بعض اعمال نجيب محفوظ وعبد الرحمن الشرفاوي ونشر العديد من الدراسات التي تناولت الادب العربي الحديث ، وفي مجال الفلسفة الاسلامية نشر الاستاذ ماكينو شنيا دراسة عن مشكلة خلق القرآن واخرى عن التراث الفكري العربي بعنوان **العقل العربي** . ويتبع هذه الجامعة « معهد لغات وحضارات آسيا وافريقيا Ajia Afurika Gengo Bunka Kenkyujo » وهو معهد للبحوث تأسس عام ١٩٦٤ ، يضم بين اقسامه قسماً لدراسات غرب آسيا يعنى بالدراسات العربية . على رأسه الاستاذ ميكي واطارو الذي نشر عدداً من البحوث حول المجتمع العربي في العصر العثماني ، كما يضم الاستاذ ياجيما هيكيوشي الذي درس التجارة بين الصين وبلاد العرب في القرنين الرابع عشر والخامس عشر ، استناداً الى مقارنة المصادر العربية بالوثائق الصينية المودعة بالمكتبة الشرقية بطوكيو ، اما الاستاذ ناجاتا يوزو فيهتم بدراسة تاريخ العثمانيين في آسيا الصغرى .

وقد نظم « معهد لغات وحضارات آسيا وافريقيا » عام ١٩٦٧ مشروعاً علمياً موسعاً لدراسة « الاسلام والتجديد » استمر مدى سبع سنوات ، وقسم المشروع الى ست لجان فرعية تهتم كل واحدة منها بدراسة منطقة معينة ، فغطت الصين ، وجنوب شرقي آسيا ، والهند ، وايران ، وتركيا ، والبلاد العربية ، وضمت هذه اللجان معظم المتخصصين بجميع الجامعات ومعاهد البحوث اليابانية . وجرت العادة على عقد ندوة كل اربعة شهور تخصص لموضوع معين ، حتى اذا انتهى العام جمعت البحوث التي القيت في ندواته الثلاث والمناقشات التي دارت حولها في مجلد واحد ينشر بعنوان **الاسلام والتجديد** ، وقد صدرت سبعة مجلدات بعدد السنوات التي استغرقها المشروع الذي مولته وزارة التعليم اليابانية . وحقق المشروع نجاحاً كبيراً من عدة نواح . فقد وصل بين ثلاثة اجيال من الباحثين : جيل الرواد الذين ارسوا دعائم الدراسات العربية الاسلامية في اليابان قبل الحرب العالمية الثانية ؛ والجيل الثاني من الباحثين الذين برزوا في هذا المجال بعد الحرب ؛ والجيل الثالث الذي بدأ نشاطه في مطلع الستينات . وبذلك اتاحت الفرصة لتبادل الخبرات بين هذه الاجيال الثلاثة . كذلك حقق المشروع قدراً من التكامل في دراسة المجتمعات الاسلامية ، فجمع بين الدراسات التاريخية والجغرافية والاقتصادية والاجتماعية والانثروبولوجية والفلسفية الخاصة بتلك المجتمعات في اطار واحد .

وتأتي جامعة اوساكا للدراسات الاجنبية في المرتبة الثانية ، من حيث خدمة الدراسات العربية ، رغم كونها اول جامعة يابانية اهتمت بتدريس اللغة العربية ، فقسم اللغة العربية بتلك الجامعة يركز على دراسة النحو ، إذ عني الاستاذ ايكيذا اوسامو بنشر بعض الدراسات الخاصة بهذا المجال ، كما وضع اول كتاب في نحو اللغة العربية (نشر عام ١٩٧٧) ، واشترك مع الاستاذين بان وفوجيموتو في ترجمة القرآن الى اللغة اليابانية ، وتعد ترجمة اساتذة جامعة اوساكا للقرآن ثاني ترجمة يابانية له ، فقد وضع الترجمة الاولى الاستاذ ايزوتسو (عام ١٩٥٧) وظهرت ترجمة ثالثة للقرآن نشرتها جمعية المسلمين اليابانيين عام ١٩٧٢ . وثالثة الجامعات اليابانية المهتمة بالدراسات العربية هي جامعة تنري ، وهي جامعة بوذية تعنى بدراسة الاديان المقارنة ، وبها قسم للدراسات الاسلامية يهتم بالشريعة والفقه الاسلامي ، وبمكتبتها اهم مجموعة من كتب التراث العربي الاسلامي ، وتكونت بها - في مطلع السبعينات - حلقة دراسية ضمت اساتذة الدراسات الاسلامية بجامعة تنري واوساكا وكيوتو لوضع تفسير للقرآن باللغة اليابانية على مدى خمس سنوات .

ولدى جامعة طايشو بطوكيو الاهتمام نفسه ، فهي تعنى بالدراسات الخاصة بالاديان المقارنة ، وتنظم دراسات خاصة بالشرعية الاسلامية واللغة العربية .

وبالاضافة الى الجامعات ، هناك عدد من المعاهد الخاصة بالدراسات الشرقية التي تعنى بالدراسات العربية ، مثل ، معهد الحضارات الشرقية بجامعة طوكيو ، وهو من اقدم مراكز البحوث المهمة بتلك الدراسات ، ومعهد الحضارات الشرقية بجامعة كيو ، ويهتم بالتاريخ والحضارة الاسلامية . اصف الى ذلك المعاهد العلمية المتخصصة التي لا ترتبط بالجامعات ، مثل ، معهد اقتصاديات البلاد النامية ، ومعهد دراسات الشرق الاوسط . والمعهد الاول تأسس عام ١٩٥٨ كمعهد خاص مستقل، ثم تحول بعد ذلك بعامين الى معهد حكومي تغطي الدولة ٩٠ بالمائة من ميزانيته ، وتدفع الشركات اليابانية بقية الميزانية ، ومهمته الاساسية اعداد الدراسات الخاصة بالاوضاع الاقتصادية للبلاد النامية بغرض توسيع نطاق التعاون الاقتصادي مع تلك البلاد وفتح مجالات جديدة امام الاستثمارات اليابانية . ولذلك تنقسم بحوث المعهد الى قسمين : احدهما مرتبط بخطط وزارة الصناعة والتجارة الخارجية ، والآخر خاص بالدراسات الاقليمية ، ويضم شعباً لآسيا وافريقيا وامريكا اللاتينية والشرق الاوسط . وتأسس معهد دراسات الشرق الاوسط في اواخر الستينات كهيئة علمية خاصة ترتبط بوزارة الخارجية اليابانية بصفة غير رسمية ، فتغطي الوزارة ٤٠ بالمائة من ميزانية المعهد ، بينما تغطي الشركات اليابانية العاملة بالشرق الاوسط بقية نفقات المعهد . واهتمت وزارة الخارجية ووزارة الصناعة والتجارة الخارجية بتوسيع نطاق نشاط المعهد ، وتحويله الى مركز للبحوث والمعلومات المتعلقة بالشرق الاوسط بالتعاون مع البنوك والشركات اليابانية صاحبة المصالح الاقتصادية بالمنطقة .

وفي مطلع السبعينات ، تبلورت ثلاثة اتجاهات بين المتخصصين بالدراسات العربية في اليابان اختلفت فيما بينها حول المناهج التي يجب اتباعها والمصادر التي يعتمد عليها ، وتلك الاتجاهات هي :

(١) اتجاه يمثل اولئك الذين تلقوا تعليمهم في الجامعات ومعاهد الدراسات الشرقية الاوروبية ، وتأثروا بحركة الاستشراق الغربية ، ويتزعم هذا الاتجاه الاستاذ شيمادا جوهاري الذي تخرج من جامعة لندن ويعمل استاذاً لتاريخ العرب بجامعة شو ، ويدعو الى تبني مناهج الدراسات الاسلامية والعربية المتبعة بالجامعات الاوروبية، بحجة أن الدراسات العربية بتلك الجامعات ذات تقاليد عريقة، وأن لدى انجلترا وفرنسا والمانيا معاهد متخصصة ، قطعت شوطاً بعيداً في تلك الدراسات لما يزيد على القرن ؛ ولذلك يجب أن تستفيد اليابان بالخبرة الغربية في هذا المجال ، فتوفد الباحثين الى معاهد الاستشراق الاوروبية لاكتساب الخبرات العلمية في هذا المجال ، ولا يرى ضرورة لارسال الدارسين الى البلاد العربية لأن هذه الدراسات متخلفة منهجياً في البلاد العربية ، وتقف عند حدود النظرة الضيقة للامور ، ولا ترقى الى مستوى التحليل العلمي لواقع المجتمع الاسلامي . ويلتمس عضداً لرأيه بالاشارة الى أن الباحثين العرب المعاصرين يستلهمون مؤلفات كتاب الغرب حول مجتمعاتهم ، ويرنون بأبصارهم الى مراكز الدراسات الاسلامية والشرقية في الغرب . ولا يحظى هذا الاتجاه الا بتأييد قلة من الباحثين اليابانيين الذين تأثروا بمدارس الاستشراق الغربية ، وهم - في معظمهم - ممن ينتمون الى الجيل الأول من الباحثين الذين بدأوا حياتهم العلمية في حقل الدراسات العربية قبل الحرب العالمية الثانية .

(٢) وثمة اتجاه ثانٍ يمثل أولئك الذين تلقوا تدريبهم العلمي بالبلاد العربية ، يتزعمه ثلاثة من الاساتذة هم: ايتاجاكي يوزو (جامعة طوكيو) ، وكاوكا سان اكي (معهد اقتصاديات البلاد النامية) ، وميكي واطارو (معهد لغات وحضارات آسيا وافريقيا) . ويرى هؤلاء أن تعتمد الدراسات العربية في اليابان على الخبرات العربية في هذه الناحية ، مع عدم اغفال اعمال المستشرقين الغربيين اغفالاً تاماً ، وحجتهم في ذلك أن العرب اقدر من غيرهم على فهم ظروف تطور مجتمعاتهم ، ومن ثم يجب أن تكون البلاد العربية قبلة الباحثين اليابانيين ، وأن تكون اعمال الباحثين العرب مرجعهم الأول ، وأن يكون لها عندهم اهمية المصادر العربية الاصلية . ويعيرون على من يدعون الى قصر الصلات على الغرب اغفالهم حقيقة أن حركة الاستشراق كانت - بالدرجة الأولى - تخدم التوسع الاستعماري الغربي ، ولا ترى الأمور الا من زاوية مصالحه ، ولذلك لم تكن النتائج التي توصلوا اليها في دراستهم للمجتمعات الاسلامية والعربية صحيحة تماماً ، والاخذ بها وحدها قد يؤدي بالدراسات العربية في اليابان الى مسارب بعيدة كل البعد عن واقع المجتمعات الاسلامية . ويحظى هذا الاتجاه بتأييد غالبية الباحثين اليابانيين الذين بدأوا نشاطهم العلمي في ميدان الدراسات العربية في الخمسينات والستينات .

(٣) وهناك اتجاه ثالث محدود يمثل وجهة نظر الانعزاليين من الباحثين اليابانيين ، يعبر عنه الاستاذ ماكينو شنيا (جامعة طوكيو للدراسات الاجنبية) ، يذهب الى ضرورة توصل الدراسات العربية في اليابان الى تكوين « مفهوم ياباني » للاسلام والمجتمعات الاسلامية ، يتسق مع الأسلوب الياباني في التفكير دون التأثير بنتائج بحوث الآخرين - سواء في ذلك المستشرقين الغربيين او الباحثين العرب - ويرى أن يقتصر اليابانيون على المصادر الاصلية العربية والدراسات الحقلية التي يستخدمون فيها مناهج تتفق مع تكوينهم الفكري وتراثهم الثقافي ، وبذلك يحققون اضافة جديدة في مجال تلك الدراسات . ولا يشايح هذا الاتجاه الا افراد قلائل بين الباحثين اليابانيين^(٧) . ومهما كان الاختلاف في الرأي حول تنظيم الدراسات العربية في اليابان ، فإن المرحلة الثانية من مراحل تطور تلك الدراسات حفلت بالنشاط العلمي في هذا الميدان ، وسعت قاعدة المشتغلين به من الباحثين ، وبذلك مهدت الطريق للمرحلة التالية لها .

المرحلة الثالثة

واعقبت المرحلة الثالثة من مراحل تطور الدراسات العربية في اليابان حرب تشرين الأول / اكتوبر ١٩٧٣ وازمة النفط التي نجمت عنها ، او ما اطلق عليه اليابانيون « صدمة النفط » ، فقد كانت اليابان أكثر البلاد الصناعية تأثراً بانقطاع امدادات النفط العربية عن التدفق لأنها كانت تستورد نحو ٨٠ بالمائة من النفط من البلاد العربية ، لذلك غيرت اليابان من مواقفها السياسية تجاه الصراع العربي - الاسرائيلي ، وابدت الحكومة اليابانية رغبتها في تقوية اواصر الصداقة مع العرب ، وعززت التعاون الاقتصادي والتقني مع البلاد العربية ، ومن ثم اصبحت الدراسات العربية تمثل اداة ضرورية لتعميق التفاهم الياباني - العربي ، ولما صنّاع السياسة اليابانية الجديدة بالمشورة المستندة على اسس علمية .

(٧) المعلومات الخاصة بأوضاع الدراسات العربية في اليابان في الستينات والسبعينات قام المؤلف بجمعها من مصادرها المختلفة اثناء وجوده باليابان كأستاذ زائر بمعهد اقتصاديات البلاد النامية بطوكيو (حزيران / يونيو ١٩٧٢ - ايلول / سبتمبر ١٩٧٣) .

وامتد هذا الاهتمام بالوطن العربي والشؤون العربية من الصعيد الرسمي الى الصعيد الشعبي ، فأصبح اليابانيون أكثر ميلاً الى التعرف على تلك البلاد التي تؤثر مجريات الأمور فيها على الحياة اليومية للمواطن الياباني . فازدادت اعداد الطلاب الراغبين في الالتحاق بأقسام اللغة العربية بالجامعات اليابانية ، وأصبح اليابانيون أكثر استعداداً من ذي قبل لنشر الكتب التي تتناول الأوضاع السياسية والاجتماعية والاقتصادية للبلاد العربية ، بل اقبل الناشر على طبع الاعمال الأدبية التي نقلت الى اللغة اليابانية ، والتي تصور ملامح المجتمعات العربية .

وبالإضافة الى معاهد البحوث شبه الحكومية التي أسست في الستينات لتلبية حاجة الحكومة والمؤسسات اليابانية المعنية بالبلاد العربية ، أنشئ معهد جديد اختص بالشؤون الاقتصادية للشرق الأوسط ، عرف باسم ، **معهد اقتصاديات الشرق الأوسط** ، وقد ساهمت في تمويله وكالة التخطيط الاقتصادي والشركات والمؤسسات المالية ذات المصالح الحيوية بالمنطقة . وركز المعهد الجديد اهتمامه على دراسة التنمية الاقتصادية بالبلاد العربية ، وحركة الاستثمارات الاجنبية ، والتوقعات المحتملة لنجاح او اخفاق السياسات الانفتاحية لبعض بلاد المنطقة ، وموقف الرأي العام العربي من الاستثمارات الاجنبية عامة واليابانية خاصة ، ومدى استعداد الرأسمالية المحلية للتعاون مع الرأسمالية اليابانية ، الى غير ذلك من اهتمامات خلقتها صدمة النفط .

وفي الوقت نفسه ، نظم **معهد اقتصاديات البلاد النامية** مشروعاً بحثياً لدراسة المشكلات الراهنة في الشرق الأوسط ، ووضع خطة لترجمة ونشر بعض الاعمال العربية ذات الدلالات السياسية والاجتماعية ، وفي اطار هذه الخطة ترجم الاستاذ هوريوتشي عودة الوعي لتوفيق الحكيم ، كما ترجم الاستاذ ايكيذا الوعي المفقود لمحمد عودة ، كذلك ترجم الاستاذ نوتاهاارا الأرض لعبد الرحمن الشرقاوي ، و الحرام ليوسف ادريس .

ورصدت وزارة التعليم اليابانية اعتمادات سخية للأبحاث الخاصة بقسم غربي آسيا بمعهد لغات وحضارات آسيا وافريقيا التابع لجامعة طوكيو للدراسات الاجنبية ، فاستطاع القسم أن يضع برنامجاً جديداً (بدأ عام ١٩٧٤) لدراسة التغير الاجتماعي في البلاد العربية دراسة ميدانية ، فأوفدت بعثة من ثمانية باحثين برئاسة الاستاذ ميكي واطارو طافت بمصر وسورية والعراق واليمن وعمان وتونس والجزائر والمغرب مدة ستة شهور ، جمعت خلالها كميات كبيرة من المصادر الاصلية والتقارير الرسمية والمخطوطات ، وعينت بفتح قنوات الاتصال مع الجامعات العربية ، حتى اذا عادت البعثة الى اليابان (عام ١٩٧٥) عكفت مجموعة البحث على دراسة ما تجمع لديها من مادة علمية ، اثمرت عدداً من البحوث بدأت تنشر تباعاً منذ عام ١٩٧٨ باليابانية والانجليزية والفرنسية في سلسلة من المطبوعات تحت عنوان **دراسات في الحضارة الاسلامية** . وعادت هذه البعثة لتطوف - من جديد - بالبلاد نفسها لتجميع المصادر والمادة العلمية اللازمة للمشروع ، ولإقامة جسور التعاون العلمي مع الجامعات العربية (ايلول / سبتمبر ١٩٨٠ - آذار / مارس ١٩٨١) . وأخذ النشاط يدب في **معهد الشرق الأوسط** الذي يرتبط بالخارجية اليابانية (بصورة غير رسمية) ، فشكل المعهد حلقات دراسية ضمت خبراء الشرق الأوسط (اساتذة الجامعات المتخصصين ، والدبلوماسيين ذوي الخبرة بالمنطقة ، وكبار المراسلين الصحفيين بالمنطقة ، ورجال الاعمال) ، عكفت هذه الحلقات الدراسية على دراسة موضوعات وثيقة الصلة برسم السياسة اليابانية المتعلقة بالشرق الأوسط ، وبالاستثمارات اليابانية بالمنطقة . وتنشر نتائج هذه الدراسات في

سلسلة من المطبوعات محدودة التداول يوزعها المعهد على الوكالات الحكومية المعنية ، ودوائر المال والاعمال .

وهكذا تميزت المرحلة الثالثة في تطور الدراسات العربية باليابان بالطابع البراغماتي ، عبئت فيها امكانات مراكز البحث العلمي التي تكونت عقب الحرب العالمية الثانية وازدهرت في اواخر الستينات . لخدمة المصالح الاقتصادية لليابان قبل كل شيء . واذا كان التوسع في تدريس اللغة العربية بالجامعات اليابانية هو احد مظاهر هذه المرحلة ، ويمثل حجر الزاوية في تدعيم الدراسات العربية بتلك البلاد ، يجدر بنا أن نلقي نظرة على برامج الدراسة بأقسام اللغة العربية بجامعة اوساكا وطوكيو للدراسات الاجنبية ، لننتعرف على كيفية اعداد طلاب الدراسات العربية .

يدرس الطلاب اللغة العربية للحصول على درجة الليسانس على مدى اربع سنوات دراسية (العام الدراسي باليابان احد عشر شهراً) ، وفي السنة الأولى يتم التركيز على القراءة والكتابة والمحاضرة الى جانب دراسة الحضارة الاسلامية ، ويستمر البرنامج نفسه في السنة الثانية مع بعض التوسع النسبي ، اما في السنتين الثالثة والرابعة فيدرس الطلاب النحو ويتدربون على الكتابة العربية والترجمة من العربية وإليها ، الى جانب التاريخ الاسلامي والحضارة الاسلامية وتاريخ الأدب العربي ، وجغرافية البلاد العربية ، والشريعة الاسلامية ، والشعر الجاهلي ، والسيرة النبوية ، ومقدمة ابن خلدون . وبالإضافة الى هذه الموضوعات التي تدرس بجامعة اوساكا للدراسات الأجنبية ، يدرس طلبة قسم اللغة العربية بجامعة طوكيو للدراسات الأجنبية الأدب العربي الحديث وموضوعات تتصل بالمشكلات السياسية المعاصرة بالوطن العربي . وتستعين الجامعات اليابانية بعدد محدود من الاساتذة العرب لتدريس اللغة العربية وخاصة دروس المحاضرة . ومنذ منتصف السبعينات ، افتتحت جامعة اوساكا شعبة للدراسات العليا في اللغة العربية وآدابها .

لقد جاءت بداية الدراسات العربية في اليابان لتلبية حاجة الامبريالية اليابانية الى المعلومات المتعلقة بمناطق اعتبرتها ضمن المجال الحيوي لتوسيعها ، ومرت تلك الدراسات بأزمة خانقة عندما اختفت متطلبات وجودها بعد هزيمة اليابان في الحرب العالمية الثانية . ولكن صحوه الرأسمالية اليابانية في الخمسينات والستينات (بفضل المناخ الملائم الذي اتاحته حرب كوريا وحرب فيتنام) ، وما صاحبها من ازدهار الصناعة اليابانية واعتمادها المتزايد على نفط الشرق الاوسط ، خلق الظروف التي اتاحت للدراسات العربية فرصة اجتياز تلك الأزمة ، فكانت صحوه الستينات ومطلع السبعينات . وعادت تلك الدراسات تلعب دورها الاساسي في خدمة المصالح الاقتصادية اليابانية في الشرق الاوسط بعد حرب اكتوبر ١٩٧٣ . ولما كانت استمرارية تلك الدراسات وتطورها يرتبطان بنمو المصالح الاقتصادية اليابانية في المنطقة واتساعها ، فقد اثارت هذه الظاهرة قلق بعض الباحثين اليابانيين الذين يعينهم امر استقرار وارساء التقاليد الاكاديمية لهذا الميدان من ميادين البحث العلمي ، لأن اي تغير في اتجاه السياسة اليابانية في الشرق الاوسط سوف يترك آثاراً سلبية على الدراسات العربية في اليابان ؛ ولذلك يبذل هؤلاء الباحثون جهوداً كبيرة لاقامة مركز للبحوث والدراسات العربية ، يتولى مهمة التنسيق بين البحوث الجارية في مختلف الجامعات اليابانية ، ويتمتع باستقلال تام إن في الحكومة او في دوائر المال والاعمال . ولكن جهودهم لم تكفل - حتى الآن - بالنجاح ، فاقامة مثل هذا المركز تحتاج الى اعتمادات مالية كبيرة لا بد من مساهمة الحكومة والمؤسسات الرأسمالية فيها ، ولا تقبل الأخيرة تقديم مثل هذه الاعتمادات المالية الا اذا وجدت فيها استثماراً مجزياً ، يعود على مصالحها بالكسب الوفير □

الطرق البرية في المشرق العربي

د . محمد سالم فياض

رئيس قسم النقل والمواصلات والسياحة في
اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا (الامم المتحدة) .

أولاً : مقدمة

شهد المشرق العربي الخطوات الأولى التي خطتها الانسانية في تنظيم الحياة الاقتصادية والاجتماعية لتجمعاتها البشرية . ومن مجموع احدى وعشرين حضارة نشأت في الماضي - وعددها المؤرخ توينبي - نشأت اثنتا عشرة حضارة او انحدرت من حضارات ولدت في هذا الجزء من الوطن العربي ولا سيما في القسم الشمالي منه . وقد كان المشرق العربي موطناً لأقدم المستوطنات البشرية منذ نيف وخمسة آلاف عام . وكان ملتقى لطرق برية كثيرة تطورت مع تقدم التجمعات الانسانية الحضرية والتي كانت تستخدم اسهل السبل والمسالك في تنقلاتها . وكان لتطوير الزراعة والري وبخاصة في شمالي هذا المشرق العربي ، دور في زيادة الإنتاج ، ومن ثم في توسيع العلاقات التجارية وتبادل السلع داخل المنطقة وخارجها . وأدى ذلك ، الى تطوير التجارة وتنظيم شبكة نقل ومواصلات ، جعلت من المشرق العربي طريقاً رئيسياً في التجارة العالمية منذ أقدم العصور حتى يومنا هذا .

قامت التجارة الخارجية في هذا الجزء من الوطن العربي على أساس توزيع الفائض من الانتاج وبخاصة من الحبوب والتمور والمواشي ، او تبادله وحيثما كانت الحاجة اليه . وشملت التجارة تبادلاً ملحوظاً من الواردات والصادرات بين المشرق العربي ، ومختلف المستوطنات البشرية التي نشأت حوله . وكان لتجارة العبور (الترانزيت) ، دور بارز في تاريخ هذه المنطقة ، وفي اطار التجارة العالمية قديماً وحديثاً . وكان طبيعياً أن يؤدي ذلك الى تطوير الطرق البرية وفي قوافل التجارة ومستلزماتها في هذه المنطقة .

عرفت الطرق البرية في التاريخ القديم بنوعية المواد والسلع ، التي كانت تحملها القوافل التجارية عبر المنطقة ، وسميت بها . ومن هذه السلع على وجه التحديد ما يلي :

(١) البخور والمر والعاج والتوابل ، والتي كانت تستعمل في المعابد او للزينة . وكانت ترد من آسيا وافريقيا بحراً لتنتقل من موانئ جنوب الجزيرة العربية فتوزعها القوافل في المنطقة وتحملها شمالاً وغرباً الى مصر ، والى غيرها من بلدان البحر الأبيض المتوسط .

(٢) الحرير ، وكان معظمه يرد من الصين والشرق الأقصى ، وينقل براً عبر آسيا الوسطى فالمشرق العربي ، ومن ثم الى اوروبا وشمال افريقيا .

(٣) الذهب والحجارة الكريمة ، وكان مصدر معظمها جنوب الجزيرة العربية .

(٤) مواد البناء ، كالرخام والخشب . وكانت مصر مصدر الغرانيت كما كانت فينيقيا مصدر خشب الأرز . وكان لهذه المواد دور واضح في تشييد المباني والاماكن العامة كالمعابد والقصور .

(٥) أصداغ المرّيغ مواد الصباغة وخاصة للملابس الارجوانية ، ومصدرها السواحل الفينيقية .

(٦) المعادن ، وخصوصاً الحديد والنحاس والقصدير والفضة . وهي مواد استراتيجية كانت تستورد من اوروبا لصناعة الاسلحة .

(٧) ورق البردي للكتابة . وكانت مصر مصدره الأول .

ولا تتوافر معلومات كافية دقيقة لتقييم كمية التجارة الدولية وحركة النقل لهذه السلع وأثمانها . لكن المؤشرات المتوافرة والمتعلقة بالمنشأ والمقصد لهذه السلع تدعو الى الاعتقاد أن النقل الدولي عبر المشرق العربي لم يكن متوازناً ، فقد كان حجم النقل نحو الغرب أكبر منه في الاتجاه المعاكس . وما زال انعدام هذا التوازن في النقل عبر هذه المنطقة او منها واليها ، قائماً حتى يومنا هذا وإن اختلفت نوعية السلع من مواد خام رئيسية الى أغذية ومواد مصنعة واستهلاكية . واشتهر بعض هذه الطرق البرية في المشرق العربي بصورة كافية ، وذكرتها السجلات التاريخية لقدماء الرحالة والتجار . وكان أشهر هذه الطرق المتجهة نحو الشمال والغرب طريق التوابل التي كانت تبدأ من موانئ جنوب الجزيرة العربية في حضرموت واليمن لتحملها قوافل الجمال عبر طريقين رئيسيين : إحداهما تسير بموازاة البحر الاحمر الى الموانئ السورية والمصرية على شواطئ البحر الأبيض المتوسط . اما الأخرى فكانت تتجه الى شاطئ الخليج قبالة البحرين ، لتتوزع الى الهند شرقاً ، والى بلاد ما بين النهرين شمالاً ، حتى تلتقي بطريق الحرير . أما الطريق الثانية ، فهي التي تتجه من الشرق الى الغرب والمعروفة بطريق الحرير . وكانت تنطلق من الصين عبر بلدان آسيا الوسطى الى الاناضول ، ومن ثم الى الشواطئ السورية ، والى البحر الأسود واوروبا . وتمثل هاتان الطريقان الشبكة الرئيسية في التجارة البرية العالمية بين قارات العالم القديم الثلاث ، والتي يكوّن المشرق العربي حلقة الاتصال الاستراتيجية فيها .

يصعب تحديد الطرق البرية القديمة في المشرق العربي بشكل دقيق متكامل . ويستدل عليها من تحديد محطات سيرها كمراكز التجارة الرئيسية وأماكن الراحة او السقي على امتدادها او من بعض الممرات الضرورية التي كان لا بد من سلوكها . وكثيراً ما كان تحديد هذه الطرق مقتصرأ على الموانئ ، أو المحطات التي تقع على طرفيها ، بداية ونهاية . ونادراً ما نجد بعض الحالات التي تتوافر فيها من المقومات الاساسية ، ما تعين على التحديد الدقيق لمسار هذه الطرق . ومنها على سبيل المثال المرافق الاساسية للطريق المهمة التي بناها الامبراطور الروماني تراجان في جنوب الأردن ، والمعروفة بالطريق الملكي وكانت تربط ميناء ايله (العقبة) بفيلاذلفيا (عمّان) وبصرى (سوريا) باعتبارها مراكز رئيسية في فترة الحكم الروماني للبلاد . وعلى امتداد هذه الطرق نشأت مدن وحضارات قديمة ورد ذكر الكثير منها في التاريخ . ومنها سبأ ومأرب في اليمن السعيد ومكة ويثرب والبتراء وتدمر وبابل ونيوى وغيرها . وكان لهذه الطرق البرية ودورها التجاري أثر واضح في تطوير العلاقات الاقتصادية

والاجتماعية وبناء الحضارات في هذا المشرق العربي ، عبر قرون عديدة . كما كانت سبباً في ربط الصلة بينه وبين أجزاء أخرى من العالم ، قديماً وحديثاً ، فترك ذلك أثراً واضحاً في تاريخ هذا الجزء من الوطن العربي وفي دوره الحضاري .

وعلى الرغم من وجود الطرق البحرية وتطوير التجارة عبر البحر منذ القدم فقد كانت معظم التجارة الدولية تفضل سلوك الطرق البرية وتنظيم القوافل التجارية عليها . ولعل السبب في ذلك هو الشعور بقدر أكبر من الأمن ، وبسهولة أكثر نسبياً مما كانت تتعرض له عملية النقل البحري في ذلك الوقت ، وقد تواصل دور هذه الطرق البرية عبر التاريخ . وما زالت معظم الطرق البرية التي تسلكها السيارات والسكك الحديدية اليوم تكاد تتبع ذات الخطوط الرئيسية للطرق البرية التي عرفها المشرق العربي منذ القدم ورغم التقدم الهائل الذي عرفته تكنولوجيا النقل في التاريخ الحديث . وقد جرى تنظيم النقل في المشرق العربي ، على أساس تجاري ، يتناسب وأوضاع التجارة الدولية في ذلك الوقت . وكان اختراع السومريين والفينيقيين للكتابة والابجدية خطوة مهمة في تنظيم أعمال التجارة وممارسات النقل الدولي ، بما في ذلك استخدام وثائق للنقل وحسابات للتجارة . وقد تضمنت شريعة حمورابي نصوصاً خاصة بسلامة النقل وتأمينه على الطرق البرية مع معاقبة من يخالف ذلك . وكان الانباط قد اتخذوا من البتراء مقراً لدولتهم حيث قاموا بتقديم خدمات النقل وتوفير الامن للمشتغلين به مقابل أجر معين وبما يشبه الى حد كبير نظام التأمين على النقل في العصر الحديث .

أما بالنسبة لإنشاء هذه الطرق وخصائصها ، فقد كانت في معظمها طرقاً برية عادية ، لا تعنى الا بتحديد مسارها تجنباً للعوائق الطبيعية التي تعترض سبيلها . وكانت الحيوانات ، وخاصة الجمال ، أهم وسائل النقل البري في التاريخ القديم . كانت أول عربة نقل بري هي تلك التي جرى استخدامها في بلاد ما بين النهرين وكانت تجر باليد أو تجرها الثيران لنقل المحاصيل الزراعية او مواد البناء . وقد جرى تطوير هذه العربة من عملية السحب او الجر الى عملية الدوران واختراع العجلة التي كانت معلماً بارزاً في تطوير تكنولوجيا النقل . وهناك أدلة كثيرة تشير الى أن سكان ما بين النهرين ، كانوا من بين الأوائل الذين استعملوا العجلة في النقل . أما أولى المحاولات في تغيير طبيعة الأرض التي تسلكها الطرق البرية او تحسينها لتسهيل السير عليها فقد عرفت في المشرق العربي خلال الحكم الروماني عندما جرى تعبيد عدد من الطرق الرئيسية ورسفها بالحجارة داخل المدن وخارجها . وقد جرى تعبيد أجزاء كثيرة من هذه الطرق وبخاصة في المنطقة الشمالية الغربية من المشرق العربي تسهياً لحركة الجيوش عليها ، وتوفيراً للأمن ومن ثم لاستخدامها في التجارة والسفر .

ثانياً . شبكة الطرق الحالية

إن وجود شبكة نقل بري مناسبة مع المرافق والخدمات الملحقة بها كان دوماً وسيظل عاملاً فعالاً لتحقيق أي تطور اقتصادي واجتماعي وثقافي او حضاري لكل بلد على انفراد وللمجموعة اقطار المشرق العربي بل والوطن العربي في اطار اقليمي . ولا بد لذلك من اجراء التحسينات الضرورية كافة على شبكة الطرق البرية الحالية مع التأكيد على تسهيل التنقل للاشخاص والسلع عليها وعبر مختلف الحدود القائمة بين بلدان المنطقة .

شهد المشرق العربي في العقود الأخيرة تقدماً سريعاً ملحوظاً في تعبيد الطرق القائمة ، وفي شق العديد المستحدث منها . وأصبحت السيارات بعد الحرب العالمية الثانية أكثر وسائل النقل استعمالاً في هذا الجزء من العالم . وخلال العقد الاخير تواصلت الزيادة ، في توسيع شبكة الطرق البرية وتحسينها

في المشرق العربي ، بخطى متسارعة حتى بلغت اليوم حداً يقرب كثيراً من الاكتفاء الذاتي ، او الحاجة الضرورية للنقل البري . كما شهد العقد الأخير تقدماً واضحاً في تصميم الطرق البرية ، وصيانتها وفي استخدام الاشارات وغيرها من القواعد المتبعة عالمياً في النقل ، وكذلك في محاولة تذليل العديد من المصاعب المعروفة عند اجتياز نقاط الحدود . ومع هذا ، فإن التطور والتقدم حقيقة أساسية ، مستمرة في طبيعة الحياة الانسانية . ويجدر بنا في بدء هذا الوصف لشبكة الطرق الحالية في المشرق العربي أن نحدد بدقة ما تعنيه بعض المسميات من مختلف انواع الطرق البرية .

تعرف الطرق الدولية عادة بأنها تلك الطرق التي تؤلف أجزاء من شبكة الطرق الوطنية في أي بلد ، والتي تستخدم حالياً في حركة النقل الدولي ، أو التي يمكن لها أن تصبح كذلك عندما يتم استكمال بعض النواقص فيها . ولا يتوقف هذا التعريف على نوع الطريق او درجته ومستواه ، أو على خصائصه الفنية . وفي هذه الدراسة تعني الطرق الدولية تلك ، الطرق الرئيسية التي تربط بين نقاط النهاية في حركة النقل الدولي كالموانئ البحرية أو نقاط العبور الحدودية أو مراكز تبادل وسائل النقل ، أو التي تكون جزءاً منها . وهي التي تربط في الغالب بين أكثر من بلد متجاور ، وتسمى عادة **بالطرق الشريانية** . أما النوع الثاني من الطرق الرئيسية فيشمل تلك التي تربط بين المراكز الرئيسية في المنطقة كالمدن الكبرى أو أماكن التجمع السكانية والاقتصادية . وتكون غالباً في داخل البلد الواحد ، كما تربطه أحياناً بالبلدان المجاورة له . وتسمى عادة **بالطرق الرابطة** . ويمكن أن يكون بعضها من النوع الدولي الخارجي وبعضها الآخر من النوع الداخلي فقط . أما النوع الثالث فهو **الطرق الفرعية** أو الداخلية وهي التي تمثل تشعبات شبكة الطرق الداخلية فتصل بين مختلف النواحي في البلد أو تربطها بالطرق الشريانية الدولية أو الطرق الرابطة الرئيسية المارة بذلك البلد .

وفي اطار النظرة الاقليمية او القومية للمشرق العربي ، وفي ضوء ارتباط شبكة الطرق البرية فيه بما حولها من الطرق العالمية يمكن تحديد هذه الأنواع الثلاث من الطرق البرية في المنطقة على النحو التالي :

(١) الطرق الدولية الشريانية

وهي التي تمتد عادة في اتجاه الجنوب - الشمال وتربط المشرق العربي في قسمه الشمالي والغربي بآسيا واوروبا وافريقيا . وهي الطرق الرئيسية الثلاث والمشار إليها بالارقام : م١ (M1) ، م٢ (M2) ، م٣ (M3) .

هناك ثلاث طرق دولية شريانية تربط المشرق العربي او غربي آسيا مع قارات العالم القديم الثلاث ، وهي :

(أ) **الطريق الغربية - م١** : يبدأ هذا الطريق الدولي م١ من « باب الهوا » على الحدود التركية السورية ، ويعبر سوريا والاردن والسعودية واليمن منتهاً بمدينة عدن . ويبلغ طول هذا الطريق الاجمالي داخل المشرق العربي (٤٠٨٤ كلم) . ونظراً لكثافة حركة السير على معظم أجزاء هذا الطريق ، فقد تم انشاء العديد من أقسامه بمواصفات عالية ومن نمط الطرق المزودة ذات المسارات الأربعة أو يزيد .

يرتبط الطريق الدولي م١ بشبكة الطرق الأوروبية بواسطة الطريق (E5) في تركيا . ومن الحدود التركية يجتاز هذا الطريق سوريا ماراً بحلب وسراقلب وحماه وحمص ودمشق ودرعا ليجتاز بعدها

الحدود الأردنية في الرمثا متجها الى عمان . وهناك طريقان رئيسيان يسلكهما : احدهما غربي يمر بمفرق اربد وجرش وصويلح ، والآخر شرقي يمر بالمفرق والزرقاء . ومن عمان يتابع الطريق سيره جنوباً الى معان وحتى الحدود السعودية في المدورة . ويتابع الطريق سيره في السعودية ماراً بتبوك والمدينة المنورة وجدة ومنها الى مكة ثم الطائف والى أبها حتى يصل الى الحدود اليمنية في الجنوب . ويجتاز هذا الطريق اليمن ماراً بصعدة ثم الى صنعاء وإب والى مفرق تعز فنقطة الحدود مع اليمن الديمقراطية عند الرهدة . ويتابع الطريق سيره جنوباً ماراً بمدينة لحج حتى ينتهي بميناء عدن . ولهذا الطريق أهمية خاصة بالاضافة الى مهامه التجارية كطريق دولي . فهو طريق الحج الرئيسي براً . ويشهد ازدهاراً واضحاً خلال موسم الحج الى مكة المكرمة والمدينة المنورة . وكان لهذه الحقيقة دور في انشاء خط الحديد الحجازي الذي أقامته الحكومة التركية في مطلع هذا القرن ليربط بين دمشق والمدينة المنورة وليساعد في تأمين النقل البري خلال موسم الحج . وقد شهدت الاعوام الاخيرة تحسناً مستمراً في طرق الحج ومسالكه في السعودية وخصوصاً طريق جدة - مكة والطرق المحيطة بمدينة مكة ومناسك الحج حولها .

(ب) **الطريق الشرقية - م ٢** : يتصل هذا الطريق بشبكة الطرق الأوروبية امتداداً من شمال العراق الى جنوب تركيا عبر الطريق الدولية (E90) . ويمتد من الحدود العراقية جنوباً ليعبر العراق والكويت والسعودية وقطر والامارات العربية وعمان منتهياً بمدينة مسقط . ويبلغ طول هذا الطريق الاجمالي داخل المشرق العربي (٣٦٧٨ كلم) . وما زال العديد من اجزاء هذا الطريق الدولي في حاجة لتحسين في مستواه الفني وسعته ، وإن كانت أجزاء عديدة منه ذات مستوى رفيع حالياً . وينطلق هذا الطريق من زاخو الى الموصل وسامراء وبغداد متجهاً الى البصرة والى الحدود الكويتية عند صفوان . ويتبع الطريق من بغداد الى البصرة مسارين : أحدهما غرباً بمحاذاة الفرات الى الناصرية والبصرة ، والآخر يسير شرقاً بمحاذاة دجلة ماراً بالكوت والعمارة الى البصرة . ويتابع هذا الطريق سيره من صفوان الى مدينة الكويت ومنها الى نويصب على الحدود السعودية . ويجتاز هذا الطريق السعودية ماراً من أبو حدرية الى القطيف والظهران والدمام والهفوف حتى سلوى على حدود قطر . ومن سلوى يمر الطريق بالدوحة كما يواصل سيره الى نقطة الحدود مع الامارات العربية عند السلع . ويمر الطريق عبر دولة الامارات في أبو ظبي ودبي والشارقة والذيد والفجيرة والى الحدود مع عمان . ويجتاز ساحل الباطنة على خليج عمان ماراً بماجس وصحار والسيب ومطرح ومنتهياً بمدينة مسقط . ويرتبط هذا الطريق الدولي بشبكة الطرق الآسيوية عند طرفه الشمالي في جنوب تركيا . كما يرتبط كذلك بالطريق الآسيوية (A2) المارة بطهران وعن طريق بغداد في اتجاه بعقوبة وخانقين .

(ج) **الطريق الدولية الساحلية - م ٣** : كان هذا الطريق حتى أواسط هذا القرن الطريق الرئيسي البري الذي يمتد بمحاذاة الشاطئ الشرقي للبحر الأبيض المتوسط فيربط أوروبا عبر تركيا بأفريقيا عبر مصر سالكاً في مساره امتداد الساحل السوري من الاسكندرونة الى رفح حيث يلتقي بمصر عبر سيناء . ونظراً لأهمية هذا الطريق فقد كانت تسير بمحاذاة خطوط السكك الحديدية . ومنذ عام ١٩٤٨ ، وأثر الاحتلال الصهيوني للوطن الفلسطيني ، توقف العمل في هذا الطريق وانقطعت الصلة بين المشرق العربي والمغرب العربي براً . وبذلك يقتصر استعمال هذا الطريق الساحلي حالياً على قسمه الشمالي عبر سوريا ولبنان . ويبدأ هذا الطريق سيره من الحدود التركية الى سوريا ، ماراً بكسب واللاذقية وطرطوس حتى يدخل الحدود اللبنانية في العريضة ، ومنها يتابع سيره الى طرابلس وجبيل وبيروت وصيدا وصور . ويبلغ مجمل طول هذا الطريق (٣٧٩ كلم) . ويتألف جزء كبير من هذا

الطريق ، من طريق مزدوج له أربع مسارات . وهناك مشروع لتجنيب هذا الطريق ازدحام المرور في بيروت بإنشاء مسار خارجي له يبدأ في طبرجا مروراً بالنقاش والحازمية والحدث وينتهي في خلدة .

(٢) الطرق الرئيسية الرابطة

وهي التي تمتد عادة في اتجاه الغرب - الشرق ، وترتبط سواحل البحر الأبيض المتوسط ، والبحر الأحمر بشواطئ الخليج ، أو بآسيا شرقاً ، وهذه الطرق هي المرقمة : ٦م (M6) ، ... م ١٥ (M15) .
هناك عدد من الطرق الرئيسية الرابطة والتي تسير في معظمها في اتجاه الشرق - الغرب . وأهم هذه الطرق :

(أ) **الطريق الرابط - ٦م** : يبدأ هذا الطريق من حلب في اتجاه الموصل ماراً بقره قوزك وتل تمر والقامشلي واليعربية ليجتاز الحدود العراقية الى الموصل . ويبلغ طوله (٥٩٧ كلم) . وهو الطريق الرابط لسهل الجزيرة في قسمه الشمالي بكل من مدينتي الموصل وحلب . وما زال قسم كبير من هذا الطريق في مراحل التنفيذ .

(ب) **الطريق الرابط - ٧م** : وهو الذي يبدأ من اللاذقية منتهاً ببغداد . ويربط هذا الطريق ميناء اللاذقية بمدينة حلب ، ويجتاز الشمال السوري بمحاذاة وادي الفرات ، حتى يدخل الحدود العراقية عند الرمادي قبل توجهه الى بغداد . ويمر هذا الطريق في سراقب والرقعة ودير الزور وبوكمال وعانة وحديثة . ويبلغ طول هذا الطريق (٩٠٧ كلم) .

(ج) **الطريق الرابط - ٨م** : وهو الطريق المتوسط الذي يجتاز شمال المشرق العربي أو هلاله الخصيب ليربط بين شاطئ البحر الأبيض المتوسط وشبكة الطرق الاسيوية ماراً ببيروت ودمشق وبغداد . ويبلغ مجمل طول هذا الطريق (١٠٨٣ كلم) . يبدأ هذا الطريق من بيروت عبر لبنان مروراً بشتورة فنقطة الحدود مع سوريا عند المصنع ويجتاز سوريا ماراً بدمشق وأبو الشامات حتى الطنف على الحدود العراقية ، ليتابع منها سيره الى الرطبة ومنها الى الرمادي وبغداد حيث يلتقي بالطريق الدولية الشرقية ٢م . ومن ثم يتابع الطريق سيره الى خانقين على الحدود الايرانية ليرتبط بالطريق الاسيوية (A2) عبر طهران . وبالإضافة الى أهمية هذا الطريق تجارياً فإن له دوراً آخر يتضح في تأدية بعض الشعائر الدينية كما هو الشأن في موسم الحج الى مكة والمدينة والقدس سابقاً أو في زيارة الاماكن الدينية في العراق (كربلاء والنجف) . ويتواصل توسيع هذا الطريق وتحسينه في مختلف البلدان التي يمر بها لتحقيق الغاية القصوى منه .

(د) **الطريق الرابط - ٩م** : ويربط هذا الطريق بين المدورة على الحدود السعودية وبين العقبة على البحر الأحمر . ويتجه الى رأس النقب ومعان والجفر وباير والأزرق ومحطتي (H5) و (H4) حتى الحدود العراقية عند الرطبة . ويبلغ طول هذا الطريق (٧٢٦ كلم) . ولهذا الطريق أهمية خاصة في تجارة الترانزيت المارة بميناء العقبة الاردني والمتجهة الى بغداد .

(هـ) **الطريق الرابط - ١٠م** : وهو الذي يربط بين عمّان (الاردن) وموانئ الخليج العربي . ويبلغ طول هذا الطريق (١٢٠٠ كلم) . ويمر من عمّان الى الزرقاء والأزرق والعمري على الحدود السعودية ثم يتابع سيره بمحاذاة خط أنابيب النفط (التابلاين) مروراً بعمر ورغفا والقيصومة حتى أبو حدرية على الخليج .

جدول رقم (١)

شبكة الطرق البرية في المشرق العربي للسنة ١٩٧٩
(بالكيلومتر)

| المجموع العام للطرق المعبدة وغير المعبدة | الطرق غير المعبدة | | | الطرق المعبدة | | | | القطر |
|---|-------------------|----------|---------|---------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| | المجموع | الترابية | الحصوية | المجموع | الطرق الفرعية او الداخلية | الطرق الرئيسية او الرابطة | الطرق الدولية او الشريانية | |
| ٦٧٨٢ | ١٩٥٠ | ٧٨٠ | ١١٧٠ | ٤٨٣٢ | ٣٦٦٨ | ٦٠١ | ٥٦٣ | الأردن |
| ٢٦٠٠ | ٧٠٠ | ٤٠٠ | ٣٠٠ | ١٩٠ | ٨٩٥ | ٢٧٣ | ٧٣٢ | الإمارات العربية المتحدة |
| ٣٢٢ | ١٠٦ | ٦٠ | ٤٦ | ٢١٦ | ٢١٦ | — | — | البحرين |
| ١٨٧٨٧ | ٥٠٧٤ | ١٠٣٤ | ٤٠٤٠ | ١٣٧١٣ | ١٢٠٥٥ | ١٠٠٤ | ٦٥٤ | الجمهورية العربية السورية |
| ٢٣٦٠٠ | ١٦١٠٠ | ٩٠٠٠ | ٧١٠٠ | ٧٥٠٠ | ٤٧٠٩ | ١١٠٧ | ١٦٨٤ | العراق |
| ٦٨٨٦ | ٥٢٨٦ | ٤٤٢٦ | ٨٦٠ | ١٦٠٠ | ٧٣٩ | ٥٤١ | ٣٢٠ | عمان |
| ٣٧٠٠ | ٢٥٠٠ | ٢٥٠٠ | — | ١٢٠٠ | ١٠١٣ | ١٠٠ | ٨٧ | قطر |
| ٤٢٧٣ | ١٩٧٣ | ١٩٧٣ | — | ٢٣٠٠ | ٢١١٠ | — | ١٩٠ | الكويت |
| ٦٦٧٠ | ١٢٠٠ | — | ١٢٠٠ | ٥٤٧٠ | ٥١٨٨ | ٧٢ | ٢١٠ | لبنان |
| ٤٥٧٦٩ | ٢٤١٨٦ | ٢٤١٨٦ | — | ٢١٥٨٣ | ١٤٨٣٨ | ٤٠٠٢ | ٢٧٤٣ | المملكة العربية السعودية |
| ٣٢٦٠ | ٢٠٩٠ | ١٣٠٠ | ٧٩٠ | ١١٧٠ | ١٦٨ | ٣٣٦ | ٦٦٦ | اليمن |
| ٧٣٧٠ | ٥٩٦٠ | ٥٦٦٠ | ٣٠٠ | ١٤١٠ | ٦٨٨ | ٦٢٠ | ١٠٢ | اليمن الديمقراطية |
| ١٣٠٠١٩ | ٦٧١٢٥ | ٥١٣١٩ | ١٥٨٠٦ | ٦٢٨٩٤ | ٤٦٢٨٧ | ٨٦٥٦ | ٧٩٥١ | المجموع |

(و) **الطريق الرابط - م ١١** : وهو الذي يربط عاصمة السعودية الرياض بالمدينة المنورة . ويبلغ طول هذا الطريق (١٠١٠ كلم) . ويمر بالبريدة والزلفي والمجمعة .

(ز) **الطريق الرابط - م ١٢** : وهو طريق داخلي في السعودية يربط بين الطريقتين م ١١ و م ١٣ وذلك من المجموعة على الأولى الى ظلم على الثانية ومروراً بشقراء والعييف . ويبلغ طول هذا الطريق (٥٦٠ كلم) .

(ح) **الطريق الرابط - م ١٣** : وهو الذي يربط بين الطائف والرياض والهفوف ويبلغ مجموع طوله (١٢٢٩ كلم) . ويربط هذا الطريق بين الطريق الدولي (م) عند الطائف ومروراً بظلم فالرياض وحتى الهفوف عند التقائه بالطريق الدولي (م) .

(ط) **الطريق الرابط - م ١٤** : وهو الذي يربط بين الرياض والحدود اليمنية . ويبلغ طول هذا الطريق (١٠٥١ كلم) ويمر بالخرج والسليل ونجران فالحدود اليمنية .

(ي) **الطريق الرابط - م ١٥** : ويربط هذا الطريق بين عدن في اليمن الديمقراطية وبين مسقط عاصمة عمان . ويمتد بمحاذاة شاطئ الجزيرة العربي الجنوبي ومير في المكلا وصلالة وتمير وأزكي فمسقط . ويبلغ مجموع طوله (٢٣٥٠ كلم) . وما زال قسم كبير من هذا الطريق غير مستكمل وخاصة في القسم الذي يمتد من المكلا الى الحدود مع عمان والذي يبلغ قرابة (٤٥٠ كلم) . ولذا الطريق اهمية خاصة اذ يمثل الطريق البري المشرف على البحر العربي في جنوب الجزيرة كما يؤلف حلقة وصل بين الطريقتين الدوليين (م) و (م) .

(٣) الطرق الفرعية الداخلية

وهي التي تشمل بقية الطرق في شبكة الطرق البرية للمشرق العربي وعلى اختلاف انواعها وهي المشار اليها بالأرقام م٣١ (M31) ... م٤١ (M41) .

وتشمل هذه الطرق مختلف الطرق الفرعية الداخلية ومن أبرزها :

- الطريق (م٣١) بين حمص وطرطوس في سوريا وطوله ١٠٣ كلم .
- الطريق (م٣٢) بين المفرق والـ (H5) في الاردن وطوله ٩٨ كلم .
- الطريق (م٥٣) بين أبها وجيزان في السعودية وطوله ١٩٧ كلم .
- الطريق (م٣٦) بين الحديد وصنعاء في اليمن وطوله ٢٢٦ كلم .
- الطريق (م٣٧) من المخا الى تعز في اليمن وطوله ١١٠ كلم .
- الطريق (م٣٨) من مفرق سلوى الى أم سعيد في قطر وطوله ١٠٠ كلم .
- الطريق (م٣٩) من أبوظبي الى العين في الامارات العربية ثم عبر عمان الى ماجس في عمان وطوله ٢٤٨ كلم .
- الطريق (م٤٠) من أزكي الى نزوى والبريمي على حدود الامارات العربية مع عمان وطوله ٣١١ كلم .
- الطريق (م٤١) من خورفكان الى الفجيرة في الامارات العربية وطوله ٢٥ كلم .

أما بالنسبة لدولة البحرين فهي جزيرة في الخليج العربي وليس لها حتى الآن أي اتصال بري مع بلدان الخليج الأخرى والتي ترتبط بها بحراً وجواً . وهناك مشروع كبير لانشاء طريق بري وجسر طويل

يربط بين الظهران في السعودية وبين المنامة في البحرين وبطول ٢٥ كلم . وقد بوشر في تنفيذه مؤخراً .
يشمل الجدول المرفق مجملاً لمقدار مختلف الطرق البرية القائمة حالياً وعلى اختلاف أنواعها في المشرق العربي . ويتضح من هذا الجدول أن هناك نيف ومائة وثلاثين الف كيلومتر من الطرق البرية ، منها حوالي ٦٣ الف كيلومتر قد تم تعبيده عام ١٩٧٩ . وطبيعي أن تكون معظم الطرق غير المعبدة وخاصة الحصوية او المغطاة بالحصى قد تم تعبيدها الآن . هذا مع الاشارة الى أن مجمل الطرق الرئيسية في المشرق العربي والتي تؤلف جزءاً في شبكة النقل الدولية تبلغ حوالي ١٨ الف كلم معظمها من الطرق المزدوجة ذات المسارين او أكثر .

ثالثاً : بعض الخصائص الفنية

هناك عدد من القضايا الفنية المتعلقة بانشاء الطرق البرية وباستخدامها الامثل والتي تستلزم الاشارة الى بعضها . ويختلف تصنيف الطرق المعبدة او تحديد درجاتها ومستواها الفني والعملي باختلاف البلدان والمقاييس او المواصفات المتبعة فيها . وتصنف الطرق المعبدة بالاسفلت او الاسمنت عادة وفقاً لبعض خصائصها الفنية كسعة الطريق او عرضه وطريقة انشائه من حيث مواده او طريقة اقامته وخصائص مقطعه العرضي . ويمكن تقسيم الطرق المعبدة في المشرق العربي الى ثلاثة اصناف رئيسية هي :

- الصنف الأول : وهو الذي ينقسم لاتجاهي الطريق ويتسع لأربعة مسارات او اكثر وتعرف بالطرق المزدوجة ذات المسارات الأربعة او يزيد .

- الصنف الثاني : وهو الذي لا ينقسم لاتجاهين واضحين ويتسع لمسارين أو أكثر ولا يقل عرض المسار فيه عن ٣,٥ م . ويعرف بالطريق ذي المسارين أو يزيد .

- الصنف الثالث : وهو الذي يتسع لمسارين لا يقل عرض المسار فيه عن ٣ م . ويعرف بالطرق الثانوية .

أما الطرق غير المعبدة فتتقسم عادة الى نوعين رئيسيين هي :

- النوع الأول : وهو الذي يشق فيه الطريق ويعدّ بشكل أولي ويغطي عادة بالحصى . وتعرف بالطرق الحصوية وهي التي يتم تعبيدها في العادة بعد فترة زمنية قصيرة .

- النوع الثاني : وهو الذي تكون فيه الطريق على طبيعتها دون أي تعديل فيها . وهي في العادة ترابية ، وفي كثير من الاحيان غير محددة الاتجاه بدقة ، تاركة المجال لتعدد مسالكها . وتكثر في المناطق الصحراوية قليلة السكان أو في الأرياف ذات التجمعات السكانية الصغيرة .

وهناك ميدان آخر تتمايز فيه الخصائص الفنية للطرق ويتعلق بخصائص هذه الطرق في عملية انشائها أو تصميمها . ومنها مقدار الحمل المحوري أو الوزن المحوري الذي تصمم الطريق عادة على أساسه وهو الذي يحدد نوعية السيارات وحمولتها التي يمكن لها استخدام هذه الطرق والجسور القائمة فيها . ومنها كذلك ما يتعلق بتحديد مسار الطريق وخاصة بالنسبة للانعطاف الأفقي الذي يعتمد كحد اقصى يسمح به في تصميم الطريق أو الحد الأقصى للانحدار أو التباين في الارتفاع المسموح به أو ما يتعلق بتحديد الحد الأدنى الضروري لتأمين مدى الرؤية الواضحة أمام السائق لتأمين سلامة السير على الطرق أو غير ذلك من الخصائص والمواصفات الفنية المعمول بها في انشاء الطرق وبنائها .

وهناك ناحية أخرى من الخصائص الفنية للطرق البرية وهي التي تتعلق بتحديد مقدار الحركة أو كثافتها على ذلك الطريق . وتقدر كثافة الحركة عادة بالنسبة لعدد السيارات التي تمر عليها وأنواعها ومدى توزع عددها خلال ساعات اليوم . ويستعمل لذلك مؤشر يعرف بالمعدل اليومي للحركة أو متوسط مجموع عدد السيارات التي تستعمل الطريق في اليوم الواحد . ولا شك أن مقياس الحركة على أساس الساعة لتحديد كثافة الحركة أدق وأسلم منه على أساس اليوم أو غير ذلك من الوحدات الزمنية الأخرى . ولكثافة الحركة دور في تحديد طاقة الطرق وقدرتها على الاحتمال أو ما قد يلزم لها من توسيع أو تحسين لمواجهة كثافة الحركة عليها . وفي هذا المجال تفتقر معظم دول المشرق العربي الى اجراء مثل هذه المسوح بشكل منتظم وصحيح . وتبرز اهمية ذلك نظراً للتصاعد المستمر في زيادة عدد السيارات والتي تستوردها كافة دول المنطقة .

لقد تضاعف عدد العربات المسجلة في بلدان المشرق العربي خلال الفترة ١٩٧٤ - ١٩٧٨ فبلغ مجموعه ٢,٣٦٥,٠٠٠ . بينها حوالي ٧٢٩,٠٠٠ من الشاحنات أو السيارات الثقيلة ، وبينها حوالي ١,٤٣٤,٠٠٠ من سيارات الركاب الخفيفة أو الخاصة . ويتضح من الجدول المرفق مجموع هذه العربات التي كانت تسير على الطرق البرية في بلدان المشرق العربي والمسجلة خلال عام ١٩٧٩ - ١٩٨٠ . ونظراً لعدم توافر التفاصيل الكافية لمختلف أنواع هذه العربات في جميع بلدان المنطقة فقد اقتصر الجدول على تحديد رقمها الاجمالي فقط . وهذا يشمل سيارات الركاب (الخاصة والعامة) وسيارات الشحن على اختلاف أنواعها ، وحمولتها والدراجات النارية وغيرها من الاليات المتحركة . ويمكن توزيع هذا الرقم الاجمالي والذي لا شك أنه قد تجاوز اليوم في عدده الملايين الخمسة الى النسب التقريبية التالية . تمثل سيارات الركاب الخفيفة ، والخاصة حوالي ٦٠ بالمائة من مجموع العربات المسجلة بينما تبلغ سيارات النقل الثقيلة والشاحنات حوالي ٣٠ بالمائة منها . أما الـ ١٠ بالمائة الباقية فتشمل كل ما عدا ذلك . هذا مع الاشارة الى وجود تباين واضح في هذه النسب بين مختلف الأقطار في المشرق العربي .

جدول رقم (٢)

عدد العربات المسجلة في المشرق العربي للسنة ١٩٧٩ - ١٩٨٠

| العدد (بالالف) | القطر |
|------------------|---------------------------|
| ١٢٨ | الأردن |
| ١٩٢ | الإمارات العربية المتحدة |
| ٦٠ | البحرين |
| ٢٥٦ | الجمهورية العربية السورية |
| ٤٢١ | العراق |
| ١٠٠ | عمان |
| ١٠٣ | قطر |
| ٥٧٦ | الكويت |
| ٣٢٤ | لبنان |
| ١٧٢٣ | المملكة العربية السعودية |
| ٨٠٧ | اليمن |
| ٣٣ | اليمن الديمقراطية |
| ٤٧٢٣ | المجموع |

ومن النواحي الفنية الخاصة التي تستحق الإشارة قضية وضع الاشارات والعلامات على الطرق وبشكل صحيح مع تأكيد التزام اسلوب موحد لذلك وفقاً لما هو متعارف عليه في الاتفاقات الدولية الخاصة بذلك ، ومنها اتفاقية فيينا لعام ١٩٥٨ والتي ما زال بعض اقطار المنطقة لم يقرها بعد او لم يلتزم بتطبيقها . وللصيانة بشكل عام أهمية خاصة بالنسبة للطرق المعبدة في المشرق العربي مما يستدعي اهتماماً خاصاً لا بد من التأكيد عليه . وبشكل عام فإن اقطار المشرق العربي اليوم كافة تعتمد على أنواع من القواعد والمواصفات الفنية الخاصة بالطرق ، وهي في مجموعها مأخوذة او مقتبسة من المواصفات الفنية الأجنبية . هذا وقد بدأ بعض بلدان المنطقة في تكوين مواصفات فنية خاصة بها اقتباساً أو تعديلاً عن مواصفات لدول أخرى . وحذا لو عملت الجهات العربية المعنية كاتحادات المهندسين العرب او المؤسسات العربية الأخرى ، ذات العلاقة على اقرار مواصفات فنية عربية متكاملة تفي بمختلف حاجات دول المنطقة وتحقق تعاوناً فنياً فعالاً في اطار اقليمي وقومي سليم . وينطبق هذا على العديد من المواصفات الفنية المستعملة في شتى نواحي الحياة في الوطن العربي ، والتي تستلزم توحيداً سليماً وتطبيقاً عملياً في ميادينها الخاصة بها .

رابعاً : الترابط مع الشبكة العالمية

يتبين من العرض السابق أن شبكة الطرق البرية الحالية في المشرق العربي ترتبط عبر الطرق الدولية أو الشريانية الرئيسية الثلاث بشبكات الطرق البرية المشابهة في آسيا واوربا وافريقيا . ولهذا الترابط وتحسينه دور أساسي في تطور هذا الجزء من الوطن العربي وفي أحكام ربطه وتفاعله مع الحركة الاقتصادية والاجتماعية المتطورة في مختلف أجزاء العالم وخاصة منها المحيطة بالمشرق العربي . وإذا كانت عملية الترابط عميقة الجذور في تاريخ المشرق العربي ومتواصلة عبر تاريخه الطويل فإنها اليوم في حاجة ماسة لمجاراة التقدم الحضاري والتكنولوجيا الحديثة التي أحدثت تغييرات هامة في حركة النقل والتجارة العالمية .

شهد المشرق العربي في العقود الاخيرة تقدماً واضحاً وتوسعاً أفقياً وعمودياً في شتى وسائل النقل . وجرى انشاء وتحسين العديد من الموانئ . وتطورت عمليات النقل الجوي للركاب والشحن على السواء وأصبح لدول المنطقة دور ملحوظ في المشاركة فيه . وبدأت بلدان المشرق العربي في تطوير وتوسيع أسطولها البحري وخاصة لنقل صادراتها . وعرفت السكك الحديدية تحسیناً ملحوظاً في هذه الفترة . لكن كل هذا وذاك لن يبدل من أهمية الطرق البرية والنقل البري للأشخاص وللصناعة في حياة بلدان المشرق العربي وفي مستقبلها على السواء . وستظل لاستخدام هذه الطرق البرية وما توفره لوسائل النقل الخاصة مكاناً رئيسياً في حياة سكان المنطقة . وينتظر استمرار الطرق البرية في توفير القسم الأوفر من سبل الحركة والنقل في المشرق العربي . ويشمل هذا توفير ارتباط سليم وفعال مع البلدان والقارات المجاورة ومع شبكات الطرق البرية فيها .

يظل الطريق الدولي الغربي (م١) هو الطريق الرئيسي في عملية ارتباط القسم الغربي من المشرق العربي مع كل من اوربا وافريقيا . والى أن يحدث ما يعيد الطريق الدولي الساحلي (م٢) دوره السابق في الربط المنشود فسيظل الطريق الدولي الغربي (م١) هو الشريان الرئيسي في عملية الربط هذه . ولا بد أن يتواصل هذا الترابط منطلقاً من أقصى الشمال ليستمر الترابط مع الشبكة الأوروبية عبر تركيا وانطلاقاً من حلب في سوريا . أما بالنسبة للترابط مع شبكة الطرق الأفريقية فلا يمكن توفير ذلك حالياً الا عبر المضائق المائية او البحر الأحمر . وفي هذا الشأن يمكن تحديد ثلاث نقاط للعبور او اتجاهات

للترابط : أولها في الشمال انطلاقاً من العقبة وعبر سيناء الى السويس ومن ثم ترتبط بشبكة الطرق في مصر وافريقيا الشمالية أو المغرب العربي . ويمكن لهذه الطريق استخدام النفق الجديد الذي تم انشاؤه تحت قناة السويس قرب الاسماعيلية والذي يبلغ طوله حوالي (٦ كلم) وبسعة تسمح بمرور الفئ مركبة في اتجاهي الطريق وفي الساعة الواحدة . وطبيعي أن يكون لهذا النفق واستخدامه السليم مكان أنسب في امتداد الطريق الدولية الساحلية (م٣) عندما يصبح استعمالها ممكناً ، وبذلك يتوافر الاتصال البري الطبيعي والمستمر بين شطري الوطن العربي في مشرقه ومغربه . أما الاتجاه الثاني للترابط فيقع عبر وسط البحر الأحمر وانطلاقاً من جدة في السعودية الى بور سودان في السودان ومن هناك يتم الارتباط بالشبكة الافريقية . كما يقع الاتجاه الثالث لهذا الترابط في الجنوب ويكون انطلاقاً من ميناء عدن او المخا في شطري اليمن والى جيبوتي على الشاطئ الافريقي المقابل وحيث يرتبط بشبكة الطرق البرية الافريقية عبر الصومال واثيوبيا . ولا بد في هذه الحالات الثلاث المقترحة للترابط بين آسيا وافريقيا حالياً من استعمال السفن الخاصة أو المعديات المعروفة لنقل الركاب والبضائع ووسائل النقل البرية على اختلاف أنواعها وحمولتها .

هذا ويظل الطريق الدولي الشرقي (م٢) هو الطريق الرئيسي لربط سواحل الخليج وشرقي المنطقة بكاملها مع كل من آسيا واوروبا . ويكون الترابط بالشبكة الاوروبية انطلاقاً من الموصل في الشمال وعبر جنوب تركيا . ويمكن أن يتحقق هذا الاتصال مروراً بحلب غرباً ، ومن ثم عبر الطريق الدولية الغربية (م١) الى تركيا . كما يمكن أن يتم هذا الترابط من الموصل شمالاً عبر تركيا ، وحتى يتم الالتقاء بشبكة الطرق الآسيوية المتجهة غرباً ، والتي تصل ايران بتركيا . أما الترابط الرئيسي بين المشرق العربي وشبكة الطرق الآسيوية فهو الذي ينطلق من بغداد وفي اتجاه طهران . ويمكن أن يكون هذا الترابط من الطريق الدولي الشرقي (م٢) مباشرة عند بغداد ، كما يمكن أن يكون عبر الطريق الرابط الرئيسي (م٨) الذي يخترق الهلال الخصيب في وسطه . ولهذا الطريق الرابط (م٨) أهمية خاصة في عملية الترابط مع شبكتي الطرق الدولية في كل من آسيا واوروبا معاً . إن هذا الطريق الذي يربط بيروت على البحر الابيض المتوسط ويسير عبر دمشق والى بغداد يمثل حلقة تربط الطرق الدولية الثلاث . (م١) و (م٢) و (م٣) ، كما يمثل أقصر السبل في ربط البحر الابيض المتوسط بالشبكة الآسيوية وعبر بغداد . وتبين الخارطة المرفقة اتجاهات هذه الطرق الدولية الشريانية والطرق الرابطة الرئيسية في المشرق العربي ، كما تحدد نقاط الترابط ومواقعها مع شبكات الطرق البرية الدولية في آسيا واوروبا وافريقيا .

خامساً : مشكلات وقضايا أساسية

ليس هناك من شك في أن تقدماً واضحاً قد تم تحقيقه خلال العقد المنصرم في عملية شق الطرق وتعبيدها وتحسينها في بلدان المشرق العربي كافة . وقد كان لهذه الطرق البرية مكان واضح في مختلف خطط التنمية التي عرفتها بلدان المنطقة وخصوصاً بعد عام ١٩٧٣ . وإن أهمية الاتصالات وبخاصة البرية منها في داخل بلد وبينه وبين بقية بلدان المشرق العربي وكذلك في ربطه ببقية أنحاء العالم حقيقة أولية لا تخفى على أحد . وللمواصلات دور واضح في تدعيم البنية الأساسية لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في بلدان المنطقة كافة . كما أن للطرق البرية دوراً خاصاً في تثبيت وتدعيم علاقات الجوار والاخوة والقومية التي تربط بين مختلف أجزاء المنطقة وفي اطارها العربي العام . ومن هنا تتأكد الضرورة في تحسينها واستكمال نواقصها لتكون عنصراً فعالاً يحقق التعاون ويؤمن مزيداً

من الارتباط ويؤدي الى الهدف المنشود في وحدة هذه الأمة ، وحدة شعوبها ومصالحها ومستقبلها ، وفي اطار علاقات انسانية ودولية سليمة .

لذا نعرض فيما يلي بعضاً من المشكلات والقضايا الاساسية التي لا بد من معالجتها بشكل سليم وفعال . كما نصل الى عدد من التوصيات التي يمكن الاخذ بها في هذا المجال ، وتحقيقاً للغاية المنشودة . ومن هذه القضايا الاساسية والمشكلات :

(١) تدريب وتكوين الاطارات

شملت التطورات الحديثة في مجال التكنولوجيا قطاع النقل بشكل واضح . ونجم عن محاولات تخفيض كلفة النقل زيادة واضحة في حجم الشاحنات وانتشاراً أوسع في استعمال الحاويات على الطرق البرية . وأدى هذا الى تصعيد في مقدار الوزن المحوري على الطرق مما استوجب تدعيمها ورفع مستوى انشائها . وصحب هذا التطور الحديث في النقل تنوع في الاعمال والخدمات تستلزم بدورها كفاءة ومقدرة معينة . واصبح توفير هذه الكوادر الفنية على اختلاف انواعها ومستوياتها مع تأمين التدريب المناسب والمستمر للعاملين فيها قضية ذات أهمية خاصة في العديد من بلدان المشرق العربي . وبرزت بوضوح الحاجة الى تقليل الاعتماد على المغتربين من الفنيين العاملين في ميادين النقل وبخاصة في مجال الاطارات الوسطى والعليا منها . وقد يكون باستطاعة بعض الأقطار في المشرق العربي توفير حاجاتها من الأيدي العاملة الفنية او إنشاء معاهد ومراكز للتدريب الفني بما يفي بحاجاتها أو يزيد . لكن هذا لن يكون الحال الامثل والسليم في معالجة مشكلة فعلية كهذه . فطبيعي أن يكون الاطار الاقليمي او ما دون الاقليمي هو المجال الانسب في قضايا التدريب للمستويات الفنية الوسطى منها ، بينما يكون الاطار الاقليمي او القومي هو الاجدى في تكوين الاطارات الفنية العليا وتدريبها لمختلف بلدان هذا المشرق العربي . وبذلك يتحقق تعاون واثق وأجدى ، بين هذه البلدان وبما يمكنها من الاستفادة من مختلف المساعدات الخارجية والدورات التدريبية التي توفرها الاتفاقات الثنائية والدولية .

وبالاضافة الى النقص الواضح في بعض الاطارات الفنية التي تعانیه بلدان عديدة في المشرق العربي والى تردي الوضع الفني لليد العاملة في عدد من البلدان نتيجة نزوح الكفايات الفنية ، وهجرتها منها سعياً وراء فرص أفضل وأفاق أرحب ، فإن هناك فجوة كبرى بين المهندسين ، والفنيين في المستوى الرفيع وبين العمال والفنيين في المستويات الدنيا ، وهو ما يعرف بالكوادر المتوسطة ، والتي تكاد تكون حقيقة قائمة في بلدان الوطن العربي كافة . ومعالجة كل هذه القضايا ، لا تكون الا بانشاء بنية أساسية سليمة وبالتصدي العلمي والموضوعي لمعالجة هذه القضية على مختلف المستويات وبعد اجراء الدراسة الشاملة والتفصيلية لها . ومن الجلي الواضح ، أن انشاء معاهد التدريب الفني مع تطوير وتعزيز المعاهد القائمة ينبغي أن يكون في مقدمة مواضيع هذه الدراسة . ويستحسن استطلاع الامكانات اللازمة لانشاء مثل هذه المؤسسات على الصعيدين الوطني والاقليمي اودون الاقليمي . كما ينبغي البحث الجاد في توفير ميادين التدريب وبمختلف الاساليب لسد الحاجات ومجارات التطور المستمر في العلوم والتكنولوجيا . ومن الأهمية بمكان تأمين ادارة سليمة لا تشلها قيود بيروقراطية تضمن لهذه المؤسسات فعاليتها وجدواها . إن مستقبل المشرق العربي بل الوطن العربي سيتوقف الى حد بعيد على تطوير الانسان فيه وتوفير قواه العاملة بشكل سليم أكثر مما يتوقف على تطوير واستغلال اي مورد آخر من موارده الطبيعية والاقتصادية .

(٢) اجراءات الحدود والعبور

إن اجراءات المرور المعقدة والمعمول بها عند معابر الحدود في الوطن العربي كافة ، تعتبر مرهقة جداً تستنزف الكثير من الوقت والجهد ، بالإضافة الى عدم توحيدها . وهو وضع يسيء الى حركة النقل الدولي من المنطقة واليها ، كما يترتب عليه ارتفاع في تكلفة النقل ومن ثم في أسعار السلع المنقولة والتي يتحملها المستهلك والمواطن العادي في نهاية المطاف . كما أن رسوم الطرق التي يتم استيفاؤها من المركبات الاجنبية على أساس القيمة للسلع المنقولة (سيف)^(١) تسبب مشكلات خاصة وتحيزاً ضد أنواع من السلع لا يتناسب بالضرورة مع التكلفة الفعلية لاستخدام الطريق . وقد يكون من الافضل أن تستوفي هذه الرسوم على أساس يسهل قياسه وتحديداه بالاعتماد على حجم العربة أو المسافة التي تجتازها في ذلك البلد . ومن المستحسن وضع نظام موحد يتم تطبيقه على نقاط العبور في بلدان المنطقة كافة . وهناك حاجة اخرى لتحقيق تطابق او توافق مع الانظمة المتبعة عالمياً وتطبيق الاتفاقيات المتعلقة بحالة المركبة او بالتأمين عليها وعلى حمولتها .

وتجدر الاشارة هنا الى أن الاطار الذي يمكن أن تعالج من خلاله مثل هذه المشاكل يكمن في وضع الاتفاقيات الدولية والاقليمية موضع التنفيذ الفعلي والدقيق . وفي مقدمة هذه الاتفاقيات إتفاقية النقل الدولي على الطرق ، تير (TIR) ، واتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) التي وقعها معظم دول الجامعة العربية^(٢) وأقرها المجلس الاقتصادي للجامعة في ١٤ / ٣ / ١٩٧٧ رغبة في تعزيز وتنمية الروابط الاقتصادية بين دول الجامعة . ومن الضروري أن يجري تطبيق مثل هذه الاتفاقيات لمعرفة مدى ما قد تحتاج اليه من تعديل او تجديد لا يمكن تحديده الا خلال الممارسة الفعلية .

(٣) توحيد المواصفات الفنية

سبق التعرض الى بعض الخصائص الفنية للطرق البرية والتي تستلزم عناية سليمة . ولا تقتصر هذه المواصفات او الخصائص الفنية على الطرق ذاتها بل تشمل المركبات التي تستخدم الطرق وخصائص حركة السير وكذلك مستلزماتها كالاشارات والمرافق الحيوية الضرورية لخدمة المركبات والركاب على السواء . وقد يكون من أبرز القضايا في المواصفات الفنية لتصميم الطرق التزام الحد الأقصى للوزن المحوري المسموح به . لقد طرأت مؤخراً زيادة كبيرة في أحجام حركة النقل وفي الأوزان المحورية لمركبات النقل مما دعا عدداً من بلدان المنطقة الى رفع الحد الأقصى الى ١٤ طناً للمحور الواحد ، وبينما تجاوز بعض هذه الأوزان المحورية عملياً ٢١ طناً . ولعل في توحيد ذلك ضرورة وطنية واقليمية وعالمية .

وما زالت اقطار المشرق العربي لا تأخذ بنظام واحد لتعريف الطرق وتحديد ما يعنى به في أوصافها ومسمياتها . وكذلك فيما يتعلق بعلامات الطرق وإشاراتنا والتي ترفع من درجة الامان وتقلل

(١) الثمن الاساسي + التأمين + اجرة الشحن .

(٢) وقعت الاتفاقية : المملكة الاردنية الهاشمية ، دولة الامارات العربية المتحدة ، دولة البحرين ، الجمهورية التونسية ، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، المملكة العربية السعودية ، جمهورية السودان الديمقراطية ، الجمهورية العربية السورية ، جمهورية الصومال الديمقراطية ، الجمهورية العراقية ، سلطنة عمان ، منظمة التحرير الفلسطينية ، دولة قطر ، دولة الكويت ، الجمهورية اللبنانية ، الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية ، جمهورية مصر العربية ، الجمهورية العربية اليمنية ، المملكة المغربية ، جمهورية موريتانيا الاسلامية ، جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية .

من أخطار الحوادث عليها . وهي أمور تم تنظيم العديد منها في اتفاقيات دولية معروفة كاتفاقيات فيينا الخاصة بعلامات و اشارات الطرق لعام ١٩٦٨ . وينطبق هذا على جوانب أخرى في هذا المجال ، كافتقار الطرق الى العدد الكافي من محطات الوقود وورش التصليح والاستراحات والمطاعم وما الى ذلك من الخدمات الضرورية . وكذلك الشأن في توفير احصاءات ومعلومات مكتملة ومنظمة في معظم بلدان المشرق العربي . فما زال العديد من الموجود منها يتوافر بطريقة عشوائية من خلال دراسات متفرقة للجدوى وليس من خلال مسوحات ميدانية واحصاءات منظمة تتم على فترات منتظمة ومتزامنة ووفقاً لنماذج وأساليب موحدة . وليس هناك من سبيل افضل لمعالجة ذلك من التنسيق والتعاون بين مختلف الهيئات المعنية بشؤون النقل والطرق البرية في مختلف بلدان الوطن العربي . ويمكن للمنظمات القومية والدولية المختصة أن تمثل دوراً فعالاً في تحقيق هذا التعاون الذي سيؤدي الى توحيد مختلف انواع المواصفات . وقد يكون للاتحادات العربية المعنية بالنقل البري وللمهندسين والمعاهد الهندسية مكان خاص في توفير هذه المواصفات الموحدة . إن تحقيق هذا سيخفف كثيراً من التباين القائم بين المواصفات المعمول بها في هذه الأقطار والمقتبسة في معظمها من المواصفات الاجنبية ، وبخاصة منها الأوروبية والأمريكية . كما يؤمن من هذا التوحيد والتعاون توفير مواصفات أفضل ، تتناسب فعلياً مع الظروف والحاجات الاقتصادية والاجتماعية في بلدان هذا المشرق العربي .

(٤) استكمال النواقص والتكامل الدولي

لا تزال شبكة الطرق البرية القائمة حالياً في المشرق العربي ، تعاني رغم التوسع الكبير الذي طرأ عليها في السنوات الاخيرة من وجود أجزاء ومقاطع عليها دون المستوى الفني ، ومن ازدياد بعض اجزائها مما يمثل اختناقات حادة في حركة النقل عليها ، وخصوصاً حول المدن الكبرى . ومن ناحية أخرى ، فما زالت هناك « نواقص » او وصلات مفتقدة على الشبكة يجب استكمالها واعطاؤها اولوية خاصة ، ويأتي في مقدمة هذه وصلات الجسر الذي يربط البحرين بالدمام وكذلك الطريق (م٦) الذي يربط حلب عبر اليعربية مع الموصل ، والطريق (م٩) الذي يربط ميناء العقبة بالأزرق والرطبة ببغداد ، وكذلك الطريق (م١٥) الممتد بمحاذاة ساحل الجزيرة الجنوبي والذي يربط المكلا بصلالة .

وتبرز أهمية تدارك أوجه القصور السابق في الشبكة في ضوء توقعات الزيادة المطردة في أحجام حركة النقل الاقليمية والدولية من وإلى المشرق العربي . فحجم حركة النقل مع أوروبا على سبيل المثال أخذ في الزيادة ، ويدعم هذا الاعتقاد ما يجري حالياً في اليونان من أجل تشييد تسهيلات بحرية لسفن الدحرجة بهدف تحويل جزء من حركة النقل من أوروبا الى المنطقة بتوفير بديل للطريق الصعب الذي يصل اليها عبر تركيا . والجدير بالذكر هنا أن نسبة لا يستهان بها من الحجم الحالي والزيادة المتوقعة في حركة النقل تقوم عليها وتتولاها شركات نقل أجنبية من خارج المنطقة وهو ما يدعو الى العمل على زيادة نصيب الشركات الوطنية في هذه التجارة الدولية وخاصة في نقل صادراتها و وارداتها وهو أمر على جانب كبير من الأهمية لمختلف بلدان المشرق العربي ولا سيما لتلك البلدان الاقرب الى أوروبا . وبجانب افتقار شبكة الطرق الى بعض « حلقات الوصل » عليها يمكن أن تعزى أوجه القصور الأخرى الى اهمال الجوانب المتعلقة بصيانة هذه الطرق . فمن المألوف عادة في الاوساط التخطيطية والادارة أن تولي القرارات الاستثمارية المتعلقة بانشاء وتشييد طرق جديدة عناية أكبر من تلك القرارات الصعبة التي تقضي بصيانة هذه الطرق بصورة دورية ومنظمة . إن حسابات التكلفة والعائد تمثل المعيار الرئيسي الذي يمكن في ضوءه اقامة الدليل على جدوى مشروعات صيانة الطرق الحالية . إن هذه الحسابات اذا تم اجراؤها بحيث تأخذ في الاعتبار تلك التكلفة الاجتماعية التي يتحملها مستخدمو الطريق من جراء

استخدامهم لطرق دون المستوى المناسب وأحجام حركة النقل الاضافية المتولدة عن تحسين الطريق سوف تؤكد بما لا يدع مجالاً للشك الأهمية التي يجب أن تتمتع بها مشروعات صيانة وتحسين شبكة الطرق وهيكلها الاساسية .

سادساً : توصيات

(١) هناك حاجة للعمل على تدارك النقص الواضح في التنسيق والتخطيط بين بلدان المشرق العربي بما يحقق تنمية سليمة في قطاع النقل وذلك من خلال تنظيم مؤسسي يعالج هذه القضية ويتابع ذلك بصورة منظمة ومستمرة . ويمكن أن تتولى مثل هذه المهام بعض الهيئات ضمن جامعة الدول العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية بالتعاون مع المنظمات والاتحادات العربية ذات الصلة بالنقل فنياً وفي اطار سليم وفعال من التعاون مع المنظمات الدولية المختصة . ويمكن أن يكون هذا التعاون والتنسيق المنظم على نطاق قومي او اقليمي او ما دون الاقليمي وفقاً لمقتضيات المصلحة الوطنية والقومية .

(٢) وطبيعي أن يبدأ العمل المنسق أو الموحد في ميدان التعاريف والمقاييس والمواصفات الفنية المتعلقة بالطرق . ومن المستحسن الأخذ بنظام موحد لتبنيان انواع الطرق . وقد يكون من الضروري وضع بعض المستويات والقواعد لتصميم وانشاء الطرق تبعاً لكثافة السير عليها ولنوع الشاحنات العاملة عليها . ويشمل ذلك تصميم الجسور والقناطر وتحديد أبعادها والسرعة المسموح بها وغير ذلك من مستلزمات انشاء الطرق وصيانتها وفي ميدان المواصفات الفنية المختلفة . ومن المهم كذلك أن يعمل باتفاقية فيينا الخاصة بعلامات وإشارات الطرق وبشكل خاص على الطرق الدولية الشريانية . ومن الضروري ايضاً توفير مستلزمات الحركة على الطرق البرية كمحطات الوقود وورش التصليح والاستراحات على أن يتم توزيعها بالشكل المناسب وبما يسهم في تدعيم التنمية الاقتصادية حولها .

(٣) هناك حاجة لاستيفاء النواقص العديدة في المعلومات والاحصاءات الخاصة بشبكة الطرق في بلدان المشرق العربي كافة . وينبغي اجراء مسح منتظمة وموسمية لحركة السير على الطرق وبخاصة الرئيسية منها ، مع تفصيل مناسب يبين عدد المركبات من كل نوع ، ومع التركيز على نقاط البداية والنهاية وعند النقاط الحيوية من تلك الطرق . وتسهيلاً لمقارنة هذه البيانات الاحصائية فمن المهم أن يتم اعدادها ونشرها على نماذج ومقاييس موحدة لمختلف بلدان المنطقة .

(٤) يفرض تطور التجارة الدولية ونموها المستمر على المسؤولين في بلدان المشرق العربي العمل على تأمين قسط وافر من هذه الأعمال لتقوم به الشركات الوطنية ومؤسسات النقل الخاصة والعامه . وبذلك يساهم سكان المنطقة مساهمة عادلة في حركة النقل البرية من المنطقة واليهما ، اذ ما زالت نسبة كبيرة من هذه الحركة وفقاً على شركات اجنبية . وينبغي على السلطات المسؤولة في كل بلد ، تدعيم هذا الاتجاه وتوفير ما يلزم، وما يؤمن قيامه بدوره بفعالية تتناسب والتطور المستمر في تكنولوجيا النقل وفي مستلزماتها ، ومنها على سبيل المثال النقل بالحاويات أو النقل المتعدد الوسائل .

(٥) ينبغي تطوير شبكة الطرق البرية في المشرق العربي واستكمال النواقص فيها بما يؤمن سد الحاجات القطرية لكل بلد بما فيه المصلحة الاقليمية والقومية . وينبغي تطوير الطرق الدولية الرئيسية (١م) و (٢م) و (٣م) على طول امتدادها لتبلغ جميعاً مستوى طرق الدرجة الأولى . ويجب استكمالها بما يلزم من وصلات للطرق الرابطة الرئيسية باتجاه شرق - غرب موزعة كما ينبغي في جميع انحاء المنطقة . ونخص من هذه الطرق الرابطة جسر البحرين وطريق حلب - اليعربية - الموصل وطريق

بيروت - بغداد - الكويت وطريق العقبة - الأزرق - بغداد وطريق المكلا - صلالة على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية . هذا مع تنظيم ربط هذه الشبكة بشبكة الطرق الدولية في آسيا وأوروبا وأفريقيا مع توفير أفضل السبل والمسالك لذلك .

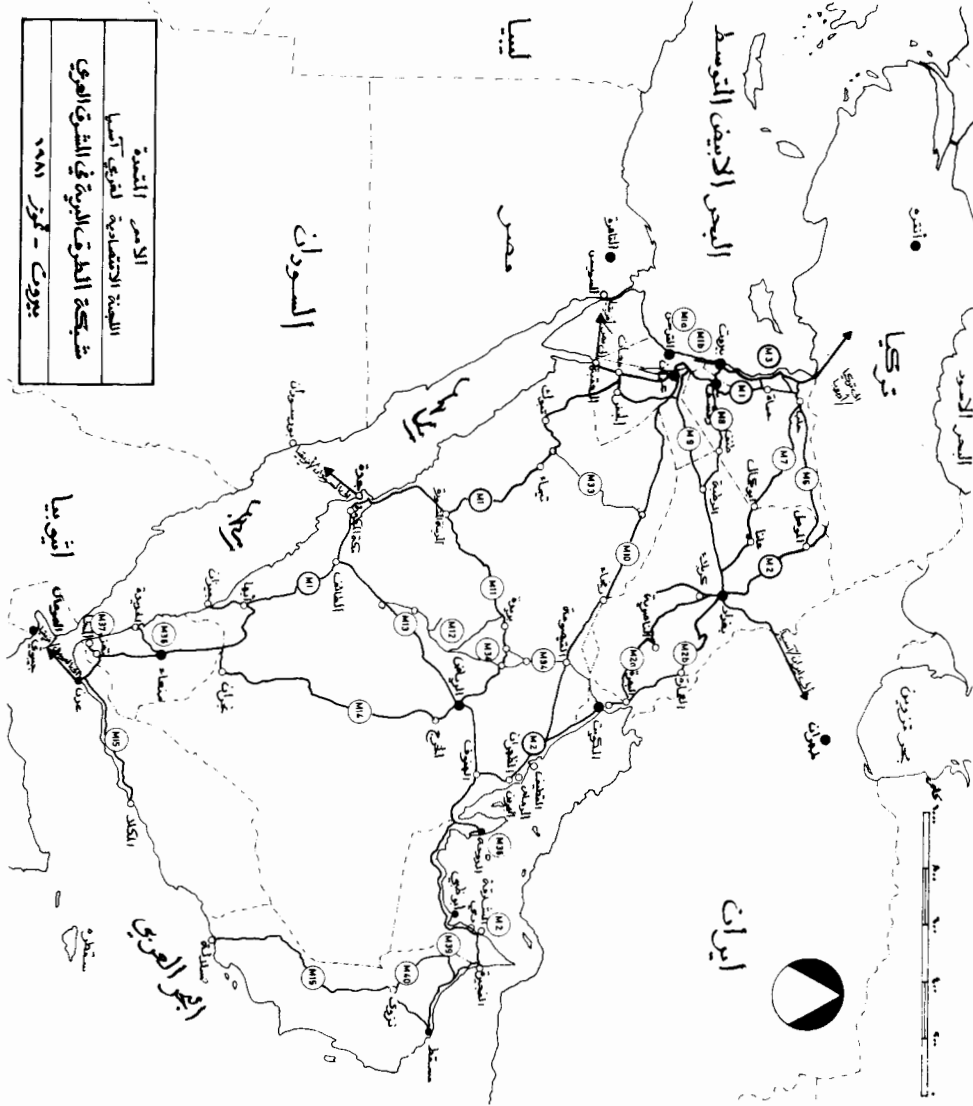
(٦) لا بد من تسهيل عمليات العبور التي تستهلك وقتاً طويلاً وجهداً ضائعاً يسيء الى حركة النقل الدولي ويضر بمصلحة بلدان المنطقة منفردة ومجتمعة . وينبغي تخفيف هذه الاجراءات الى الحد الأدنى الضروري فقط مع توفير التسهيلات للسيارات وللركاب على السواء وبشكل لائق عند نقاط العبور كافة . ومن الافضل اتباع اجراءات السير على الطرق الدولية المعمول بها وفقاً للاتفاقيات الدولية الخاصة بالطرق (TIR) وكذلك باتفاقيات العبور وتجارة الترانزيت العربية . ويستحسن أن يتم وضع نظام موحد يطبق في تحديد رسوم الطرق المستوفاة من المركبات الاجنبية وبالاعتماد على أسس واضحة وعملية كوزن الشاحنة والمسافة التي تجتاها . كما يستحسن التوافق مع نظم السير الدولية بالنسبة لحالة المركبة وللضمان ضد الغير ولطول العربات وعرضها وحمولتها الفعلية . ويمكن أن يحقق ذلك نظاماً وقواعد للسير تتفق ونظم السير الدولية المعمول بها . كما يستحسن مع تخفيف اجراءات العبور تبسيط اجراءات التوثيق والضمان والجمارك والهجرة والأمن وغيرها من مستلزمات العبور .

(٧) ينبغي أن تولي اقطار المشرق العربي اهتماماً اكبر لصيانة شبكة الطرق القائمة فيها ، اذ لا تحظى هذه المشكلة بالاهتمام الكافي في معظم البلدان العربية . إن إنشاء الطرق الحديثة والاهتمام الواضح بتحسينها يفقد كثيراً من جدواه الاقتصادية والاجتماعية عندما تهمل الصيانة لهذه الطرق . ولذا تفرض الجدوى الاقتصادية للصيانة اعطاؤها اهتماماً خاصاً مع توفير مختلف مستلزماتها الادارية والمالية والفنية .

(٨) من المستحسن توفير خرائط صحيحة وحديثة للطرق البرية على اختلافها في كل بلد على انفراد وفي المشرق العربي كإقليم أو منطقة . ويمكن أن تكون هذه الخرائط على نحو سيحي يوفر من المعلومات ما يشجع على النهوض بالسياحة في المشرق العربي وبخاصة السياحة الداخلية منها . ومن المستحسن أن يكون ذلك بمقاييس مناسبة تشبه ما يتم في بلدان العالم الخارجي . ويحبذ في هذا الصدد توحيد نمط التصميم والاصطلاحات واخراج هذه الخرائط بشكل موحد ومناسب .

(٩) تعريفاً بالاسماء العربية لمختلف المدن والمواقع تبرز الحاجة الى توفير كتابة موحدة للاسماء في المشرق العربي . ويستحسن اعداد معجم يشمل كل أسماء المدن والاقسام الادارية والمقاطعات والوحدات الجغرافية او الادارية كما هو متبع في كل بلد من بلدان المشرق العربي بل الوطن العربي وبشكل مفصل وشامل . وينبغي تحرير هذا المعجم باللغات العربية والانجليزية والفرنسية على أن يعمم على جميع البلدان لاقتراره والموافقة عليه قبل استعماله ، ويمكن لأي هيئة عربية او دولية مختصة القيام بذلك .

(١٠) واخيراً وليس آخراً ، تبرز الحاجة لمعالجة فعالة لمستلزمات التدريب والكوادر الفنية . ومن الاهمية بمكان تأكيد هذه القضية التي تمثل مشكلاً أساسياً في تنمية هذا الوطن العربي ، أجزاءً ووحدة ، وفي مختلف ميادين الحياة ، ومنها ميدان النقل ومستلزمات الطرق البرية فيه . ويفضل تحقيق ذلك بعد دراسة دقيقة موضوعية وعن طريق انشاء المعاهد الجديدة وتعزيز المعاهد القائمة مع تطوير في برامج التدريب واجراء الدورات التدريبية بشكل منتظم . وللتعاون الاقليمي اودون الاقليمي مجال واسع في ميدان تنمية الكوادر الفنية وفي تبادل الخبرات والمعرفة بين أجزاء هذا الوطن العربي □



| |
|------------------------------------|
| الاسم الشسمية |
| الشبكة الاجتماعية لغربي آسيا |
| شبكة الطرق البرية في المشرق العربي |
| بيروت - تموز ١٩٨١ |

الطرق البرية في الأقطار العربية بأفريقيا

عبد النافع عبد الموجود

رئيس خبراء في وزارة التخطيط - بغداد.

مقدمة*

إن تحسين وتطوير شبكات النقل في الأقطار النامية يعتبر أساس كل جهد نحو التطور ، بل ويعتبر من المتطلبات الأساسية للنمو الاقتصادي والاجتماعي ، فهو يؤدي إلى تخفيض تكاليف النقل ، وبالتالي تخفيض تكاليف السلع ، وربط مناطق الانتاج مع مناطق الاستهلاك وإخراج المناطق النائية من عزلتها ، وكذلك تسهيل نشر الخدمات الثقافية والصحية وغيرها .

والتخطيط في قطاع النقل يجب أن يكون مواكباً للتخطيط في بقية القطاعات الأخرى ، ليفي بفعاليات النقل المتوقعة لتلك القطاعات ، إضافة الى ضرورة التنسيق بين نظم النقل المختلفة بحيث تؤدي خدمات النقل بشكل يكمل بعضها البعض ، دون التنافس فيما بينها . ويلعب قطاع النقل دوراً كبيراً - نسبياً - في التنمية في الاقطار العربية المعنية ، بسبب إعتداد أقطار المنطقة على الزراعة والثروات المعدنية في اقتصادها ، فهي بحاجة لزيادة إنتاجها الزراعي وتسهيل تسويق الانتاج ، كما أنها بحاجة الى الوصول الى مناطق الغابات والموارد المعدنية وتوزيع المواد المستوردة والمصنعة محلياً وتوسيع التجارة مع العالم الخارجي هذا بالإضافة الى اهمية القطاع لتحسين برامج الخدمات الاجتماعية وزيادة الارتباط بين أجزاء القطر الواحد وأقطار المنطقة مجتمعة مع بعضها .

إن عدم توافر شبكات نقل متكاملة قد أدى إلى عزل بعض المناطق الزراعية ، وعدم ربطها بمراكز التسويق والموانئ ، مما يؤدي الى تلف الإنتاج في موقع إنتاجه بدلاً من إيصاله إلى المناطق التي هي بحاجة ماسة إليه أو تصديره كما أن بعض مناطق الثروات المعدنية بقيت على حالتها لعدم إمكان الوصول إليها ، أو لعدم إمكان وصول الانتاج إلى حيث يمكن تصنيعه والاستفادة منه داخل المنطقة . وقد تأثرت شبكة النقل في هذه الأقطار ، بعوامل عديدة منها الأحوال المناخية والطوبوغرافية ، والساحل البحري الواسع ، والتجمعات السكانية والخطط الاستثمارية إضافة الى العوامل السياسية .

فالعوامل المناخية والطوبوغرافية ، قد حددت المناطق الزراعية بشريط ضيق نسبياً ، يمتد بين

* يحتوي البحث في الأصل على عدد من المصادر العربية والأجنبية أوردها الكاتب في آخر الدراسة ، واضطرت المجلة الى الاستغناء عنها بسبب الحيز المحدود للنشر . (المحرر)

ساحل البحر المتوسط من جهة والخط الممتد من أغادير الواقعة في جنوب غرب المغرب إلى وسط الخليج التونسي من جهة أخرى ، أما في الجهة الشرقية ، فقد تحددت بوادي النيل ودلتا النيل . كما أن قرب أوروبا من هذه المنطقة المنتجة والدور الذي يلعبه البحر المتوسط ، وقناة السويس في التجارة الدولية ، قد أثر أيضاً على نمط النقل في الأقطار العربية المعنية ، كما أن العوامل الاقتصادية قد أدت إلى التركيز على توفير وسائل تصدير المنتجات الزراعية والخامات ، وحصر تطوير خدمات النقل في المنطقة المنتجة الضيقة والتي تشكل نسبة مئوية قليلة من مساحة الاقطار العربية بأفريقيا ، وأدت الاستثمارات فيها ، إلى انشاء شبكة نقل متطورة نسبياً تشمل الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية والموانئ والمطارات . وعلى الرغم من تجاور هذه الأقطار ، إلا أن الرحلات من عاصمة إلى أخرى أو من المراكز الغربية إلى المراكز الشرقية المنتجة ، تتطلب قطع مسافات طويلة جداً ، مما يولد صعوبات أمام تطوير علاقات اقتصادية بين دول المنطقة . وإن طول المسافة بين مدن القطر الواحد ، من جهة وبين الاقطار الأخرى من جهة أخرى ، يوضح السبب الرئيسي لارتفاع كلفة النقل في المنطقة ، ومن ناحية أخرى ، فإن قرب موانئ المنطقة من الموانئ الأوروبية الواقعة على البحر الأبيض المتوسط ، يوضح التدفق الكبير لحركة البضائع والسياحة بين اقطار المنطقة وجنوب أوروبا .

إن المسافات البعيدة بين الاقطار العربية بأفريقيا مع عدم توافر خطوط سكك حديد متكاملة وارتفاع كلفة النقل في الطرق البرية إضافة إلى الحواجز السياسية التي تركها المستعمرون في المنطقة قد تركت آثاراً اقتصادية سيئة على اقطار المنطقة وساهمت إلى حد كبير في ابقائها منعزلة عن بعضها . وإن أي نظرة لقطاع النقل في المنطقة توضح ، أنه في حالة سيئة على مستوى الشبكات والخدمات - مع أن مساحة الاقطار تقرب من ١٠ ملايين كيلومتر مربع ويسكنها حوالي ١٠٢ مليون نسمة - فلا تزيد كثافة خطوط السكك الحديدية فيها عن ٠,٠٠٢ كيلومتر لكل كيلومتر مربع من المساحة وكثافة الطرق البرية المبلطة ، لا تزيد عن ٠,٠١ كيلومتر لكل كيلومتر مربع من المساحة . وما لم تتخذ إجراءات فعالة لرفع مستوى قطاع النقل في هذه المنطقة ، فإن هذا الجزء الحيوي من الوطن العربي سوف يعجز عن مواجهة المتطلبات القومية الملحة للتقدم الاقتصادي ، والاجتماعي ، واخذ دوره الفعال في التجارة الدولية .

أولاً : استعراض شبكة الطرق البرية

(١) جمهورية مصر العربية

تبلغ مساحة القطر المصري مليون كيلومتر مربع ، ويسكنه حوالي ٢٩ مليون نسمة (عام ١٩٨١) أي بمعدل كثافة سكانية يبلغ ٤٠ شخصاً لكل كيلومتر مربع واحد من المساحة وتبلغ الزيادة السنوية للسكان ٢,٢ بالمائة ، وتتميز طوبوغرافية القطر بأنها مستوية ذات سهول رملية صحراوية ويتركز السكان في وادي النيل ، ودلتا النيل الخصبة التي تشكل أقل من ٤ بالمائة من مجموع مساحة القطر ، حيث تبلغ الكثافة السكانية فيها ١٣٤٠ شخصاً لكل كيلومتر مربع ، وتعتبر من أكثر المناطق المزدحمة بالسكان في العالم . أما سكان الحضر فيمتمثلون حوالي ٤٤ بالمائة من مجموع السكان ، نصفهم يقطن القاهرة . ويقدر الناتج القومي الاجمالي للفرد الواحد ، بحوالي ٤٦٠ دولاراً في السنة . وإن تركيز الفعاليات الاقتصادية على طول وادي النيل ، ودلتا النيل ، والطوبوغرافية المستوية ، كل ذلك أدى إلى نشوء شبكة بسيطة للنقل ، تنعكس بوضوح على حركة النقل الكبيرة ، عبر المجال الممتد من الاسكندرية - القاهرة - أسوان والبالغ طوله حوالي ١٠٠٠ كيلومتر . كما أن قناة السويس رغم أنها ليست جزءاً من شبكة النقل المحلية ، إلا أنها تجلب فعاليات اقتصادية كبيرة في الجهة الشرقية من دلتا

النيل ، وهي مرتبطة بخطوط سكك حديد وطرق برية جديدة .

تتكوّن شبكة الطرق البرية من حوالى ٢٧٠٠٠ كيلومتر ويبلغ الجزء المبلط منها حوالى ١٢٠٠٠ كيلومتر وتعتبر الطرق البرية وسيلة النقل الرئيسية ، ففي عام ١٩٧٥ تم نقل ٨٠ بالمائة من مجموع البضائع المقدرة بالأطنان وحوالى ٧٥ بالمائة من مجموع نقل المسافرين / كيلومتر في القطر . وبتبين أصناف وأطوال هذه الطرق على الشكل التالي :

| نوع الطرق | الطول الكلي (كلم) | الطول المبلط (كلم) |
|-------------------|-------------------|--------------------|
| طرق مزدوجة | ٢٣٨ | ٢٣٨ |
| طرق رئيسية | ١١٢٤٤ | ١٠٢٨٢ |
| طرق ثانوية ومحلية | ١٥٠٣٩ | ١٧٩٩ |
| المجموع | ٢٦٥٢١ | ١٢٣١٩ |

لقد بلغ مجموع المركبات المسجلة في عام ١٩٧٤ حوالى ٢٣١ الف مركبة لنقل المسافرين والبضائع ، تمثل مركبات نقل المسافرين ٨٤ بالمائة منها والباقي لنقل البضائع . وبالنسبة لمركبات نقل الركاب فإن السيارات الخاصة تشكل ٧٥ بالمائة منها وسيارات الاجرة (التاكسي) ٢١ بالمائة ، والحافلات (الباصات) تشكل ٤ بالمائة . ومع أن للتاكسي نسبة عالية من مجموع المركبات إلا أن إنتاج الحافلات أكثر بكثير من إنتاج التاكسيات مقاساً بمسافر / كيلومتر . ويتركز حوالى ٨٩ بالمائة من المركبات في منطقة الدلتا (٤٢ بالمائة في القاهرة و ٢٠ بالمائة في الاسكندرية و ١٠ بالمائة في الجيزة) ، ٧,٥ بالمائة في الجزء الشمالي من القطر و ٢,٥ بالمائة في منطقة قناة السويس والباقي وقدره ١ بالمائة في بقية أنحاء القطر . وقد بلغ معدل الزيادة السنوية لأسطول النقل خلال الفترة (١٩٧٠ - ١٩٧٤) ٩,٩ بالمائة ، وجاءت هذه النسب العالية بسبب الاختناقات في أساليب النقل الأخرى ، مما رفع الطلب على خدمات النقل على الطرق البرية . وبلغت نسبة الزيادة هذه ٧,٩ بالمائة للسيارات الخاصة و ٢٠,٨ لسيارات الاجرة و ٨,٩ بالمائة للحافلات و ٩ بالمائة للشاحنات . ويجري العمل حالياً لإنشاء ١٧٠٠ كيلومتر من الطرق الجديدة ، منها ٧٠٠ كيلومتر طرق مزدوجة مثل طريق (القاهرة - الاسماعيلية) و (القاهرة - السويس) و (الاسكندرية - مرسى مطروح) .

وقد ازدادت حركة النقل على الطرق البرية خلال الفترة (١٩٧٥ - ١٩٨٠) بحوالى ١٣ بالمائة سنوياً ويتوقع أن تكون نسبة الزيادة هذه ٨ بالمائة خلال الفترة (١٩٨٠ - ١٩٨٥) . وازداد حجم البضائع المنقولة على الطرق البرية من ٥٣ مليون طن عام ١٩٧٦ إلى ٦٧ مليون طن عام ١٩٨٠ أي بمعدل ٦ بالمائة سنوياً وبالنسبة للطن / كيلومتر فقد كانت الزيادة من ٨,٩ مليون طن / كيلومتر الى ١٣,٦ مليون طن / كيلومتر أي بمعدل ١١ بالمائة سنوياً خلال الفترة نفسها .

(٢) جمهورية السودان الديمقراطية

يعتبر السودان أكبر الأقطار الأفريقية مساحة حيث تبلغ مساحته ٢,٥ مليون كيلومتر مربع ويبلغ عدد سكانه حوالى ١٨ مليون نسمة ، أي أن الكثافة السكانية تبلغ ٧ أشخاص لكل كيلومتر مربع . وتقدر نسبة الحضر منهم ١٣,٢ بالمائة ويقدر الناتج القومي الإجمالي للشخص الواحد ١٧٠ دولاراً في السنة . إن طبيعة السطح فيه مستوية وذات مناطق صحراوية واسعة ، خالية من السكان في الشمال ، وأما في الجنوب فتوجد غابات إستوائية ، ومناطق عشبية . وإن حوض نهر النيل والمناطق

المحيطة بالعاصمة هي أكثر المناطق كثافة بالسكان ، أما بقية التجمعات السكانية فهي ، منتشرة في الجنوب والغرب والجنوب الغربي . ويغلب الطابع الزراعي على السودان وتتوافر إمكانيات كبيرة لزيادة الانتاج الزراعي ، إلا أنه بالنظر لسعة المسافة بين مناطق الانتاج والاستهلاك . وسوء حالة شبكات النقل التي تربط بينها فقد أدى ذلك إلى عرقلة مشاريع التنمية .

يبلغ طول شبكة الطرق البرية ١٦٠٠٠ كيلومتر أي بكثافة قدرها ١ كلم لكل ١٠٠٠ نسمة ويبلغ الجزء المبلط منها ١٥٠٠ كيلومتر ويقع على محور الخرطوم - بورسودان . أما الطرق المفرشة بالحصى فتبلغ ٣٠٠٠ كيلومتر وتقع في الأقسام الجنوبية من الطرق حيث تتوافر المواد الحصوية . ويبلغ مجموع وسائل النقل حوالى ٥٢٤٠٠ مركبة تتكوّن من ٥٢ بالمائة من السيارات و ٤ بالمائة من الحافلات و ٣٤ بالمائة من الشاحنات و ١٠ بالمائة من الدراجات البخارية وغيرها .

إن أكثر الطرق من حيث كثافة الحركة هو طريق الخرطوم إلى وادي مدني البالغ طوله ١٨٠ كيلومتراً حيث تراوح هذه الكثافة بين ٢٠٠٠ الى ٣٠٠٠ مركبة يومياً . أما بقية الطرق فلا تزيد كثافة السير عليها من ٥٠ الى ٥٠٠ مركبة في اليوم . وقدر مجموع النقل على الطرق البرية (عام ١٩٧٥) بحوالى ٢.٦ مليار طن / كيلومتر و ٥.٨٤ مليار مسافر / كيلومتر . أما اعمال الصيانة فإنها ضعيفة على وجه الاجمال .

(٣) جمهورية الصومال

تبلغ مساحة الصومال ٦٢٧ الف كيلومتر مربع كما يبلغ عدد السكان ٢,٣ مليون نسمة أي بكثافة قدرها ٥ أشخاص لكل كيلومتر مربع واحد . وتبلغ الزيادة السنوية للسكان ٢.٤ بالمائة ويقدر سكان الحضر بحوالى ٢٦ بالمائة . ويتكوّن سطح الصومال من أراضٍ قابلة للزراعة نسبتها ١٢.٥ بالمائة وغابات نسبتها ١٣.٨ بالمائة ومراعٍ بنسبة ٥٤.٩ بالمائة ، أما بقية الأراضي فهي قاحلة ونسبتها ١٨.٨ بالمائة . ويعمل السكان بصورة رئيسية بالزراعة والرعي وتشكل نسبتهم ٨٠ بالمائة أما الذين يعملون في الصناعة فنسبتهم ٧ بالمائة والذين يعملون في قطاع الخدمات ١٣ بالمائة ويقدر الناتج المحلي الاجمالي للفرد الواحد بحوالى ١١٠ دولارات في السنة .

تتكوّن شبكة الطرق البرية من حوالى ١٧٧٠٠ كيلومتر ، ويبلغ الجزء المبلط منها ١٤٠٠ كيلومتر كما أن حوالى ١٠٠٠ كيلومتر مكسوة بالحصى . وتتميز حركة النقل على الطرق البرية ، بقلة كثافة حركة المرور . ويمكن تصنيف شبكة الطرق كما يلي :

| نوع الطرق | الطول (كلم) |
|------------|-------------|
| طرق رئيسية | ٥٩٠٠ |
| طرق ثانوية | ٢٥٠٠ |
| طرق فرعية | ٢٣٠٠ |
| طرق محلية | ٧٠٠٠ |

ويعتبر النقل بالطرق البرية وسيلة النقل الرئيسية الحديثة في الصومال ومع وجود حوالى ١٠٤٠٠ مركبة تعمل في أنحاء القطر ، إلا أن النقل بواسطة الجمال والعربات التي تجرها الحمير ما زال يعتبر من وسائل النقل المهمة . أما بشأن المركبات فقد بلغ معدل زيادتها السنوية بحوالى ٧.٣ بالمائة خلال الفترة (١٩٦٩ - ١٩٧٤) . ويتكوّن أسطول النقل مما يلي :

| العدد | نوع المركبة |
|-------|----------------------|
| ٥٠٠٠ | سيارات نقل المسافرين |
| ٣٢٠٠ | شاحنات نقل البضائع |
| ٧٠٠ | باصات (حافلات) |
| ١٥٠٠ | أخرى |
| ١٠٤٠٠ | المجموع |

(٤) الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية

تبلغ مساحة ليبيا ١٧٦٠ ٠٠٠ كيلومتر مربع معظمها أراضٍ صحراوية تفتقر إلى المياه والتربة الخصبة عدا المناطق الساحلية والجبلية وقرب الواحات . ويبلغ عدد السكان ٢,٥٣ مليون نسمة أي بكثافة أقل من ٢ نسمة لكل كيلومتر مربع واحد ، وتقدر الزيادة السنوية للسكان بنسبة ٣ بالمائة . يشكل سكان الحضر نسبة ٥٣ بالمائة . ويقدر الناتج القومي الاجمالي للفرد الواحد بحوالى ١٩٠٠ دينار ليبي في السنة .

يبلغ طول شبكة الطرق البرية حوالى ١٠ آلاف كيلومتر وتقدر نسبة الجزء المبلط منها بحوالى ٥٠ بالمائة ، أما عدد المركبات فيبلغ ٣٩٧٨٤٠ مركبة متكونة مما يلي :

| العدد | نوع المركبة |
|--------|-------------|
| ٢٥٢٣٥٨ | سيارات خاصة |
| ١٢٤٥٠ | سيارات أجرة |
| ١٥٩٢ | حافلات |
| ١٣١٤٤٠ | شاحنات |
| ٣٩٧٨٤٠ | المجموع |

(٥) الجمهورية التونسية

تبلغ مساحتها ١٦٤ ألف كيلومتر مربع ويبلغ عدد سكانها ٥,٩ مليون نسمة أي بمعدل كثافة قدرها ٣٦ نسمة لكل كيلومتر مربع واحد ، ويقطن حوالى نصف السكان المنطقة الشمالية الساحلية . تقدر الزيادة السنوية للسكان بنسبة ٢,٣ بالمائة ويقدر سكان الحضر بنسبة ٤٨ بالمائة . ويقدر الناتج القومي الاجمالي للفرد الواحد بمقدار ٨٦٠ دولاراً لعام ١٩٨٠ .

تتكوّن شبكة الطرق البرية من ١٧ ألف كيلومتر ، يبلغ الجزء المبلط منها ١٢ الف كيلومتر وتقع معظم هذه الشبكة في القسم الشمالي ، من القطر حيث يتركز السكان والفعاليات الاقتصادية . ويعتبر النقل بالطرق البرية وسيلة النقل الرئيسية للمسافرين والبضائع ، وتزداد نسبة مساهمته في مجموع النقل في تونس بصورة مطردة وقد بلغت في عام ١٩٧٨ حوالى ٩٠ بالمائة من مجموع حركة نقل المسافرين و ٨٥ بالمائة من مجموع حركة نقل البضائع (عدا المعادن) . وقد بلغ عدد المركبات عام ١٩٧٧ حوالى ١٠٠ الف مركبة تشكل الشاحنات نسبة ١٤ بالمائة منها ، ويبلغ نصيب الفرد الواحد

منها مركبة واحدة لكل ٦٠ شخصاً وهو مشابه للأقطار الأخرى التي يشابه دخل الفرد فيها دخل الفرد التونسي . أما كثافة حركة المرور على معظم الطرق فقد بلغت حوالى ١٠٠٠ مركبة في اليوم ويصل هذا العدد إلى حوالى ٢٠٠٠٠ مركبة في اليوم على الطرق بالقرب من مدينة تونس . ويقدر معدل زيادة الحركة على الطرق البرية بحوالى ١٠ بالمائة سنوياً .

(٦) الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

تبلغ مساحة القطر الجزائري ٢.٣٨ مليون كيلومتر مربع ، كما يبلغ عدد سكانه ١٥.٧ مليون نسمة أي بكثافة سكانية قدرها ٦.٦ نسمة لكل كيلومتر مربع واحد . ويبلغ معدل الزيادة السنوية للسكان ٣.٢ بالمائة كما تبلغ نسبة سكان الحضر ٥٠.٤ بالمائة . ويقدر الناتج القومي الاجمالي للشخص الواحد بحوالى ٧٨٠ دولاراً في السنة . أما طبيعة السطح في الجزائر فقد انعكست بدرجة كبيرة على شبكة النقل فالمنطقة الشمالية التي تشكل حوالى ٢٠ بالمائة من مساحة القطر يسكنها حوالى ٩٠ بالمائة من السكان ، وتضم شريطاً ساحلياً ضيقاً خصباً إضافة الى الوديان القاحلة والجبال الوعرة من سلسلة جبال الأطلس ، أما الجزء الجنوبي فيضم صحراء واسعة .

تتألف شبكة الطرق من ٧٨٧٠٠ كيلومتر ويبلغ الجزء المبلط منها حوالى ٣٦٢٠٠ كيلومتر أي بنسبة ٤٦ بالمائة من المجموع وسنبينها بما يلي :

| نوع الطرق | الجزء المبلط (كلم) | الجزء الترابي (كلم) | المجموع (كلم) |
|----------------|--------------------|---------------------|---------------|
| الطرق الرئيسية | ١٤٨٠٠ | ٣٧٠٠ | ١٨٥٠٠ |
| الطرق الثانوية | ١٥٥٠٠ | ٦٢٠٠ | ٢١٧٠٠ |
| الطرق المحلية | ٥٩٠٠ | ٣٢٦٠٠ | ٣٨٥٠٠ |
| المجموع | ٣٦٢٠٠ | ٤٢٥٠٠ | ٧٨٧٠٠ |
| النسبة (%) | ٤٦ | ٥٤ | ١٠٠ |

تتركز شبكة الطرق في المنطقة الشمالية بينما توجد مناطق عديدة في الصحراء لا يمكن اجتيازها ، وتتكون الطرق في المنطقة الشمالية من ستة طرق متطورة رئيسية كما توجد طرق قليلة وذات مستوى اقل تخترق الصحراء القاحلة والواسعة في الجنوب . إن الطرق الرئيسية الستة تتكون من ثلاثة طرق متوازية في الشريط الساحلي بين المغرب وتونس ، كما توجد ثلاثة طرق أخرى تمتد من الشمال إلى الجنوب ويوجد طريق واحد مبلط يخترق الصحراء من الشمال إلى الجنوب يربط القطر الجزائري بكل من مالي والنيجر ونايجيريا . وتتركز حركة المرور بصورة رئيسية في الشريط الساحلي ويمر على معظم هذه الطرق ما يزيد عن ١٠٠٠ مركبة يومياً . أما بالنسبة للطرق القريبة من مدينة الجزائر فحركة المرور عليها تبلغ (٤ - ١٨) الف مركبة في اليوم . وتزيد حركة نقل البضائع بنسبة ٢,٤ مرة والمسافرين بنسبة ٥,٦ مرة على الطرق البرية عما هي عليه في السكك الحديدية .

(٧) المملكة المغربية

تبلغ مساحة القطر المغربي ٤٤٧ الف كيلومتر مربع ويبلغ عدد سكانه ١٨,٣ مليون نسمة أي بكثافة قدرها ٤١ نسمة لكل متر مربع واحد ويقدر معدل النمو السكاني بحوالى ٢,٨ بالمائة سنوياً .

ويعمل حوالى نصف السكان في الزراعة وتبلغ نسبة سكان الحضر ٢٧,٤ بالمائة من مجموع السكان .
اما الناتج القومي الاجمالي للفرد الواحد فيقدر بحوالى ٦٧٠ دولاراً في السنة .

تلعب **الطرق البرية** دوراً رئيسياً في حركة النقل في القطر المغربي ، حيث ينقل عليها حوالى ٨٠ بالمائة من مجموع البضائع المنقولة (عدا الفوسفات واصبحت هذه النسبة ٦٠ بالمائة منذ أن تطورت سوق الفوسفات) و ٩٠ بالمائة من المسافرين المنقولين . تتكوّن شبكة الطرق من ٣٠ الف كيلومتر ويبلغ الجزء المبلط منها ٢٥ الف كيلومتر ، وتصنف الطرق المبلطة كما يلي :

٥٨ كلم من الطرق السريعة

٨٧٠ كلم من الطرق الرئيسية

٦٠٠٠ كلم من الطرق الثانوية

١٠٤٠٠ كلم من الطرق الفرعية والمحلية

وتمتد معظم هذه الشبكة في السهل الساحلي الممتد بين المحيط الاطلسي وسلسلة جبال الأطلس . كما أن كثافة الحركة على الطرق البرية عالية نسبياً ، وتبلغ ٢٠٠٠ مركبة في اليوم على الطرق الرئيسية و ٨٠٠ مركبة في اليوم على الطرق الثانوية و ٣٠٠ مركبة في اليوم على الطرق المحلية ، وتنمو حركة النقل هذه بمعدل ٥ - ٩ بالمائة سنوياً ، ويبلغ مجموع المركبات ٣٢٠ الف مركبة . وتدرس الجهات المغربية المختصة مع الجهات الموريتانية إنشاء الطريق الذي يربط مدينة الرباط في المغرب مع مدينة نواكشوط في موريتانيا ، كما وتقوم الجهات المغربية بدراسة إنشاء وسيلة عبور ثانية ، عبر مضيق جبل طارق لربط القارتين الافريقية والاروروبية .

(٨) الجمهورية الاسلامية الموريتانية

تبلغ مساحة موريتانيا حوالى مليون كيلومتر مربع وتزيد مساحة الصحاري والأراضي القاحلة على ثلثي هذه المساحة وتغطي الأعشاب القسم الباقي .ويبلغ عدد السكان حوالى ١.٢ مليون نسمة، وتبلغ النسبة المئوية للزيادة السكانية السنوية ٢ بالمائة . ويتركز السكان في الجزء الساحلي وعلى امتداد نهر السنغال في الجنوب ويعمل حوالى ٩٠ بالمائة منهم بالزراعة والرعي . اما الناتج القومي الاجمالي فيقدر للفرد الواحد بحوالى ٢٠٠ دولار في السنة . وبالنظر لتباعد التجمعات السكانية عن بعضها ، والأحوال المناخية القاسية ، وطبيعة التربة فإن عمليات النقل صعبة وباهظة الثمن .

تتكوّن **شبكة الطرق البرية** من ٧٠٠٠ كيلومتر لا يزيد الجزء المبلط منها على ٤٦٠ كيلومتراً ، كما أن ٥٦٠ كيلومتراً منها مفروشة بالحصى وتصلح للسير في معظم أيام السنة ، أما بقية الطرق فإنها ترابية . وتتألف شبكة الطرق الرئيسية من ثلاث محاور وهي المحور الشمالي الذي يمتد إلى مسافة ٧٠٠ كيلومتر من مدينة روسو في وادي السنغال الى التار في الشمال ، ثم المحور الممتد من الشرق من روسو الى الغرب عند نياما ، كما يوجد محور مركزي . وفيما عد المحور الأول وبعض اجزاء المحور الثاني ، فإن الطرق ليس لها اتجاهات محددة ، وأن المركبات التي تقطع القطر تختار لها اتجاهاتها الخاصة .

وتعتبر الطرق البرية وسيلة النقل الوحيدة من الناحية العملية ، ومع أن كثافة شبكة الطرق تنسجم مع نمط توزيع السكان ، والفعاليات الاقتصادية فإن الوصول الى معظم أجزاء القطر محدد بحوالى نصف ايام السنة ، فالعواصف الرملية في الشمال ، والفيضانات في الجنوب ، وضعف عمليات الصيانة تؤدي الى توقف حركة المرور على الطرق . وبالنظر لانخفاض المستوى الاقتصادي فإن حركة

المرور المتولدة تكون قليلة كما أن معظم حركة نقل المسافرين تقع ضمن المنطقة الحديثة . أما حركة نقل البضائع فإنها تتكون من إستيرادات المواد الغذائية الأساسية والمنتجات النفطية إضافة إلى النقل المتولد من صناعة التعدين . وأما نقل المنتجات الزراعية والمواد المحلية فيشكل حوالى ١٠ بالمائة من مجموع البضائع .

ثانياً : الطرق البرية التي تربط الأقطار العربية الإفريقية ببعضها ومع العالم الخارجي

تتكوّن هذه الشبكة من خمسة طرق رئيسية أوصت بها جامعة الدول العربية وفيما يلي وصف موجز لهذه الطرق والأقطار التي تمر بها .

(١) طريق ساحل البحر الأحمر من الحدود السودانية المصرية إلى بور سودان : يمر هذا الطريق في جمهورية السودان الديمقراطية ، أما مقاطع الطريق ومساره فهي : الحدود السودانية المصرية - محمد قول - بور سودان . وقد أوضحت السودان أن طوله ٦٣٠ كلم ويحتاج إلى تمويل لغرض تنفيذه .

(٢) طريق الحدود السودانية المصرية - واحة سليمة - المالحه - الغاشر نيالا : ومن نيالا يتفرع إلى فرعين هما : (أ) نيالا - كاس - الحدود السودانية التشادية ؛ (ب) نيالا - الحدود السودانية مع أفريقيا الوسطى . هذا وتوصي جمهورية السودان الديمقراطية بتمويله لغرض التنفيذ .

(٣) طريق بور سودان - كسلا - واد مدني - الخرطوم - ملكال : (غرب النيل الأبيض) ثم يستمر مع قناة جويجلي حتى منقلا ومنها إلى جوبا ويربط السودان بأوغندا وزائير وكينيا . وسنبين مدى استكمال تنفيذ هذا الطريق وتفرعاته :

- بور سودان - هيا - كسلا - القصارف - وادي مدني - الخرطوم (مستكمل ومعبد) .
- الخرطوم - كوستي (مستكمل ومعبد) .
- كوستي - الرنك (تمت دراسته ويحتاج إلى تمويل لغرض تنفيذه) .
- الرنك - ملكال (لم تجر له دراسة ويحتاج إلى تمويل) .
- ملكال - جوبا (لم تجر له دراسة ويحتاج إلى تمويل) .

ومن جوبا يتفرع إلى ثلاثة طرق هي :

- جوبا - الحدود السودانية مع زائير وهذه الطرق غير منفذة
- جوبا - الحدود السودانية مع أوغندا وتحتاج إلى تمويل
- جوبا - الحدود السودانية مع كينيا لغرض التنفيذ .

(٤) طريق الخرطوم - دنقلا - وادي حلفا - الحدود المصرية السودانية مع وصلة من عبرى بين (دنقلا - واد حلفا) إلى واحة سليمة - الحدود السودانية الليبية : ويمر هذا الطريق في جمهورية السودان الديمقراطية ولم ينفذ حتى الآن . أما بشأن دراسته فتتمت على النحو التالي :

- الخرطوم - دنقلا (تمت دراسته)

- دنقلا - وادي حلفا - الحدود المصرية السودانية (أجريت دراسة مبدئية) .
- عبرى - واحة سليمة - الحدود السودانية الليبية (لم تجر دراسة)

(٥) الطريق الساحلي (على ساحل البحر الأبيض المتوسط) : الاسكندرية - مرسى مطروح - السلوم - طبرق - درنة - بنغازي - طرابلس - قابس في تونس - تونس - قسنطينة - الجزائر - وهران - وجدة - الرباط الدار البيضاء ، ثم ينحرف من الساحل الى مراكش - ويعود إلى الساحل عند أغادير - العيون - ثم يدخل موريتانيا عند بئر ام قرين - نواكشوط ثم يتجه شرقاً إلى العيون - ولاته .

يتضح من مسار الطريق أنه يمر في عدد من الأقطار العربية هي : جمهورية مصر العربية : الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية : الجمهورية التونسية : الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية : المملكة المغربية : الجمهورية الاسلامية الموريتانية .

هذا وسنوضح مقاطع الطريق ومساراته ومدى تنفيذه في الأقطار التي يمر بها على النحو التالي :

(أ) الجماهير العربية الليبية الشعبية الاشتراكية : الحدود الليبية المصرية - طبرق - درنة - العقورية - بنغازي - أجدابيا - مصراته - طرابلس - إلى الحدود الليبية التونسية وهذا الطريق مستكمل (معبد وجيد) .

وبالنسبة للجماهيرية هناك وصلات أخرى تحقق الربط مع السودان والجزائر وتشاد وهي :

أجدابيا - جالو - الكفرة - العوينات الشرقية - الحدود الليبية السودانية . وبالنسبة لتنفيذ الطريق فإن : أجدابيا - جالو (منفذ) : جالو - الكفرة (تحت التنفيذ) : الكفرة - العوينات الشرقية - الحدود الليبية السودانية (تم تصميمه وجاهز للتنفيذ) .

- طرابلس - العزيرية - غريان - نالوت - درج - غدامس - الحدود الليبية الجزائرية .
ونبين الأقسام المنفذة وغير المنفذة في هذا الطريق : طرابلس - العزيرية (منفذ) : العزيرية - غريان (منفذ) : غريان - نالوت (تحت التنفيذ) : نالوت - درج - غدامس (منفذ) .

كما وهناك طريق آخر تربط ليبيا بالجزائر هي : من مدينة غات على الحدود الليبية الجزائرية - العوينات الغربية - أوباري - سبها وفيه وصلة أيضاً بعد أوباري الى مرزق - تراغن - سبها وتلتقي هذه الطرق بعدة نقاط عن طريق شبكة طرق برية داخلية مع الطريق الرئيسي الساحلي .

- وهناك طريق القطرون - الحدود الليبية التشادية التي تربط ليبيا بتشاد عن طريق القطرون المتصل بشبكة الطرق الليبية وهذه الوصلة تم تصميمها ومهيئة للتنفيذ .

(ب) الجمهورية التونسية : ومساره كما يلي : (الحدود التونسية الليبية) - قابس - صفاقس - بوغيشة - تونس - الى الحدود التونسية الجزائرية وهذا الطريق معبد وجيد .

(ج) الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية : ومساره كما يلي : الحدود الجزائرية التونسية - عنابة - قسنطينة - الجزائر - وهران - تلمسان ثم إلى الحدود الجزائرية المغربية . وهذا الطريق مستكمل ومعبد كما وهناك طريق آخر يربط الجزائر بليبيا وهو يبدأ عند الحدود

الجزائرية الليبية في عين أم الناس - ورقلة - تميمون بشار - تندوف حيث أن هذا الطريق يصل بشار بالمحمدية على الطريق الرئيسي الساحلي . وهذا الطريق مستكمل وأوصت لجنة ممثلي الاقطار العربية بتبني طريق تندوف في الجزائر - بئر أم قرين في موريتانيا .

(د) المملكة المغربية : مساره كما يلي : الحدود المغربية الجزائرية - وجدة - تاويروت - جرسيف - تازة - فاس - مكناس - الرباط - الدار البيضاء - مراكش - أغادير - كوليم - طنطان - طرفاية - العيون - أبو كراع - إلى بئر أم قرين في موريتانيا وهذا الطريق معبد باستثناء جزء واقع بين أبو كراع والحدود الموريتانية . ومن هذا الطريق يتفرع طريق من الرباط - القنيطرة - العرائش - طنجة - وعن طريق طنجة يمكن تحقيق الربط مع أوروبا عبر مضيق جبل طارق وهذا الطريق معبد ، وهناك طريق يتفرع من الطريق الرئيسي الساحلي عند مكناس وطريق آخر يتفرع من الطريق الرئيسي الساحلي عند أغادير يلتقيان في مدينة الراشدية ويتابع مساره الى الحدود المغربية الجزائرية وهو طريق معبد . وقد أوضحت المغرب طريقاً آخر باعتباره أقصر من طريق طنطان - طرفاية - العيون - أبو كراع - بئر أم قرين في موريتانيا وهو طريق عبر الصحراء الغربية هو : طنطان - سمارة - كلسة زمور - ميك إلى فديرك في موريتانيا وبينت المغرب إنه تحت التنفيذ وسيكمل خلال خمس سنوات . إلا أن موريتانيا أوضحت أن المهم لديها هو طريق أبو كراع بئر أم قرين في الوقت الحاضر .

(هـ) الجمهورية الاسلامية الموريتانية : ومساره كما يلي : الحدود الموريتانية المغربية - بئر أم قرين - فديرك اطار - اكجوجت نواكشوط - عليق - بوجارا - كيفه - العيون - تميدغة - النعمة . ولاته - اما مراحل التنفيذ فهي على النحو التالي :

- بئر أم قرين - فديرك (تبدأ الدراسة له عام ١٩٨١) .
- فديرك - اطار - اكجوجت (بدأت الدراسة عام ١٩٨٠) .
- اكجوجت - نواكشوط - (معبد) ومن نواكشوط الى روسو (معبد) ، ويربط موريتانيا بالسنغال ومن عليق - بوكي لربط موريتانيا بالسنغال ايضاً وهذا الطريق يبدأ التنفيذ به عام ١٩٨١ والمؤمل اكتماله عام ١٩٨٢ .
- نواكشوط - عليق بوجارا - كيفه (معبد)
- كيفه - العيون - تميدغة (معبد)
- تميدغة - النعمة (سيبدأ بتنفيذه عام ١٩٨١ وسيكمل اوآخر العام نفسه) .
- النعمة - ولاته - الحدود مع مالي (لا توجد دراسة) او إجراء بشأنه وهناك طريق من العيون - ولدينح على الحدود مع مالي تمت دراسته ويؤمل تنفيذه عام ١٩٨٢ والمدة المقررة لاكماله سنتان .

هذا وتحتاج موريتانيا الى تمويل الطرق التالية : بئر أم قرين - فديرك ؛ فديرك - اطار - اكجوجت .

(و) مجلس الوحدة الافريقية : لقد اقر المجلس المذكور شبكة من الطرق البرية الرئيسية التي تربط اقطار القارة مع بعضها كما وتربطها بالعالم الخارجي ، وإن ما يقع منها ضمن الاقطار العربية في القارة الأفريقية هي :

- طريق نواكشوط - لاكوس : يبلغ طول هذا الطريق ٤٦٠٩ كيلومتر ويبلغ طول الجزء

المبلط منه ٣١٣٨ كيلومتراً (أي حوالي ٦٨ بالمائة) ويبلغ طول الجزء المغطى بالحصى ١٠١٦ كيلومتراً (أي حوالي ٢٢ بالمائة) وأما الباقي وطوله ٤٥٥ كيلومتراً (أي أقل من ١٠ بالمائة) ترابي. ويجري العمل في تلبيط الأجزاء المتبقية في الطريق. إن الجزء الواقع منه خلال موريتانيا والبالغ طوله ٢٠٤ كيلومترات مبلط بصورة كاملة.

- **طريق القاهرة - كابورن** : يربط هذا الطريق مصر مع بتسوانا ماراً بالسودان والحبشة وكينيا وتنزانيا وزامبيا، يبلغ طول الطريق ٩١٥٠ كيلومتراً منها ٥٣٦٦ كيلومتراً مبلطاً (أي ٥٨,٦ بالمائة) و ١٩٨٠ كيلومتراً مفروشة بالحصى (أي ٢١,٦ بالمائة) و ١٨٠٥ كيلومتراً منه ترابي وتتخذ الاجراءات لاكمال تلبيط الأجزاء المتبقية منه. وإن الجزء الواقع منه في مصر يبلغ طوله ١٢٦٥ كيلومتراً منه ٩٤٥ كيلومتراً مبلطاً والباقي ترابي. والجزء الواقع منه في السودان يبلغ طوله ١٥١٦ كيلومتراً منه ١٤١٤ كيلومتراً مبلطاً والباقي ترابي.

- **طريق الجزائر - لاقوس** : يربط هذا الطريق الجزائر ومالي والنيجر ونايجيريا، يبلغ طول الطريق ٨٥٩٤ كيلومتراً منها ٤١٥٧ كيلومتراً مبلطاً و ٤٨٩ كيلومتراً مفروشاً بالحصى و ٣٩٨٤ كيلومتراً ترابياً. ومع أن عمليات التلبيط تسير بصورة مقبولة في الجزائر وتونس إلا أن الأجزاء الواقعة في مالي والنيجر ما زالت ترابية. فالجزء الواقع في تونس والبالغ طوله ٥٠٧ كيلومتر مبلط بأجمعه، أما الجزء الواقع منه في الجزائر فيبلغ طوله ٣٢٦٦ كيلومتراً منها ٢٠٩٦ كيلومتراً مبلطاً والباقي ١١٧٠ كيلومتراً ترابياً. وتجري دراسة ربط شبكة الطرق الأفريقية مع شبكة الطرق الأوروبية عن طريق المغرب عبر مضيق جبل طارق محققاً الربط مع الجزء الغربي من شبكة الطرق الأوروبية. أما الربط الثاني فعن طريق القاهرة - أقطار المشرق العربي وتركيا محققاً الربط مع الجنوب الشرقي من شبكة الطرق الأوروبية.

ملاحظات وتوصيات

لا يزال قطاع النقل داخل القطر الواحد، وبين الأقطار العربية في أفريقيا في أطواره الأولى مما يتطلب النهوض بهذا القطاع بما يتلاءم ومتطلبات الحاضر والمستقبل آخذين بعين الاعتبار ما يجري من تحولات إجتماعية واقتصادية وسياسية على ساحة الوطن العربي. وإن التجزئة السياسية فرضت نوعاً من الإقليمية أدت الى عدم الاهتمام بهذا القطاع، وأن تحسين سبل النقل ووسائله وتطويرها يعد من المتطلبات الأساسية لنمو الوعي الوحدوي والتكامل الاقتصادي.

فخطوط السكك الحديدية تتكون من شبكات منفصلة وهي على العموم قليلة لا تفي بحاجة النقل بين الأقطار المعنية ولا تساعد إطلاقاً على أن تكون أساساً لاندماج إقتصادي إذ تعكس الخطوط الحديدية الموجودة حالياً التفكك السياسي الذي أوجده الاستعمار الأوروبي في المغرب العربي. وتنتشر شبكات الطرق البرية المعبدة داخل كل قطر إلا أنها ما زالت قليلة وغير قادرة على مواجهة النمو الاقتصادي، كما أن الطرق البرية بين هذه الأقطار قليلة وريئة بصورة عامة.

أما النقل النهري فهو متأخر لعدم صلاحية بعض الأنهار للملاحة بسبب قلة عمقها وتذبذب منسوب مياهها وكثرة المنعطفات في مجاريها. وبالنسبة للنقل البحري فإن هذا الجزء من الوطن العربي يشرف على عدة بحار مهمة ويسيطر على أهم المضائق والممرات التي توصل بينها مما جعله يتبوأ موقعاً مهماً في النقل البحري العالمي إلا أن موانئه بحاجة الى زيادة طاقتها وتحسين خدماتها إضافة الى توسيع الأسطول البحري العربي ليفي بمتطلبات التطور الاقتصادي.

ويمكننا في النهاية أن نؤكد على بعض التوصيات لمعالجة مشاكل الطرق والنقل في هذا الجزء من الوطن العربي وهي :

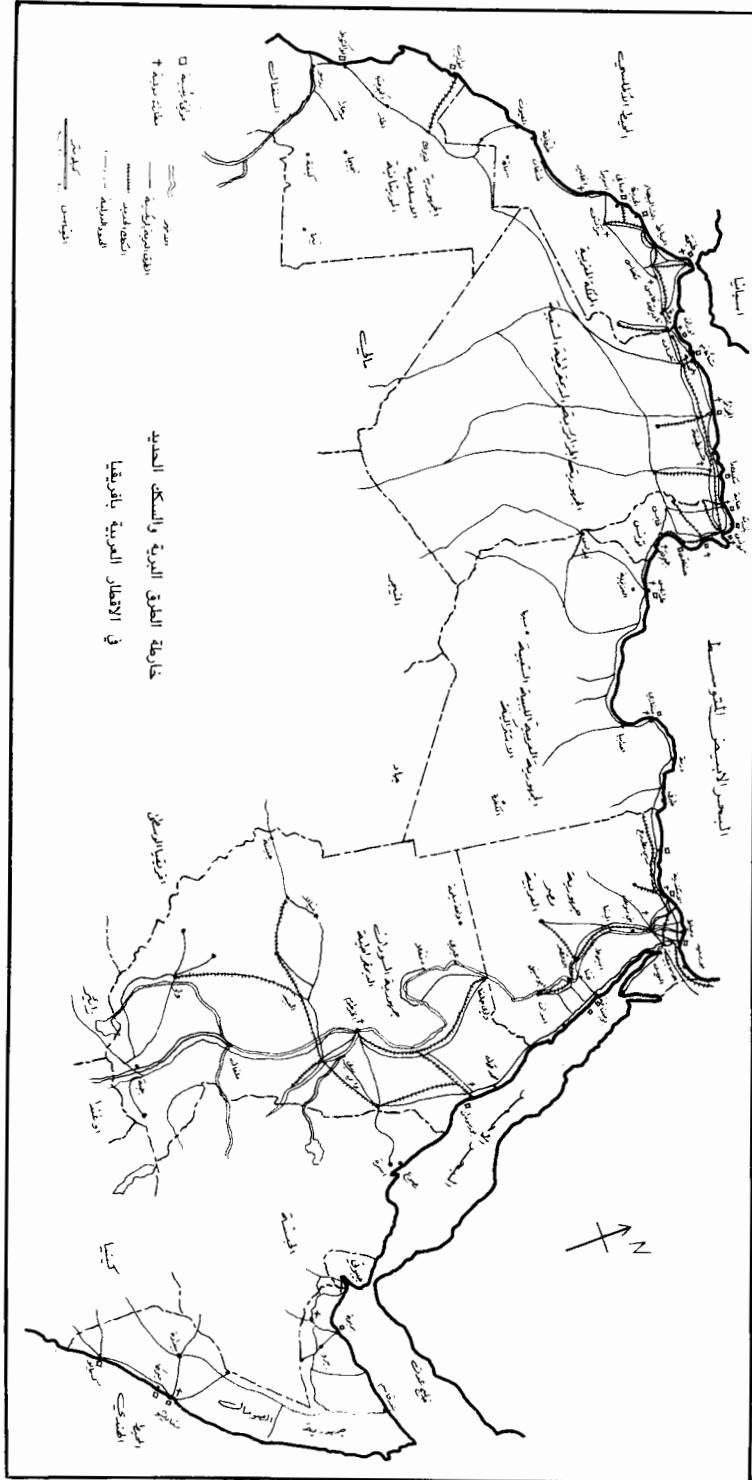
- إن معالجة مشاكل النقل ، تتطلب وضع خطة واضحة مبنية على مسح شامل لمصادر الثروات المعدنية ، والامكانات الزراعية والصناعية في المنطقة ، وتخطيط جهاز النقل من شبكات طرق برية وخطوط سكك حديد وموانئ بحرية ومطارات دولية ومحلية مع وسائل النقل اللازمة لها ؛ وذلك للايفاء بالحاجات الاقتصادية والاجتماعية بشكل كفؤ ، مع توجيه النقل المناسب إلى الوسيلة المناسبة واحداث جهاز للقيام بالدراسات المتطلبه للفعاليات المذكورة أعلاه ، وتقديم التوصيات ومتابعة تنفيذها .
- إعطاء الأسبقية لتنفيذ المحاور الرئيسة التي تربط أقطار المنطقة مع بعضها لزيادة التعاون فيما بينها ، يلي ذلك تطوير شبكات النقل الداخلية لكل قطر منها .
- اعتماد السكك الحديدية كوسيلة أفضل في نقل البضائع الثقيلة والمفككة وذات الحجم الكبير وللمسافات الطويلة .
- توحيد خطوط السكك الحديدية بهدف جعلها قياسية لزيادة كفاءة النقل وإدخال السرعة العالية تحقيقاً للمتطلبات الاقتصادية .
- التوسع في استخدام الأساليب الحديثة في النقل البحري والنقل البري .
- التركيز على صيانة الشبكات والوسائل والأجهزة بصورة دورية .
- الاهتمام بتدريب الكوادر لصيانة وتشغيل وإدارة الشبكات والوسائل وأجهزة ومستلزمات قطاع النقل لتأمين التشغيل المستمر بصورة كفؤة .
- تخصيص الاستثمارات اللازمة لتنفيذ نواقص شبكات ووسائل النقل □

جدول رقم (١)

مقارنة لشبكات النقل في الأقطار العربية بأفريقيا

| موريتانيا | المغرب | مصر | الصومال | السودان | الجمهورية العربية الليبية | الجزائر | قطر | البيانات |
|-----------|--------|--------|---------|---------|---------------------------|---------|--------|--|
| ١,٠٠ | ٠,٤٤٧ | ١ | ٠,٦٣٧ | ٢,٥ | ١,٧٦ | ٢,٣٨ | ٠,١٦٤ | المساحة (مليون كلم ^٢) |
| ١,٢ | ١٨,٣ | ٣٩ | ٣,٣ | ١٨ | ٢,٥٣ | ١٥,٧ | ٥,٩ | السكان (مليون) |
| ١,٢ | ٤١ | ٤٠ | ٥ | ٧ | ٢ | ٦,٦ | ٣٦ | الكثافة (شخص/كلم ^٢) |
| ٢ | ٢,٨ | ٢,٢ | ٢,٤ | ٢,٥ | ٣ | ٣,٢ | ٢,٣ | الزيادة السكانية (%) |
| ١٠ | ٣٧ | ٤٤ | ٢٦ | ١٣ | ٥٣ | ٥٠ | ٤٨ | نسبة الحضرة (%) |
| ٢٠٠ | ٦٧٠ | ٤٦٠ | ١١٠ | ١٧٠ | ٦٦٥٠ | ٧٨٠ | ٨٦٠ | دخل الفرد (دولار) |
| ٧٠٠٠ | ٣٠٠٠٠ | ٢٧٠٠٠ | ١٧٧٠٠ | ١٦٠٠٠ | ١٠٠٠٠ | ٧٩٠٠٠ | ١٧٠٠٠ | الطرق البرية (كلم) |
| ٥٠٠ | ٢٥٠٠٠ | ١٢٠٠٠ | ١٤٠٠ | ١٥٠٠ | ٥٠٠٠ | ٣٦٠٠٠ | ١٢٠٠٠ | الطرق المبلطة (كلم) |
| ٧ | ٦٧,١ | ٢٧ | ٢٧,٨ | ٦,٤ | ٥,٧ | ٣٣,٢ | ١٠٣,٧ | كثافة الطرق (كلم/١٠٠٠ كلم ^٢) |
| ٥,٨ | ١,٦ | ٠,٧ | ٥,٤ | ٠,٩ | ٤ | ٥ | ٢,٩ | كثافة الطرق (كلم/١٠٠٠ نسمة) |
| — | ٣٢٠٠٠٠ | ٢٣١٠٠٠ | ١٠٤٠٠ | ٥٢٤٠٠ | ٣٩٨٠٠٠ | ٣٥٠٠٠٠ | ١٠٠٠٠٠ | مجموع المركبات |
| — | ٥٧ | ١٦٩ | ٣١٧ | ٣٤٤ | ٦ | ٤٥ | ٥٩ | عدد السكان / عدد المركبات |
| ٧٤٠ | ٢٠٠٠ | ٣٩٠٠ | صفر | ٤٨٠٠ | صفر | ٤٠٠٠ | ٢٠٠٠ | خطوط السكك الحديدية (كلم) |
| ٠,٧ | ٤,٥ | ٣,٩ | صفر | ١,٩ | صفر | ١,٧ | ١٢ | كثافة السكك (كلم/١٠٠٠ كلم ^٢) |
| ٠,٦ | ٠,١ | ٠,١ | صفر | ٠,٣ | صفر | ٠,٣ | ٠,٣ | كثافة السكك (كلم/١٠٠٠ نسمة) |
| ٦٠٠ | صفر | ٣٥٠٠ | صفر | ١٧٠٠ | صفر | صفر | صفر | خطوط الملاحة النهرية (كلم) |
| ٣ | ٧ | ٦ | ٤ | ١ | ٢ | ١٠ | ٥ | الموانئ الرئيسية (عدد) |
| ٢ | ٣ | ١ | ١ | ١ | ٢ | ٤ | ٣ | المطارات الدولية (عدد) |
| ٩ | ٥ | ٩ | ٣ | ٤ | — | ١٠ | ٢ | المطارات المحلية (عدد) |

ملاحظة عامة : تشير العلامة « - » إلى أن البيانات غير متوفرة .



خارطة الطرق البرية والسكن الحديث في الأقاليم النيلية بأفريقيا

اطار عام لتطوير شبكة الطرق العربية المشتركة

د . أحمد علي سببتي

مسؤول تخطيط البنية الأساسية في المشاريع العربية
المشتركة . الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي .

يحلل هذا البحث الوضع الحالي لشبكة الطرق العربية المشتركة ويقترح تصوراً للاطار العام الذي يمكن تطويرها من خلاله والذي يحدد الشكل الذي يمكن أن تصير عليه الشبكة بنهاية القرن الحالي ، ويقترح التطوير اللازم لبعض الوصلات وألوياته ، وتكلفته التقديرية بأسعار ١٩٨١ وذلك خلال كل من العقدين الحالي والقادم ، ثم يترجمه إلى مشاريع محددة مبيناً درجة جاهزية كل مشروع للتنفيذ والعمل المطلوب لإكماله . ويبلغ طول هذه الشبكة حوالي ٨١٠٠٠ كلم منها حوالي ٤٢٠٠٠ كلم بحاجة الى تطوير مقسمة الى حوالي ٢٦٠٠٠ كلم من الطرق بحاجة إلى إنشاء وسفلتة والباقي بحاجة إلى تحسين (١٦٠٠٠ كلم) وتقدر تكلفة هذا التطوير بحوالي ٢٢ مليار دولار منها حوالي ١٧.٥ مليار دولار تكلفة الأعمال المقترح تنفيذها خلال العقد الحالي والباقي ما سوف ينفق في العقد القادم .

أولاً : مقدمة

تواجه الأقطار العربية تحدياً مزدوجاً في عملية تنمية أقطارها إقتصادياً وإجتماعياً . فمن جهة ، يضع كل قطر مخططاً للتنمية بناء على المعطيات الإقتصادية والإجتماعية الداخلية ومتطلبات التنمية فيه . ومن جهة ثانية ، يزداد شعور هذه الأقطار باطراد بضرورة التنسيق بين خططها قدر الامكان نظراً لما يمكن أن يحققه هذا التنسيق من توفير في المال والجهد لتنمية هذه الأقطار . لذلك فإنها أولت عملية التنسيق فيما بينها في مجال التنمية أهمية كبيرة ، إذ وضعت استراتيجية للتنمية العربية الشاملة أقرت في مؤتمر القمة الذي عقد في تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٠ في عمان . كما طلبت هذه الأقطار إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ترجمة هذه الاستراتيجية إلى خطة قومية شاملة للتنمية تعكف الأمانة الآن على وضعها . وأهم هدف تتوخى هذه الاستراتيجية - وبالتالي الخطة القومية المقترحة - تحقيقه هو التكامل الاقتصادي العربي . وهناك عوامل عديدة مهمة لتحقيق هذا التكامل ، منها عاملان للنقل ، دور بازر فيهما هما : زيادة التبادل التجاري بين الأقطار العربية ؛ وتبادل وسائل الإنتاج بين هذه الأقطار وبالأخص

رأس المال وانتقال العمالة .

وتعتبر سهولة نقل البضائع وتنقل الأشخاص عاملاً مهماً في تحديد مواقع واتجاهات النشاطات الاقتصادية الجديدة داخل بلد معين وبين مجموعة من البلدان . وينطبق هذا الوضع بالأخص على الدول النامية ، ومنها البلدان العربية . فبينما تشكل تكلفة النقل في الدول الصناعية حوالى ١٠ بالمائة من التكلفة النهائية لمنتجاتها الصناعية ، بسبب وجود شبكات حديثة ، مترابطة ومتكاملة للنقل بوسائله المختلفة ، وتشكل هذه التكلفة نسبة اعلى بكثير في الدول النامية تبلغ احياناً ٥٠ بالمائة من التكلفة النهائية لبعض المنتجات بسبب ضعف شبكات النقل فيها وعدم ترابطها^(١) . وزيادة تكلفة الإنتاج هذه تؤثر عكسياً على عملية التنمية الاقتصادية لمناطق الإنتاج . فالأماكن التي يسهل فيها نقل البضائع والأشخاص مرشحة لتوطين بعض الصناعات فيها (إذا ما توافرت العوامل الأخرى اللازمة لهذه الصناعات) وبالتالي تنمو هذه وتتطور على حساب المناطق التي تشكو فقراً في وسائل النقل . وفي الوقت نفسه فإن تقليل نفقات نقل البضائع من مراكز الانتاج إلى مراكز التوزيع والاستهلاك سيمكن البلد من تطوير مناطقه النائية باستغلال المناجم والأراضي الزراعية الثانوية فيه ، وبالتالي من خلق مراكز جديدة للعمالة ، لسكان تلك المناطق وتنشيط إقتصادها وتنميتها إجتماعياً .

إن حجم التبادل التجاري بين الأقطار العربية حالياً لا يتعدى ٦ بالمائة من حجم تجارتها العالمية ، وقد يرى البعض أن هذا الحجم لا يبرر إنشاء شبكات حديثة متكاملة للنقل البري بين هذه البلاد خاصة ، وأن تنقل الأشخاص بينها يتم معظمه بوسيلة النقل الجوي . إن هذا القول يماثل النظرية القائلة أن أسلم استراتيجية للاستثمار في قطاع النقل ، هو الانتظار إلى أن يفوق حجم الطلب على وسائل النقل طاقتها الاستيعابية ، لاتخاذ الاجراءات اللازمة لزيادة السعة وتحسين الوسيلة ، وبالأخص في البلدان ذات الموارد المالية القليلة . إلا أن الحال في معظم الأحيان ، وبالأخص في الدول الأقل نمواً ، لا تسمح بهذا الانتظار ، نظراً لأن وسائل النقل فيها تكاد تكون معدومة . وقد دلت التجربة ، على أنه في الأماكن التي أنشئت فيها وسائل النقل ، تحولت هذه الوسائل إلى أحد أهم العوامل ، في عملية التنمية الاقتصادية لتلك المناطق . ومن المفيد التنبيه إلى أن إيجاد وسيلة للنقل في منطقة ما ، ليس كافياً بحد ذاته لتنمية تلك المنطقة ، إن لم تتوافر فيها العناصر الأخرى الضرورية للتنمية والأموال اللازمة لاستغلال هذه العناصر .

وإدراكاً من الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي للدور المهم الذي يمكن للنقل أن يقوم به في عملية تحقيق التكامل الاقتصادي العربي ، فإنه يقوم حالياً بدراسة تستهدف وضع إطار عام لتطوير قطاع النقل في الوطن العربي ، حتى نهاية القرن الحالي وذلك بغرض المساعدة في تحقيق الربط في النقل بين الأقطار العربية ، وبينها وبين العالم الخارجي . والصندوق بصدد إنهاء دراسة وسيلة النقل البري بقسميها : الطرق والسكك الحديدية ، وهو بسبيل إصدار التقارير المتعلقة بهذه الوسيلة . وسيقوم الصندوق في مرحلة لاحقة بدراسة وسيلتي النقل البحري والجوي . وتبرز هذه الورقة أهم النتائج التي توصلت اليها الدراسة عن شبكة الطرق العربية المشتركة (ش . ط . ع . م) .

World Bank. International Bank for Reconstruction and Development, *Transportation Sec-* (١)
tor Working paper (Washington D.C.: World Bank, 1972).

(١) أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الوضع الحالي لشبكة الطرق العربية المشتركة إستناداً إلى المعلومات المتوافرة عنها واقتراح الصورة المكتملة لهذه الشبكة وحاجات تطويرها لنهاية القرن الحالي ، وأولوياته خلال العقدين الحالي والمقبل وتكلفة التطوير ومن ثم ترجمته الى مشاريع محددة تنفذ في كل عقد .

(٢) منهج الدراسة

يمكن تلخيص المناهج المتاحة للباحث لتحقيق الأهداف المشار إليها أعلاه بالخطوات التالية :

(١) تقدير حجم الطلب الحالي على ش. ط. ع. م. ووضع تصورات بديلة لتوقعات نموه في المستقبل وأسس هذه التوقعات .

(ب) اقتراح عدة تصورات بديلة لشبكة الطرق بكافة أقسامها .

(ج) وضع المعايير المناسبة لاختيار التصور الأكثر احتمالاً لنمو الطلب مستقبلاً ومن ثم ملاءمته للشبكات البديلة واختيار الشبكة الأنسب .

(د) إخضاع الشبكة المختارة للدرس والتحليل لتجديد حاجات تطويرها وحساب تكلفته .

(هـ) ترجمة التطوير المقترح إلى أفكار مشاريع محددة واقتراح أولويات التنفيذ .

ويتطلب هذا المنهج توافر الكثير من المعلومات اللازمة وبالدرجة الكافية من التفصيل ، منها المعلومات عن النشاط الاقتصادي في كل بلد ، وحجم التبادل التجاري داخله حسب مراكز الانتاج ومراكز التوزيع ، والاستهلاك والتصدير ، وكذلك حجم حركة نقل المسافرين ضمن البلد وبينه وبين العالم الخارجي حسب مراكز الدخول والخروج . وتتطلب أيضاً معلومات مفصلة عن المواصفات الفنية للطرق وحجم الحركة الحالية عليها وحالتها الراهنة ووضع صيانتها ، والسياسات التي تتبعها الدولة في الصيانة ونوعها ، وفي تطوير وسيلة النقل البري عموماً والاستثمارات المرصودة لهذا الغرض . وقد تم جمع الكثير من المعلومات اللازمة لهذه الدراسة عن طريق البعثات الميدانية والمراسلة مع الأقطار والاستعانة بالدراسات السابقة في هذا الميدان . فقد قامت بعثات ميدانية من الصندوق بجمع معظم المعلومات اللازمة من موريتانيا والمغرب والجزائر وتونس وليبيا وسوريا والأردن والسودان والصومال وجيبوتي والكويت . وأرسلت الاستثمارات اللازمة لبقية الأقطار وتسلم الصندوق رداً من السعودية والبحرين فقط . واستعانت الدراسة بالمعلومات الواردة في الدراسات القطرية لقطاع النقل في كل من سوريا ومصر والسودان والكويت ، وفي دراسة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا عن قطاع النقل في الأقطار العربية الآسيوية^(٢) ودراسة مجلس الوحدة الاقتصادية العربية عن شبكتي الطرق والسكك الحديدية^(٣) ودراسة

(٢) الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، « دراسة تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا ، » بيروت ، كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٩ ، ج ٣ .

(٣) مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، « شبكتا الطرق البرية والخطوط الحديدية لربط الأقطار لعربية ببعضها وربطها بالعالم الخارجي ، » تونس ، أيار / مايو ١٩٨٠ . (وثيقة رقم (٢)) .

اللجنة الاقتصادية لأفريقيا عن « عقد النقل في إفريقيا»^(٤) .

وعلى الرغم من وفرة المعلومات المجمعّة إلا أن معظمها ظل ناقصاً . وادى عدم الحصول على كافة المعلومات اللازمة إلى اتباع منهج مبسط للدراسة يعتقد أنه يفى بالغرض ويتلخص بالآتي :

- القيام بدراسة عامة لمكونات الطلب الحالي على النقل بين الأقطار العربية بناء على عدة مؤشرات ومحاولة إسقاط الطلب الحالي لغاية سنة ١٩٩٠ بافتراض معدلات مختلفة للنمو^(٥) .

- دراسة وتقويم الوضع الحالي لكل قسم في الشبكة وفقاً لأسس ومعايير محددة .

- إقتراح تصور لما يتوقع أن تكون عليه الصورة المكتملة لـ ش . ط . ع . م . بنهاية القرن الحالي وتحديد أقسام هذه الشبكة .

- اقتراح أسس ومعايير لتحديد التطوير اللازم لأقسام الشبكة لكي تصبح مكتملة بنهاية القرن الحالي وحساب التكلفة التقديرية للتطوير المطلوب ومن ثم تحديد أولويات هذا التطوير بناء على معايير محددة .

- ترجمة التطوير المقترح في (د) الى مشاريع تحدد : العمل المطلوب لتطوير كل وصلة : التكلفة التقديرية : توقيت العمل خلال العامين الحالي والمقبل وبعد عام ٢٠٠٠ .

وقد قسمت البلاد العربية الى مجموعات^(٦) جغرافية متجاورة لتسهيل دراسة أقسام ش . ط . ع . م . داخل كل مجموعة . وهذه المجموعات هي :

- الأقطار العربية الآسيوية : وعددها ١٢ بلداً مقسمة إلى أقطار :
- المشرق العربي : لبنان ، سوريا ، الأردن والصفحة الغربية ، العراق .
- الخليج والجزيرة العربية : الكويت ، السعودية ، قطر ، البحرين ، الامارات ، عمان ، اليمن الجنوبي ، واليمن الشمالي .

○ الأقطار العربية الأفريقية : وعددها ٩ أقطار مقسمة الى اقطار :

- القرن الأفريقي : جيبوتي والصومال .
- وادي النيل : مصر والسودان .
- المغرب العربي : ليبيا ، تونس ، الجزائر ، المغرب ، موريتانيا .

ثانياً : شبكة الطرق العربية المشتركة

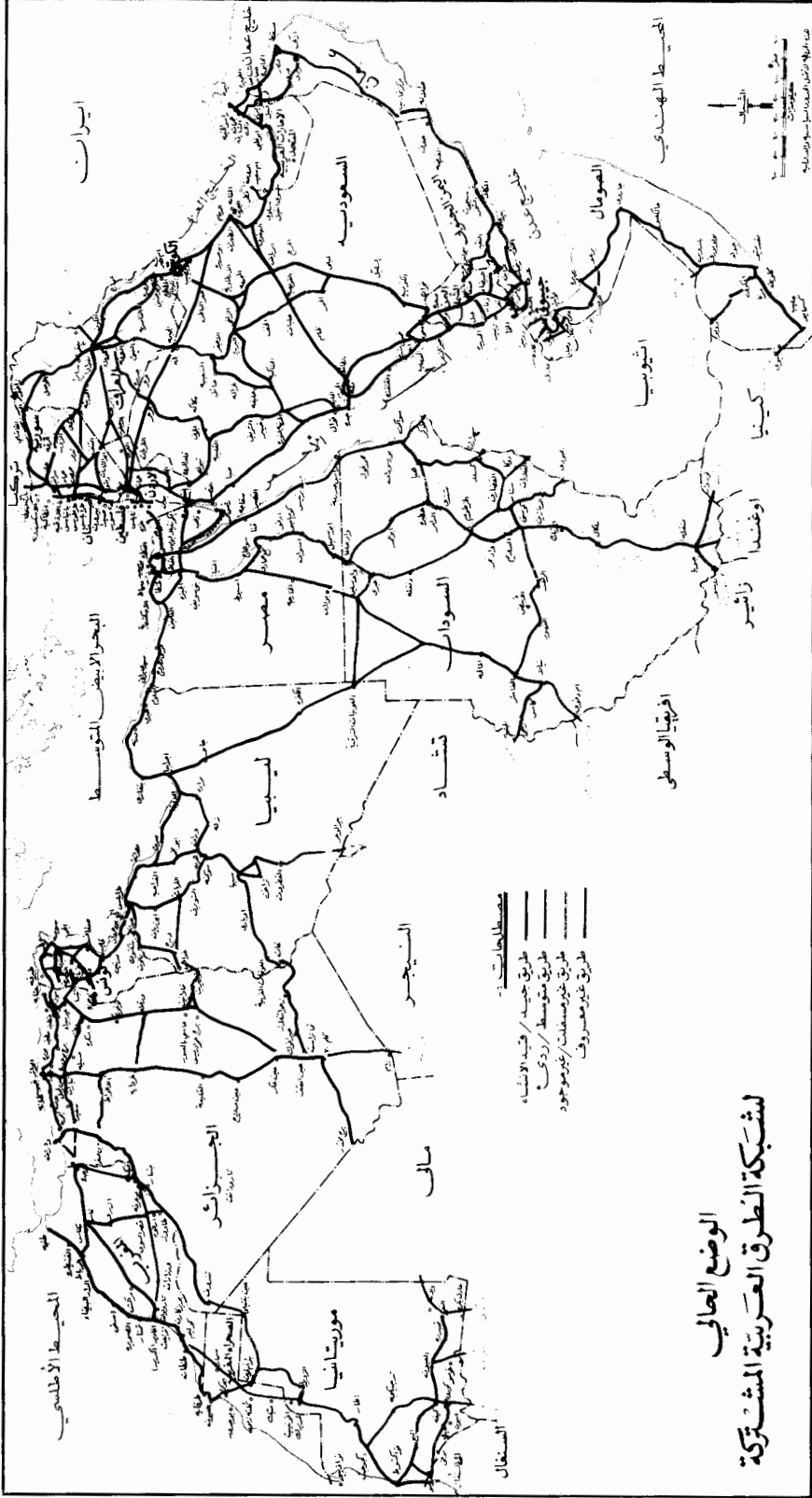
(١) تعريف الطرق العربية المشتركة

لأغراض هذه الدراسة اعتبر الطريق العربي مشتركاً إذا كان يستعمل (أو يمكن أن

(٤) الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لأفريقيا . « عقد النقل والمواصلات في أفريقيا ، ١٩٧٨ - ١٩٧٩ ، » (غير مؤرخة) .

(٥) الصندوق العربي ، دراسة اطار عام لتطوير قطاع النقل في الوطن العربي (الكويت : الصندوق العربي ، ١٩٨١) ، ج ٢ ، « مؤشرات الطلب ، » .

(٦) لا يتضمن هذا التقسيم اي مدلول سياسي وإنما وضع لتسهيل البحث .



الوضع العالمي
 لشبكة الطرق العربية المشتركة

موسم قح ١

يستعمل) لتنقل الأشخاص والبضائع بين الأقطار العربية وبينها وبين العالم الخارجي . سواء كان هذا الطريق إمتداداً لطريق ما في بلد معين عبر حدود البلد المجاور له ، أو أنه يقع بكامله ضمن بلد واحد ولكنه يستعمل كجزء من شبكة الطرق التي تربط البلدين . وقد روعي في هذا التعريف العوامل الجغرافية والاقتصادية والاستراتيجية والقومية .

(٢) تصنيف الطرق

تصنف الطرق بناء على مواصفاتها الفنية والوظيفية كما يلي :

(١) **الطرق الرئيسية** : وتشمل الوصلات ذات التصميم الفني العالي لجهة عرض السطح المسفلت ونوعه وطاقته الاستيعابية العالية . وتستعمل هذه الطرق للمسافات الطويلة وتستوعب احجاماً كثيفة للمرور وتسمح بسرعة عالية ، وهي تصل بين النقاط المهمة في داخل البلد وبين البلدان مثل العواصم والمدن الرئيسية والموانئ وهي ما تسمى وظيفياً بالطرق الشريانية (Arterials) وتنقسم الطرق الرئيسية الى نوعين هما :

- **الطرق الأولية** : وتتكوّن من أربعة مسارب أو أكثر لا يقل عرض المسرب عن ٣,٥ م وقد يفصل بين كل اثنين منها فاصل^(٧) .

- **طرق الفئة الأولى** : وتتكوّن من مسربين بالمواصفات ذاتها التي تتصف بها الطرق الأولية .

(ب) **الطرق الثانوية** : تصمم هذه الطرق بمواصفات فنية أقل من الطرق الرئيسية لجهة عرض السطح المسفلت وعدد المسارب والسرعة التصميمية وحجم المرور . وتستعمل هذه الطرق لوصول الطرق الشريانية بعضها ببعض أو لوصولها بالموانئ المجاورة لها ، وهي تعرف وظيفياً بالطرق المجمع (Collectors) . وتنقسم الطرق الثانوية الى فئتين هما :

- **طرق الفئة الثانية** : وتكون عادة من مسربين لا يقل عرض المسرب عن ٣,٠ م .

- **طرق الفئة الثالثة** : وتتكوّن من مسربين عرض المسرب يقل عن ٣,٠ م .

(ج) **أسس تحديد شبكة الطرق العربية المشتركة** : تقترح هذه الدراسة أربعة معايير لتحديد أقسام شبكات الطرق القطرية التي يمكن تضمينها في ش. ط. ع. م. وهذه المعايير هي :

○ **الأسس الجغرافية** : روعي في تحديد ش. ط. ع. م. ربط البلدان العربية ببعضها البعض وبالعالم الخارجي عبر أكثر من نقطة مشتركة بينها بما فيها الأرياف . وقد اعتبر أن الربط من الداخل (الأرياف) مهم كالربط بين العواصم والموانئ والمرافق الرئيسية في هذه الأقطار (وإن لم يعط الأولوية نفسها) . وهكذا لعبت الجغرافية دوراً أساسياً ومهماً في تحديد امتداد ش. ط. ع. م. وتداخلها في أقطار الوطن العربي مما يضيف عليها صفة الشمولية . وبهذا تختلف عن ش. ط. ع. م. التي اقترحتها كل من الأكوا ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية واللجنة الدائمة للنقل والمواصلات في جامعة الدول العربية التي ركزت على ربط النقاط المهمة والرئيسية في الأقطار العربية فقط . وبهذا حددت الدراسة الحالية الصورة المكتملة لما يتوقع أن

تكون عليه ش.ط.ع.م. بغض النظر عن عاملي التكلفة والزمن اللازمين لتحقيق هذه الصورة وإخراجها إلى حيز الوجود .

○ **الأسس الاقتصادية والاجتماعية** : سبق أن بيّنا أهمية الدور الذي يلعبه النقل في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدول النامية وبالأخص دوره في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي .

○ **الأسس الاستراتيجية** : اعتمدت الأهمية الاستراتيجية لبعض الوصلات كعامل مهم وكاف لتضمينها في ش.ط.ع.م. فمثلاً ، الوصلة من تدمر إلى البوكمال فالحدود العراقية (كامل الوصلة في سوريا) لها أهميتها الاستراتيجية لاكمال الوصل المباشر بين الساحل السوري في الوسط ومدينة بغداد ومن ثم أقطار الخليج العربي .

○ **خطط الأقطار** : اعتبرت خطط الأقطار لبعض الوصلات عنصراً مهماً في تحديد ش.ط.ع.م. إذ استعملت كمؤشر للمنحى الذي ستأخذه الأقطار في تطوير وتنمية قطاع النقل فيها وبالأخص أقسام الطرق التي تعتبرها هذه الأقطار طرقاً عربية مشتركة .

(د) **تحديد الشبكة** : حددت شبكة الطرق العربية المشتركة بتطبيق الأسس الواردة في (ج) على الشبكات القطرية في الأقطار العربية، وتشكل ش.ط.ع.م. مجموعة الطرق الرئيسية والثانوية القطرية التي تستعمل أو يمكن أن تستعمل لتنقل الاشخاص والبضائع بين الأقطار العربية وبينها وبين العالم الخارجي (الخريطة رقم ١) . ويقدر طول هذه الشبكة بحوالي ٨١٠٠٠ كلم منها ٣٧٨٠٠ كلم (٤٦ بالمائة) طرقاً رئيسية والباقي (٥٤ بالمائة) طرقاً ثانوية . وتتوزع هذه الشبكة الى حوالي ٢٨٠٠٠ كلم (٣٥ بالمائة) في الأقطار العربية الآسيوية و ٥٣٠٠٠ كلم (٦٥ بالمائة) في الأقطار العربية الأفريقية . ويبين الملحق رقم (١) ، (العمود ١١ وما بعد) ، حصة كل بلد عربي من هذه الشبكة . كما يلخص الجدول رقم (١) هذا التوزيع على مجموعات الأقطار العربية في كل قارة .

ويتصل قسماً الشبكة الآسيوية والأفريقي بالعبارات عبر البحر الأحمر في خمس نقاط رئيسية (الخريطة رقم (١)) وهي :

- العقبة (الأردن) إلى الكونتيل (سيناء) .
- القصبة (السعودية) إلى دهب (سيناء) .
- جدة (السعودية) إلى محمد قول (السودان) .
- السقية (اليمن الجنوبي) إلى لوايدا (جيبوتي) .
- السقية (اليمن الجنوبي) إلى زيلع (الصومال) .

(هـ) **مزايا الشبكة** : تتمتع ش.ط.ع.م. المقترحة بثلاث مزايا مهمة هي :

- **الشمولية** : شملت الشبكة الربط بين الأقطار العربية من الداخل وأعطته الأهمية نفسها (وليس الأولوية) التي أعطتها للربط بين عواصم هذه الأقطار ومرافقها الهامة .

- **الاكتمال** : اقترحت الدراسة الصورة المكتملة التي يجب أن تكون عليها ش.ط.ع.م. بغض النظر عن عاملي الزمن والتكلفة اللازمين لتنفيذها .

- **التقسيم القطري** : حددت الدراسة الأجزاء في ش.ط.ع.م. التي تقع داخل كل قطر عربي

وعالجتها على هذا الأساس . ويؤمل أن تساهم الأقطار في تقويم المعلومات الواردة عن أقسام ش.ط.ع.م. الواقعة ضمن أراضيها لجهة الوصلات التي حددت كجزء من ش.ط.ع.م. أو المواصفات الفنية الواردة في هذه الدراسة عن الوصلات أو التطوير المقترح لها .

جدول رقم (١)

توزيع أطوال شبكة الطرق العربية المشتركة على مجموعات الأقطار

| ملاحظات | الطول (كلم) | المجموعة | القارة |
|--|------------------------|---|------------------------------|
| يتصدر العراق هذه المجموعة تتصدر المملكة العربية السعودية هذه المجموعة | ٨٥٢٥ ١٩٦٧٥ | المشرق العربي الخليج والجزيرة العربية | الأقطار العربية الآسيوية |
| | ٢٨٢٠٠ | مجموع الأقطار العربية الآسيوية | |
| تتصدر الصومال هذه المجموعة تتصدر السودان هذه المجموعة تتصدر الجزائر هذه المجموعة | ٤٢٥٠ ١٧٢٥٠ ٣١٤٥٠ | القرن الأفريقي وادي النيل أقطار المغرب العربي | الأقطار العربية الأفريقية |
| | ٥٢٩٥٠ | مجموع الأقطار العربية الأفريقية | |
| | ٨١١٥٠ | المجموع الكلي | |

المصدر : انظر الخريطة رقم (١) .

(و) شبكة الطرق العربية المشتركة والشبكات القطرية : يتبين من الملحق رقم (١) أن الطول الكلي للشبكات القطرية للبلدان العربية يبلغ حوالي ٤٤٠ الف كلم منها حوالي ١٧٠ الف كلم (٣٩ بالمائة) مسفلت والباقي (٦١ بالمائة) غير مسفلت . وتمثل هذه الطرق كثافة تقدر بحوالي ٣١ كلم لكل ١٠٠٠ كلم^٢ من مساحة الوطن العربي البالغة حوالي ١٤ مليون كلم^٢ ، وكثافة حوالي ٣ كلم لكل ١٠٠٠ من سكان الوطن العربي المقدر عددهم عام ١٩٨٠ بحوالي ١٦٠ مليون نسمة . وتنقسم هذه الشبكات الى حوالي ١١٥ الف كلم في الأقطار العربية الآسيوية (دول الأكوأ) (٢٦ بالمائة) و (٣٢٥ الف كلم (٧٤ بالمائة) في الأقطار العربية الأفريقية . وتمثل هذه الأطوال في كل من مجموعات الأقطار هذه الكثافة الوسطية ذاتها (٣١ كلم لكل ١٠٠٠ كلم^٢) السائدة في الوطن العربي . وكذلك يتبين من الملحق رقم (١) أن ش.ط.ع.م. تبلغ حوالي ١٨,٥ بالمائة من مجموع الشبكات القطرية وتمثل كثافة حوالي ٦ كلم لكل ١٠٠٠ كلم^٢ من مساحة الوطن العربي وحوالي ٠,٥٠ كلم لكل ألف شخص من السكان . كما يبين الملحق رقم (١) أيضاً أن حوالي ٧٢ بالمائة من ش.ط.ع.م. مسفلتة مقارنة بـ ٣٩ بالمائة من الشبكات القطرية المسفلتة . ويفصل الملحق رقم (١) هذه الكثافات ونسبتها في كل قطر وكل مجموعة أقطار .

ثالثاً : الوضع الحالي للشبكة

(١) الوضع الحالي حسب تصنيف الطرق

يبيّن الملحق رقم(٢) أصناف ش.ط.ع.م.^(٨) في كل قطر وفي كل مجموعة أقطار عربية. ويستدل من هذا الملحق أن ش.ط.ع.م. تنقسم الى حوالي ٣٧٨٠٠ كلم (٤٦ بالمائة) من الطرق الرئيسية وحوالي ١٤٨٥٠ كلم (١٩ بالمائة) من الطرق الثانوية و ٥٥٠٠ كلم (٧ بالمائة) لا يعرف وضعها على وجه التحديد ، والباقي وقدره حوالي ٢٣٠٠٠ كلم (٢٨ بالمائة) يتكوّن من طرق ومسارات ترابية . كما تنقسم الأقسام الرئيسية الى حوالي ٤١٠٠ كلم من الطرق الأولية و ٣٣٧٠٠ كلم من الطرق « فئة اولى » ، وأما الطرق الثانوية فمنها حوالي ٥٧٥٠ كلم من الطرق « فئة ثانية » و ٩١٠٠ كلم من الطرق « فئة ثالثة » . والوصلات التي لم يعرف وضعها على وجه التحديد هي تلك الواقعة في الضفة الغربية وغزة وسيناء (١٢٧٥ كلم) وكذلك بعض الوصلات في تونس والجزائر (٤٢٢٥ كلم) لم تتوافر عنها المعلومات المطلوبة . ويبيّن الملحق رقم (٢) أن حوالي ٢٨ بالمائة من الشبكة بحاجة الى الانشاء والسفلة فقط .

(٢) الوضع الحالي للشبكة حسب المواصفات الفنية

لا توجد أسس فنية موحدة في الأقطار العربية لتصميم الطرق وتنفيذها وتصنيفها . ويتبع كل قطر الأسس الفنية التي يرى أنها مناسبة لشبكة الطرق القطرية فيه . ولغرض هذه الدراسة اقترحت المواصفات التالية :

(أ) **السطح المسفلت للطريق** : العرض ، عدد المسارب ، نوع السطح ، الحمّل المحوري ، الحالة الحاضرة .

(ب) **مسار الطريق** : أقل شعاع مسموح به^(٩) ، أقصى ميلان مسموح به^(١٠) ، السرعة التصميمية ، الحالة الحاضرة .

واستعملت الأوصاف التالية لتحديد الوضع الحالي لأقسام الشبكة وهي : غير معروف ، جيد ، وسط ، رديء ، غير موجود^(١١) . وفي بعض الحالات لم تتوافر المعلومات اللازمة لهذا التوصيف وإنما أوردت بعض الأقطار وصفاً للحالة الحاضرة لبعض الوصلات فيها واعتمد ذلك الوصف لتبيان الحالة الحاضرة لتلك الوصلات . وفي حالة غياب المعلومات عن الوصلات كلياً اعتبرت أنها غير معروفة الوضع . والجدير بالذكر أن هناك مواصفات فنية أخرى إضافة إلى ما تقدم يمكن أن تستعمل للدلالة على الوضع الحالي للأقسام المسفلتة من الشبكة مثل وجود الأكتاف على جانبي الطريق ، وعرض الكتف وحالة سطحها ، ووجود الفاصل في الطرق الأولية وعرضه .. الخ ، الا أن الدراسة اكتفت بأهم المواصفات الفنية لتحديد الوضع الحالي للشبكة .

(٨) الطرق العربية المشتركة .

Minimum Radius .

(٩)

Maximum Gradient .

(١٠)

(١١) إما مسار ترابي بحاجة إلى سفلة او وصلة بحاجة إلى إنشاء وسفلة .

(٣) توصيف الوضع الحالي

يبين الملحق رقم (٢) الوضع الحالي لحصة كل قطر من ش.ط.ع.م. ونسبة كل نوع من أقسام الشبكة فيه إلى حصته من الشبكة وإلى حصة مجموعة الأقطار التي تضم ذلك القطر وإلى حصة القارة التي يقع فيها القطر من الشبكة وإلى الطول الكلي للشبكة . وتنقسم ش.ط.ع.م. البالغ طولها حوالي ٨١٠٠٠ كلم إلى الأقسام التالية المبينة في الخريطة رقم (١) :

- أقسام جيدة : ٤٢٢٦ كلم (٥٢ بالمائة) .
- أقسام متوسطة : ٧٤٥٥ كلم (٩ بالمائة) .
- أقسام رديئة : ٢٧٥٠ كلم (٤ بالمائة) .
- أقسام غير موجودة : ٢٣١٨٥ كلم (٢٨ بالمائة) .
- أقسام غير معروفة الوضع : ٥٥٠٠ كلم (٧ بالمائة) .

ويخصص الجدول رقم (٢) هذا التقسيم في الشبكتين الآسيوية والأفريقية .

جدول رقم (٢)

ملخص الوضع الحالي لأقسام الطرق العربية المشتركة في مجموعات الأقطار

| القارة | المجموعة | مسفلت | | | | المجموع |
|---------------------------------|---|-----------|-------|------|------|---------|
| | | غير معروف | جيد | وسط | رديء | |
| آسيا | المشرق العربي الخليج والجزيرة العربية | ٢٠٠ | ٤٠٢٥ | ١٨٠٠ | ١٣٠٠ | ٨٥٢٥ |
| | | - | ١٤٤٦٠ | ١٤٥٥ | ٢٣٥ | ١٩٦٧٥ |
| أفريقيا | القرن الأفريقي وادي النيل المغرب العربي | - | ٢٥٥٠ | ٣٥٠ | - | ١٣٥٠ |
| | | ١٠٧٥ | ٤٢٢٥ | ٨٠٠ | ٧٠٠ | ١٧٢٥٠ |
| | | ٤٢٢٥ | ١٧٠٠٠ | ٣٠٥٠ | ٥٢٥ | ٣١٤٥٠ |
| مجموع الأقطار العربية الآسيوية | | ٢٠٠ | ١٨٤٨٥ | ٣٢٥٥ | ١٥٢٥ | ٢٨٢٠٠ |
| مجموع الأقطار العربية الأفريقية | | ٥٣٠٠ | ٢٣٧٧٥ | ٤٢٠٠ | ١٢٢٥ | ٥٢٩٥٠ |
| المجموع الكلي | | ٥٥٠٠ | ٤٢٢٦٠ | ٧٤٥٥ | ٢٧٥٠ | ٨١١٥٠ |

المصدر : احتسب على أساس المعلومات المجمع من الأقطار والدراسات .

(٤) تقويم الوضع الحالي لشبكة الطرق العربية المشتركة

يتبين مما تقدم أن معظم أقسام ش.ط.ع.م. مكتملة وأن غالبية الأقسام غير الموجودة (الملحق رقم ٣) تقع في أربعة من الأقطار العربية الأقل نمواً هي : السودان (٩٤٠٠ كلم) ، موريتانيا (٢٧٠٠ كلم) ، اليمن الجنوبي (١٠٠٠ كلم) والصومال (١٠٠٠ كلم) الأمر الذي سيشكل عبئاً كبيراً على الموارد المالية والبشرية المحدودة لهذه الأقطار ، إذا رغبت في إنشاء هذه

الوصلات في المستقبل . وتتركز معظم الوصلات الجيدة في الأقطار النفطية والأقطار الأقل نمواً أيضاً نظراً لحدائثة شبكات الطرق في هذه الأقطار ، علماً بأن معظم شبكات الأقطار النفطية مكتملة وجيدة ، بينما معظم شبكات الأقطار الأقل نمواً ، غير مسفلتة . أما الوصلات المتوسطة والرديئة المستوى ، فتتركز في الأقطار العربية ذات الدخل المتوسط ، مثل لبنان وسوريا والأردن وتونس والمغرب ، الأمر الذي يدل على قدم شبكات هذه الأقطار من جهة وحاجاتها إلى المساعدة في تحسين أوضاعها من جهة ثانية .

رابعاً : التطوير المقترح للشبكة

(١) أسس تحديد حاجات التطوير

لتحديد حاجات تطوير أقسام ش.ط.ع.م. استعملت المعايير التالية :

(أ) **الوضع الحالي للوصلة** : تحتاج الوصلات المتوسطة والرديئة الوضع إلى تحسين لتصبح جيدة وملائمة لحاجات الطلب ، وتحتاج الوصلات غير المسفلتة الى سفلنة والوصلات غير الموجودة الى إنشاء وسفلتة . ومن الواضح أن بعض الوصلات الجيدة الوضع سوف تحتاج إلى تحسين في المستقبل .

(ب) **مؤشرات الطلب** : تم في إطار هذه الدراسة حصر وتحليل لمكونات الطلب الحالي على النقل بين الأقطار العربية وبينها وبين العالم الخارجي بناء على عدة مؤشرات وافترضت نسب مئوية مختلفة لمعدل الزيادة في الطلب في النقل على الوصلات التي توافرت عنها المعلومات وحسبت إسقاطات الطلب عليها لغاية عام ١٩٩٠ . ففي الأقطار العربية الآسيوية ، اعتبر عام ١٩٧٨ سنة الأساس وافترض معدل الزيادة السنوية للطلب بحوالي ١٠ بالمائة للأقطار النفطية و ٧ بالمائة لبقية الأقطار في الداخل والمعدل الوسطي للزيادة في كل بلدين على الحدود . أما في مصر ، فقد احتسبت الزيادة بمعدل ٥ بالمائة بناء على بيانات متوافرة لسنة ١٩٧٧ . وتوافرت الإسقاطات عن حجم الطلب المتوقع لغاية عام ١٩٩٠ عن الجزائر ، والمغرب لغاية عام ٢٠٠٠ . أما تونس فافترض معدل الزيادة بحوالي ٧ بالمائة . ولم تتوافر المعلومات اللازمة لافتراض هذه الزيادة في الصومال وجيبوتي والسودان وليبيا وموريتانيا . وبمقارنة حجم الطلب الحالي والمتوقع على وصلة ما بطاقتها الاستيعابية الحالية تتضح الحاجة الى تطوير هذه الوصلة وتوقيته .

(ج) **خطط القطر والأقطار المجاورة** : إن التنسيق بين خطط قطرين متجاورين لتطوير وصلة من ش.ط.ع.م. مهم للاستغلال الأمثل لتلك الوصلة . وهناك الكثير من الأمثلة على الوصلات القائمة في قطر ما ، والتي حال عدم امتدادها في أراضي القطر المجاورة دون إمكانية استغلالها في التنقل إلى ذلك القطر . وتنبثق أهمية خطط الأقطار لتنمية قطاع النقل من اعتبارين مهمين أولهما أنها تبين تفكير القطر حول القطاع والأهمية التي يوليها له قياساً بالقطاعات الأخرى في اقتصاده ، وثانيهما أن هذا التفكير يعتبر مقياساً تقاس به توصيات تطوير القطاع ، خصوصاً في المدى القريب، لأن خطط البلدان تقتصر على ثلاث أو خمس سنوات على الأكثر. وقد استخدمت لهذه الغاية آخر خطة تنمية متوافرة لدى الصندوق لكل قطر . ولا تتوافر حالياً خطط الأقطار للنصف الأول من العقد الحالي ، إلا أن بعثات الصندوق إلى الأقطار العربية الأفريقية تمكنت من الحصول على مسودات الخطط الجديدة القصيرة والطويلة الأجل لتطوير مقاطع ش.ط.ع.م. لمعظم هذه

البلدان . وأخذت هذه المسودات بعين الاعتبار حين اقتراح التطوير المطلوب . أما الأقطار العربية الآسيوية ، فقد اعتمدت هذه الدراسة كثيراً على المعلومات الواردة في دراسة الأكوأ عن هذه الأقطار^(١٢) .

(د) **التنسيق بين تطوير وصلات السكك الحديدية والطرق** : في الكثير من الحالات تقع مسارات السكك الحديدية والطرق جنباً إلى جنب . وهذا الوضع يستوجب التنسيق زمنياً بين تطوير وصلة وأخرى وذلك لأنه من النادر أن تنشأ الحاجة الى تطوير الوصلتين في آن واحد .

(٢) أنواع التطوير المقترح

اقترحت هذه الدراسة نوعين من التطوير للشبكة هما : (أ) التحسين : (ب) الانشاء والسفلة . ويقصد بالتحسين هنا توسيع السطح المسفلت لوصلة ما أو تقويته فالتوسيع يشمل سفلة أقسام على جانبي السطح الحالي للوصلة بحيث يزيد عرض السطح المسفلت (من ٥ م الى ٧ م مثلاً) ، أو بإضافة مسرب أو مسربين كاملين أو أكثر ، بحيث تصبح الوصلة من اربعة مسارب أو أكثر . ويتقرر التوسيع ، بمقارنة حجم الطلب الحالي والمتوقع على الوصلة بسعتها الحالية . وقد يشمل التحسين توسيع وتقوية الوصلة . والوصلات المؤهلة للتحسين هي تلك الوصلات المتوسطة والرديئة ، وبعض الوصلات الجديدة التي يتوقع أن يزيد حجم المرور عليها في المستقبل عن طاقتها الاستيعابية الحالية . كما أن هناك بعض الوصلات المسفلة حالياً ، الا أن مقاطع من مسارها تكون بحاجة الى تقويم ، الأمر الذي يقتضي تحسينها . وأخيراً ، يتوقع أن يزداد حجم الطلب في المستقبل على بعض الوصلات الجيدة بشكل لن تقدر هذه الوصلات على تحمله ، ما لم تحول إلى طرق سريعة ، مما يقتضي تحسينها أيضاً . أما الانشاء والسفلة فيقصد بهما الوصلات غير الموجودة حالياً .

(٣) خلاصة التطوير المقترح

بتطبيق المعايير المفصلة في « أسس تحديد حاجات التطوير » ، على الوضع الراهن لـ ش.ط.ع.م. يتبين التطوير اللازم للشبكة ونوعه ونسبته إلى حصة كل بلد من الشبكة وإلى طولها الكلي (الملحق رقم ٤) . ويستخلص من هذا التطبيق أن حوالى ٣٩٠٠٠ كلم (٤٨ بالمائة) جيد وغير معروف الوضع وحوالى ٤٢٠٠٠ كلم (٥٢ بالمائة) بحاجة الى تطوير منها حوالى ١٦٠٠٠ كلم بحاجة الى تحسين و ٢٦٠٠٠ كلم بحاجة الى إنشاء وسفلة . ويلخص الجدول رقم (٣) توزيع هذه الأطوال على الشبكتين الآسيوية والأفريقية .

(٤) تكلفة التطوير المقترح

(أ) **أسس تحديد التكلفة** : اعتمدت الدراسة على عدة مصادر لتقدير تكلفة تطوير الطرق بكل قطر عربي حسب التطوير اللازم وطبيعة الأرض التي تمر فيها الوصلة (سهل ، نجد ، جبل) . ففي الأقطار العربية الآسيوية ، اعتمدت التكاليف الواردة في دراسة الأكوأ لعام ١٩٧٨^(١٣) ، بعدما حدثت هذه الأسعار لغاية عام ١٩٨١ باعتماد معدل سنوي للتضخم مقداره

(١٢) الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، « دراسة تطوير نظام نقل متكامل لغربي اسيا » .

(١٣) المصدر نفسه ، ج ٣ ، ص ٧٥ .

جدول رقم (٣)

احتياجات التطوير في مجموعات الأقطار

| القطرة | المجموعة | تحسين | | إنشاء | | المجموع | | |
|----------------|---|-----------------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------|
| | | الطول (كلم) (٦) إلى (٦) (%) | نسبته (٦) إلى (٦) (%) | الطول (كلم) (٦) إلى (٦) (%) | نسبته (٦) إلى (٦) (%) | الطول (كلم) (٦) إلى (٦) (%) | حصة المجموعة من الشبكة (%) | نسبة (٦) إلى (٧) (%) |
| | (١) | (٢) | (٣) | (٤) | (٥) | (٦) | (٧) | (٨) |
| آسيا | المشرق العربي الخليج والجزيرة العربية | ٢٢٥٠ | ٥٢ | ٢١٢٥ | ٤٨ | ٤٣٧٥ | ٨٥٢٥ | ٥٠ |
| | | ٥٣٠٧ | ٥٩ | ٣٦٧٥ | ٤١ | ٨٩٨٢ | ١٩٦٧٥ | ٤٥ |
| أفريقيا | القرن الأفريقي وادي النيل المغرب العربي | ٣٥٠ | ٢٠ | ١٣٦٠ | ٨٠ | ١٧١٠ | ٤٢٥٠ | ٤٠ |
| | | ١٥٥٠ | ١٢ | ١١٠٧٥ | ٨٨ | ١٢٦٢٥ | ١٧٢٥٠ | ٧٣ |
| | | ٦٩٧٥ | ٤٧ | ٧٧٢٥ | ٥٣ | ١٤٧٠٠ | ٣١٤٥٠ | ٤٦ |
| مجموع القارتين | مجموع الأقطار الآسيوية | ٧٥٥٧ | ٥٧ | ٥٧٧٥ | ٤٣ | ١٣٣٥٧ | ٢٨٢٠٠ | ٤٧ |
| | مجموع الأقطار الأفريقية | ٨٨٧٥ | ٣٠ | ٢٠١٥٠ | ٧٠ | ٢٩٠٣٥ | ٥٢٩٠٠ | ٥٥ |
| | المجموع الكلي | ١٦٤٢٢ | ٣٨ | ٢٥٩٢٥ | ٦٢ | ٤٢٣٩٢ | ٨١١٥٠ | ٥٢ |

المصدر: احتسب على أساس المعلومات المجمع من الأقطار والدراسات.

١٥ بالمائة واستثنى من أقطار الأكو لبنان وسوريا والأردن التي أمكن الحصول على تكاليف التطوير في كل منها مباشرة بأسعار ١٩٨١. أما في الأقطار العربية الأفريقية، فإن الدراسة استفادت من خبرة الصندوق المستمدة من مشاريع الطرق التي مولها في كل من الصومال والسودان وموريتانيا، ومن المعلومات المتوافرة لديه عن جيبوتي. واعتمدت الدراسة على التقديرات الواردة في دراسة للنقل لكل من مصر^(١٤) والجزائر^(١٥). غير أن الأسعار الواردة في هاتين الدراستين هي لعامي ١٩٧٥ و ١٩٧٦ على التوالي، وقد حدثت هذه الأسعار بمضاعفتها مرة ونصف لغاية عام ١٩٨٠ وإضافة ١٥ بالمائة لتحديثها لعام ١٩٨١. أما في ليبيا وتونس والمغرب فأمكن الحصول على الأسعار مباشرة من هذه الأقطار.

(ب) خلاصة التكلفة: يبين الجدول رقم (٤) التكلفة التقديرية، بأسعار ١٩٨١، للتطوير المقترح للشبكة، موزعة على العقدين الحالي والقادم. كما يبين الجدول رقم (٦) هذه التكلفة بالعملة المحلية والأجنبية. وبمراجعة هذا الجدول يظهر أن حصة المكون المحلي من تكلفة كافة المشاريع تقدر بحوالي سبعة مليارات دولار والباقي وقدره حوالي خمسة عشر مليار دولار يجب تأمينه بالعملة الأجنبية. وتبرز أهمية هذا التقسيم للتكلفة في الأقطار التي تتلقى مساعدات من

(١٤) لويس برجر وشركاؤه، «دراسة النقل في مصر»، ١٩٧٧.

(١٥) ويلبر سميث وشركاؤه، «دراسة النقل في الجزائر»، ١٩٧٧.

جدول رقم (٤)
 خلاصة الكلفة التقديرية
 لتطوير شبكة الطرق العربية المشتركة
 (مليون دولار)

| المجموع الكلي (كلم) | | العقد القادم (كلم) | | | | العقد الحالي (كلم) | | | | المجموعة | القارة |
|---------------------|---------------|--------------------|---------|-------|-------|--------------------|---------|-------|-------|--|---------|
| الحصة (١) | تحسين + إنشاء | الحصة (١) | المجموع | إنشاء | تحسين | الحصة (١) | المجموع | إنشاء | تحسين | | |
| ٢٤٤٥ | ٣١٧٠ | ١٨٠ | ٤٤٥ | ٣٠٠ | ١٤٥ | ٢٠٠٠ | ٢٧٢٥ | ٢٠٠٠ | ٧٢٥ | المشرق العربي الخليج والجزيرة العربية مجموع الاقطار العربية الآسيوية | آسيا |
| ٢٩٥٥ | ٧٢٠٥ | ٧٥٥ | ٧٥٥ | ٤٢٥ | ٣٣٠ | ٢٢٠٠ | ٦٤٥٠ | ٣٤٥٠ | ٣٠٠٠ | | |
| ٥٤٠٠ | ١٠٣٧٥ | ٩٣٥ | ١٢٠٠ | ٧٢٥ | ٤٧٥ | ٤٢٠٠ | ٩١٧٥ | ٥٤٥٠ | ٣٧٢٥ | | |
| ٧٦٠ | ٧٦٠ | ٢٧٥ | ٢٧٥ | ٢٧٥ | — | ٤٨٥ | ٤٨٥ | ٤٢٠ | ٦٥ | القرن الأفريقي وادي النيل المغرب العربي | أفريقيا |
| ٤٢٠٠ | ٤٢٠٠ | ١٥٥٥ | ١٥٥٥ | ١٣٠٠ | ٢٥٠ | ٤٦٤٥ | ٢٦٤٥ | ٢١٩٥ | ٤٥٠ | | |
| ٦٠٢٥ | ٦٨٣٥ | ١٧٠٠ | ١٧٠٠ | ٩٦٥ | ٧٣٥ | ٤٣٢٥ | ٥١٣٥ | ٢٠٢٥ | ٣١١٠ | | |
| ١٠٩٨٥ | ١١٧٩٥ | ٣٥٣٠ | ٣٥٣٠ | ٢٥٤٠ | ٩٨٥ | ٧٤٥٥ | ٨٢٦٥ | ٤٦٤٠ | ٣٦٢٥ | مجموع الاقطار العربية الأفريقية | |
| ١٦٣٨٥ | ٢٢١٧٠ | ٤٤٦٥ | ٤٧٣٠ | ٣٢٦٥ | ١٤٦٠ | ١١٦٥٠ | ١٧٤٤٠ | ١٠٠٩٠ | ٧٣٥٠ | المجموع الكلي | |

(١) الحصة تعني نصيب الأقطار التي تتلقى مساعدات من الصندوق في كلفة تطوير شبكة الطرق العربية المشتركة .
 ملاحظة عامة : جميع الأرقام تقريبية .

الصندوق ، وبالأخص الأقطار العربية الستة الأقل نمواً ، والتي لا يمكن لمعظمها تأمين أكثر من ٥ بالمائة الى ١٠ بالمائة من تكلفة مشاريعه من موارده الذاتية ، الأمر الذي يتطلب مساعدة هذه الأقطار بأكثر من ٩٠ بالمائة من تمويل تطوير ش.ط.ع.م . .

خامساً : أولويات التطوير المقترح

(١) اسس تحديد الاولويات

لتحديد أولويات التطوير المقترح اعتمدت هذه الدراسة على المعايير الأربعة المذكورة في القسم السابق إضافة الى المعايير الثلاثة التالية :

(أ) **تكامُل الشبكة واكتمالها** : إن تكامل الشبكة وبالتالي اكتمالها على الصورة المقترحة لها في هذه الدراسة ، هو الهدف الذي يجب تحقيقه . ويقصد بالتكامل الأمور التالية :

- إمكانية استعمال وصلة ما ، فور الانتهاء من تطويرها دون انتظار اكتمال وصلات متممة لها .

- الاتفاق بين الأقطار على تطوير امتداد وصلة ما ، على جانبي الحدود في وقت واحد .

- التنسيق بين تطوير منشآت البنية الأساسية وتطوير المؤسسات والقوانين اللازمة لاستغلال هذه المنشآت داخل كل بلد .

- التنسيق بين تطوير وصلات السكك الحديدية والطرق التي تقع في المر نفسه .

(ب) **الوقت اللازم لاعداد الوصلة للتنفيذ** : تمر عملية تنفيذ وصلة ما ، بعدة مراحل

حسب وضعها الحالي . فإلى جانب دراسات الجدوى ، والدراسات التفصيلية وحساب تكلفة التنفيذ ، يجب تأمين التمويل اللازم بقسميه الأجنبي والمحلي ، وطرح العطاءات في مناقصات وتلزييم العقود والانشاء الفعلي . ويقدر أن هذه العملية بجميع مراحلها قد تستغرق سنوات عديدة حسب طول الوصلة ووضعها الحالي ؛ لذلك أخذت هذه العوامل بالاعتبار في تحديد أولويات التطوير المقترح .

(ج) **الموارد المالية والبشرية للدولة** : يتطلب تنفيذ التطوير المقترح مبالغ كبيرة

سيأتي الحديث عنها بالتفصيل لاحقاً . كما يتطلب أيضاً كوادرفنية وإدارية كفاءة لتخطيطه والإشراف على دراسته ومن ثم تنفيذه . ويعاني الكثير من الأقطار العربية ، وبالأخص الأقطار الأقل نمواً ، شحاً كبيراً في موارده المالية والبشرية ، الأمر الذي يشكل عائقاً أساسياً في عملية التطوير الاقتصادي عامة ، ليس في تطوير حصصه فقط من ش.ط.ع.م . ، وكان لهذا المعيار الوزن الأكبر في عملية تحديد أولويات التطوير المقترح في البلدان التي تتلقى مساعدات من الصندوق العربي^(١٦) . وقد استرشدت الدراسة بحجم الاستثمارات المستهدفة لقطاع النقل في الأقطار العربية خلال عقد السبعينات واستخدمتها كمؤشر على حجم الأموال التي يمكن لهذه الأقطار أن

(١٦) وهي خمسة عشر قطراً : لبنان ، الجمهورية العربية السورية ، الأردن ، البحرين ، عمان ، تونس ، الجزائر ، المغرب ، اليمن ، اليمن الديمقراطي ، الصومال ، السودان ، جيبوتي ، موريتانيا (الأقطار الستة الأخيرة تسمى بالأقطار الأقل نمواً) ، (مصر) قبل تجميد عضويتها في الصندوق .

تؤمنها خلال العقود الحالي والمقبل لتطوير ش.ط.ع.م. فيها .

(٢) أولويات التطوير المقترح

بتطبيق المعايير السبعة المذكورة آنفاً على التطوير المقترح للشبكة تتبين الأولويات التالية :
أن حوالي ٥٧ بالمائة من حاجات التطوير يجب تنفيذها خلال العقد الحالي و ٢٧ بالمائة خلال العقد المقبل و ١٦ بالمائة بعد عام ٢٠٠٠ . ويتطلب العمل المطلوب خلال العقد الحالي والمقبل تحسين وإنشاء حوالي ٣٦٠٠٠ كلم من الوصلات بينما يتطلب العمل المطلوب بعد عام ٢٠٠٠ إنشاء حوالي ٧٠٠٠ كلم من الوصلات اللازمة . ويلخص الجدول رقم (٥) هذه الأولويات لكل مجموعة بلدان خلال العقود الحالي والمقبل وبعد عام ٢٠٠٠ وحسب نوع التطوير المطلوب . وكذلك يبين هذا الجدول أولويات التطوير في الدول التي تتلقى مساعدات من الصندوق العربي في كل مجموعة .

(٣) المشاريع الناتجة عن التطوير المقترح

وتم بعد ذلك إعداد تفاصيل المشاريع الناتجة عن التطوير المقترح لكل وصلة ودرجة جاهزية المشروع للتنفيذ والعمل المطلوب إتمامه لاكمال التنفيذ ووضع الوصلة في الاستعمال والتكلفة التقديرية لذلك . فتم أولاً تحديد المشاريع الناتجة عن التطوير المقترح لإنشاء وسفلة بعض الوصلات وتحسين البعض الآخر خلال هذا العقد وتكلفتها . كما تم بعد ذلك تحديد تفاصيل هذا العمل للعقد المقبل . كما تم تحديد تفاصيل الوصلات التي تحتاج الى إنشاء بعد عام ٢٠٠٠ دون تبيان تكلفتها .

(٤) امكانية تنفيذ التطوير المقترح

إقترحت هذه الدراسة تنفيذ حوالي ٥٧ بالمائة من التطوير اللازم للشبكة خلال العقد الحالي وحوالي ٢٧ بالمائة خلال العقد المقبل والباقي بعد عام ٢٠٠٠ . وتبلغ كلفة التطوير المقترح خلال العقد الحالي حوالي أربعة أمثالها في العقد المقبل، وهي تعادل حوالي ١,٧٥ مليار دولار سنوياً بأسعار ١٩٨١ . ويزيد هذا المبلغ كثيراً عن معدل الانفاق السنوي المحقق في الأقطار العربية لتنمية كامل قطاع النقل في عقد السبعينات .

ويتضح من هذه التقديرات أن الأقطار العربية غير النفطية ، البالغة حصتها من هذه التكاليف حوالي ٧٥ بالمائة (منها حوالي ٦٤ بالمائة خلال العقد الحالي) ستواجه صعوبات مالية (إلى جانب صعوبات أخرى سيأتي الحديث عنها في القسم التالي) في تنفيذ التطوير المقترح . وينطبق هذا القول بالدرجة الأولى على الاقطار العربية الستة الأقل نمواً ، إذ يقع فيها حوالي ٤٠ بالمائة من الأقسام التي تحتاج إلى الإنشاء والسفلة خلال العقد الحالي . ويقع حوالي ٥٥ بالمائة من هذه الأقسام في السودان وحده والتي تقدر كلفة إنشائها بحوالي ١,١ مليار دولار أي بنسبة ١١٠ مليون دولار سنوياً بأسعار ١٩٨١ . لذلك سوف تحتاج هذه الأقطار الى الكثير من المساعدات المالية والفنية لتنفيذ البرنامج المقترح لتطوير الشبكة فيها خلال هذا العقد . وإذا لم تتوافر هذه المساعدات ، فعلى هذه الأقطار أن تؤجل تنفيذ بعض الوصلات الى العقد المقبل .

أما بقية الاقطار العربية (لبنان ، سوريا ، الأردن والصفة الغربية البحرين ، عمان ، مصر ، تونس ، الجزائر ، المغرب) فإنها ستواجه درجات متفاوتة من الصعوبة في تنفيذ التطوير المقترح . وعلى الرغم من أنه من الصعب جداً التكهّن ، في نطاق هذه الدراسة ، بحجم المبالغ

جدول رقم (٥)

ملخص أولويات تطوير شبكة الطرق العربية المشتركة

| المجموع | بعد عام ٢٠٠٠ | | العقد القادم | | | | العقد الحالي | | | | المجموعة | القارة | |
|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------|----------------------|---------------------|---------------------|--------------------|---|-------------|
| | الحصة (كلم) | المجموع الكلي (كلم) | الحصة (كلم) | إنشاء (كلم) | الحصة (كلم) | المجموع (كلم) | إنشاء (كلم) | تحسين (كلم) | الحصة (كلم) | المجموع (كلم) | | | إنشاء (كلم) |
| (١٤) | (١٣) | (١٢) | (١١) | (١٠) | (٩) | (٨) | (٧) | (٦) | (٥) | (٤) | (٣) | (٢) | (١) |
| ١٨٠٠ ٢٣٩٢ | ٤٣٧٥ ٨٩٨٢ | — — | — — | ٤٧٥ ١١٥٧ | ٩٢٥ ١١٥٧ | ٦٥٠ ٤٧٥ | ٢٧٥ ٦٨٢ | ١٣٢٥ ٢٢٣٥ | ٣٤٥٠ ٧٨٢٥ | ١٤٧٥ ٣٢٢٥ | ١٩٧٥ ٤٦٠٠ | المشرق العربي الخليج والجزيرة العربية | آسيا |
| ٥١٩٢ | ١٣٣٥٧ | — | — | ١٦٣٢ | ٢٠٧٧ | ١١٢٥ | ٩٥٢ | ٣٥٦٠ | ١٢٧٥ | ٤٧٠٠ | ٦٥٧٥ | مجموع الاقطار العربية الآسيوية | |
| ١٧٠٠ ١٢٦٢٥ ١٤٠٥٠ | ١٧٠٠ ١٢٦٢٥ ١٥٥٧٥ | ٢٧٥ ٤٤٦٥ ٢٢٦٥ | ٢٧٥ ٤٤٦٥ ٢٢٦٥ | ٣٧٥ ٣٣٢٥ ٥٧٥٠ | ٣٧٥ ٣٣٢٥ ٥٧٥٠ | ٣٧٥ ٢٦٥٠ ١٩٢٥ | — ٦٧٥ ٣٨٢٥ | ١٠٣٠ ٤٨٣٥ ٦٠٣٠ | ١٠٥ ٤٨٣٥ ٧٥٦٠ | ٧٠٠ ٣٩٦٠ ٣٥٣٥ | ٣٥٠ ٨٧٥ ٤٢٠٥ | القرن الأفريقي وادي النيل المغرب العربي | أفريقيا |
| ٢٨٣٧٥ | ٢٩٩٠ | ٧٠٧٥ | ٧٠٧٥ | ٩٤٥٠ | ٩٤٥٠ | ٤٩٥٠ | ٤٥٠٠ | ١١٨٩٢ | ١٣٤٥٠ | ٨١٩٥ | ٥٢٥٠ | مجموع الاقطار العربية الإفريقية | |
| ٣٣٥٦٧ | ٤٣٢٥٧ (ب) | ٧٠٧٥ | ٧٠٧٥ | ١١٠٨٢ | ١١٥٢٧ | ٦٠٧٥ | ٥٤٥٢ | ١٥٤٥٥ | ٢٤٧٢٠ | ١٢٤٠٠ | ١١٨٢٥ | المجموع الكلي | |

(١) الحصة : نصيب الاقطار التي تتلقى مساعدات من الصندوق .

(ب) إن مجموع الأطوال التي تحتاج إلى تطوير (العمود رقم (١٣)) يزيد حوالي ٨٧٥ كلم عن الأطوال التي ذكر أنها بحاجة إلى تطوير في العمود رقم (٧) من الجدول رقم (٣) . ويعود السبب في هذا الفرق الى حوالي ٨٧٥ كلم من الوصلات في المغرب بحاجة إلى تطوير في كل من العقدتين الحالي والمقبل . لذلك حسبت هذه الأطوال مرة في الجدول رقم (٣) ومرتين في الجدول رقم (٤) .

المصدر : احسب على أساس المعلومات المجموعة من الاقطار والدراسات .

جدول رقم (٦)

الكلفة التقديرية محسوبة بالعملة الصعبة والمحلية
(مليون دولار)

| القارة | المجموعة | العقد الحالي | | | | العقد القادم | | | | المجموع الكلي | | | | | |
|---|---------------------------------|--------------|------------|---------------|------------|--------------|------------|---------------|------------|---------------|---------------|-------|------|-------|------|
| | | الحصة (١) | | الكلفة الكلية | | الحصة (١) | | الكلفة الكلية | | الحصة (١) | الكلفة الكلية | | | | |
| | | محلي اجنبي | محلي اجنبي | محلي اجنبي | محلي اجنبي | محلي اجنبي | محلي اجنبي | محلي اجنبي | محلي اجنبي | محلي اجنبي | محلي اجنبي | | | | |
| (١) | (٢) | (٣) | (٤) | (٥) | (٦) | (٧) | (٨) | (٩) | (١٠) | (١١) | (١٢) | (١٣) | (١٤) | | |
| الشرق العربي الخليج والجزيرة العربية | مجموع الاقطار العربية الاسيوية | ١٢٠٠ | ٨٠٠ | ١٧١٧ | ١٠٠٨ | ١٠٨ | ٧٢ | ٢٨٠ | ١٦٥ | ١٠٨ | ٧٢ | ١٩٩٧ | ١١٧٣ | ١٤٦٧ | ٩٧٨ |
| | | ١٧١٦ | ٤٨٤ | ٥٠٣١ | ١٤١٩ | ٥٨٩ | ١٦٦ | ٥٨٩ | ١٦٦ | ٥٨٩ | ١٦٦ | ٥٦٢٠ | ١٥٨٥ | ٢٣٠٥ | ٦٥٠ |
| القرن الافريقي وادي النيل المغرب العربي | مجموع الاقطار العربية الافريقية | ٣٨٨ | ٩٧ | ٣٨٨ | ٩٧ | ٢٢٠ | ٥٥ | ٢٢٠ | ٥٥ | ٢٢٠ | ٥٥ | ٦٠٨ | ١٥٢ | ٦٠٨ | ١٥٢ |
| | | ١٥٨٧ | ١٠٥٨ | ١٥٨٧ | ١٠٥٨ | ٩٣٣ | ٦٢٢ | ٩٣٣ | ٦٢٢ | ٩٣٣ | ٦٢٢ | ٢٥٢٠ | ١٦٨٠ | ٢٥٢٠ | ١٦٨٠ |
| | | ٤٨٧٣ | ٢٥٨٢ | ٥٣١٣ | ٢٩٥٢ | ١١٣٩ | ٥٦١ | ١١٣٩ | ٥٦١ | ١١٣٩ | ٥٦١ | ٤٤٤٣ | ٢٣٩٢ | ٤٠٣٧ | ١٩٨٨ |
| | المجموع الكلي | ٧٧٨٩ | ٣٨٦٦ | ١٢٠٦١ | ٥٣٧٩ | ٢٩٨٩ | ١٤٧٦ | ٣١٢٧ | ١٦٠٣ | ٢٩٨٩ | ١٤٧٦ | ١٥١٨٨ | ٦٩٨٢ | ١٠٩٣٧ | ٥٤٤٨ |

(١) الحصة تعني نصيب الاقطار العربية التي تتلقى مساعدات من الصندوق .
المصدر : انظر الجدول رقم (٥) .

المتوقع توافرها بدقة لكل من هذه الأقطار لتمويل تنفيذ الوصلات المقترحة ، إلا أنه يتوقع أن تتمكن كل من تونس ولبنان وسوريا والأردن والضفة الغربية من تمويل البرنامج المقترح لها بسبب صغر تكلفته . وأما الجسر بين البحرين والسعودية فقد تكفلت السعودية بنفقاته . ويتوقع أن تمول كل من عمان ومصر والجزائر والمغرب جزءاً لا يستهان به من تكلفة التطوير المقترح للعقد الحالي من مصادرها الذاتية ؛ وأن تستعين هذه الأقطار بمؤسسات التمويل العربية والأجنبية لإكمال الجزء الباقي ، وإلا فعليها أن تُوَجَّل تنفيذ بعض الوصلات إلى العقد المقبل .

سادساً : عوائق تطوير شبكة الطرق العربية المشتركة واقتراحات لازالتها

واجهت تنمية قطاع النقل عوائق كثيرة في عقد السبعينات عاناها القطاع داخل كل قطر وعلى مستوى الربط المشترك . وأهم هذه العوائق : ضعف القدرة التخطيطية والتنسيقية ، وقصور الامكانيات ، وارتفاع تكلفة المشاريع ، وعدم كفاءة الإدارة والتنظيم ، وقلة الاهتمام بالصيانة . وتفصل الفقرات التالية هذه العوائق وتقتصر حلولاً لازالتها .

(١) مشاكل التخطيط والتنسيق

لوحظ في كثير من الأقطار غياب التنسيق والتكامل بين المراكز المختلفة المسؤولة عن مراحل التخطيط والدراسة وتنفيذ مشروعات النقل في القطر رغم وجود الأجهزة المركزية بالتخطيط التي تهتم بأمر التنسيق بين المرافق العامة وقطاعات التنمية بصورة شمولية . ويرجع ذلك في معظم الحالات إلى تعدد الأجهزة المختصة بقطاع النقل التي تعمل بصورة شبه مستقلة ، ويُنحصر جهدها في إعداد قائمة من المشروعات ، في مجال اختصاصها دون تنسيق مسبق مع الأجهزة الموازية في اختيار المشروعات وتحديد الأسبقيات وفقاً للامكانيات التي يتيحها نصيب القطاع من الخدمة . ومن ناحية أخرى ، فإن عدم اكتمال البيانات والاحصاءات وتعذر الاحتفاظ بها بصورة منظمة ومنظمة والتقصير وعدم الالمام الكافي بطرق إعداد المشروعات قد أدت إلى صعوبة اتباع أساليب التخطيط السليمة ، وكنا من العوامل التي أدت إلى تأخير برمجة وتنفيذ الكثير من المشاريع ولاسيما في مرحلة الدراسات .

إن التنسيق بين مرافق النقل المختلفة يجب أن يبدأ في المراحل المبكرة لتخطيط ودراسة المشروعات ، وأن يتم تبادل المعلومات والبيانات بواسطة جهة واحدة ، تهتم بالقطاع وتعمل على تكامل عمله بصورة فعّالة . وهو أمر ليس باليسير .

(٢) قصور الامكانيات ومشاكل التمويل

تعتبر مشكلة الموارد في الأقطار العربية النامية ، من أهم العقبات التي واجهت قطاع النقل على الرغم من مخصصاته الكبيرة في خطط التنمية المتتالية . فكبر حجم مشروعات النقل ، وارتفاع تكاليفها اضطر بعض الأقطار العربية إلى الاعتماد إلى حد كبير ، على توافر القروض والمعونات الخارجية العربية والأجنبية . ولقد قصرت تلك المعونات والقروض عن طموحات الأقطار المعنية في إنجاز شبكات النقل الداخلية والخارجية المطلوبة . وفي كثير من الحالات لم تكن المشكلة مقتصره على تعذر الحصول على العملات الأجنبية ، وإنما تعدتها إلى عدم إستطاعة الحكومات توفير

العملات المحلية لمقابلة المكون المحلي من الكلفة . ومن الصعب إيجاد الحلول السريعة لهذه المشكلة الرئيسية ، إلا أنه من الضروري أخذها في الاعتبار كأحدى العوائق التي يجب استمرار الجهود لتذليلها ، وذلك بزيادة المساهمات العربية ، وتشجيع الجهات التمويلية غير العربية بزيادة مساهماتها ، وتقديم تسهيلات خاصة كالمساهمة في تمويل المكون المحلي ، الذي كثيراً ما يقف حجر عثرة في سبيل إكمال المشاريع .

(٣) ارتفاع كلفة المشاريع

إن ارتفاع تكاليف المشاريع خلال السبعينات كان ظاهرة عامة تأثرت بها قطاعات التنمية المختلفة ، ولكنها كانت أكثر تأثيراً على مشاريع النقل ، وبخاصة الكبيرة منها كالطرق والسكك الحديدية والموانئ . وقد ارتفعت تكاليف المشاريع خلال العقد الماضي بنسب كبيرة تراوحت بين ٢٠ بالمائة و ١٠٠ بالمائة من الكلفة الأصلية ، ومرد ذلك إلى الارتفاع العالمي الهائل في الأسعار من جهة ، وإلى ازدياد الموانئ العربية ونقص المواد الأولية ، من جهة ثانية . ومما زاد في تكلفة المشاريع التلكؤ في إجراءات إعدادها ، وإجراءات التعاقد على تنفيذها وتقصير الجهات التنفيذية والشركات المتعاقد معها على التنفيذ .

وفي بعض الحالات كان استخدام المقاولين الأجانب أحد الأسباب الرئيسية في ارتفاع تكاليف هذه المشاريع وفي الزيادة المستمرة في الكلفة في أثناء تنفيذها . ومن جهة أخرى ، فإن الاعتماد على الشركات المحلية ، لم يحقق حتى الآن المستوى المطلوب من التنفيذ ، وأدى في كثير من الحالات إلى تعثره دون تحقيق وفر ملموس في التكاليف . وقد يكون من المناسب كخطوة أولى نحو تحقيق الاستفادة من الخبرات الوطنية تشجيع دخول المقاولين المحليين مع المقاولين الأجانب ذوي الامكانيات والخبرات الواسعة ؛ بهدف تمكين الشركات المحلية من الاستفادة من الخبرات الأجنبية ورفع مستوى الأداء من ناحية ، والعمل على خفض تكاليف المشروع من ناحية أخرى . كذلك فإن قيام شركات عربية مشتركة لتنفيذ المشاريع ، يتوقع أن يساعد أيضاً في الحد من ارتفاع الكلفة ، والحد من مدى انتقال الأموال من المنطقة العربية .

(٤) مشاكل الإدارة والتنظيم

تأثر قطاع النقل في كثير من البلاد العربية بوجه عام بضعف الهياكل التنظيمية والادارية وافتقارها إلى الكفاءات المقتدرة وإلى الأنظمة الادارية المناسبة . ومن هنا فقد كان تشغيل المرافق المختلفة في القطاع ، وادارتها دون المستوى المطلوب مما أدى ، إلى انخفاض مستوى الخدمات ، كما يتجلى في مجال تشغيل مرافق الموانئ والسكك الحديدية . وفي كثير من الحالات كان حجم المشاريع الجديدة فوق الطاقة الاستيعابية للأجهزة المسؤولة عنها . وبالرغم من الاستعانة ببيوت الخبرة الاستشارية العربية والأجنبية ، فإنه لم يكن بالمستطاع - أحياناً - توفير الأعداد الكافية من المؤهلين لمتابعة أعمال التنفيذ . ويعود هذا الفراغ في الهياكل الوظيفية في معظمه ، الى هجرة العمالة القادرة الى خارج الوطن العربي ، ومن المناطق الفقيرة الى الغنية . ومن نتائجها السلبية عدم تناسب القدرات المتوافرة مع نوع وحجم ما تضطلع به الأجهزة المختلفة وما يترتب عليه من عدم إتخاذ القرارات المناسبة ، في حينها ومن آثار سلبية على تنفيذ الأعمال .

لقد قدمت الجهات التمويلية المختلفة ، ومنها الصندوق العربي ، العديد من المساعدات الفنية في شكل خبراء ودورات تدريبية ، لدعم وتقوية الأجهزة الفنية المختصة بتنفيذ وإدارة

المشاريع لتمكينها من القيام بأعبائها على المدى العاجل ولتدريب الكوادر الوطنية التي يمكن أن تضطلع بتلك الأعباء على المدى الطويل. وقد ظلت مشكلة عدم وجود الكوادر الفنية للتدريب قائمة في بعض الحالات، إذ لم يتوافر العدد الأدنى المطلوب للإستفادة من الفرص المتاحة وسيظل التركيز على التدريب أمراً مهماً يجب أن يحظى بالمزيد من العناية والاهتمام على المدى الطويل . ولا بد من تنسيق وتضافر الجهود العربية المشتركة ، في هذا المجال لرفع مستوى الكفاءات العربية ، وزيادة الاعتماد على الامكانيات الوطنية ، والحد من هجرة العمالة الماهرة إلى الخارج، والتخفيف من وقع العوامل التي تدفعها للهجرة إلى خارج الوطن العربي . وكذلك سوف يحتاج تطوير وتحسين الأنظمة الادارية للأجهزة الحكومية ، إلى المزيد من الاهتمام والدعم .

(٥) مشاكل الصيانة

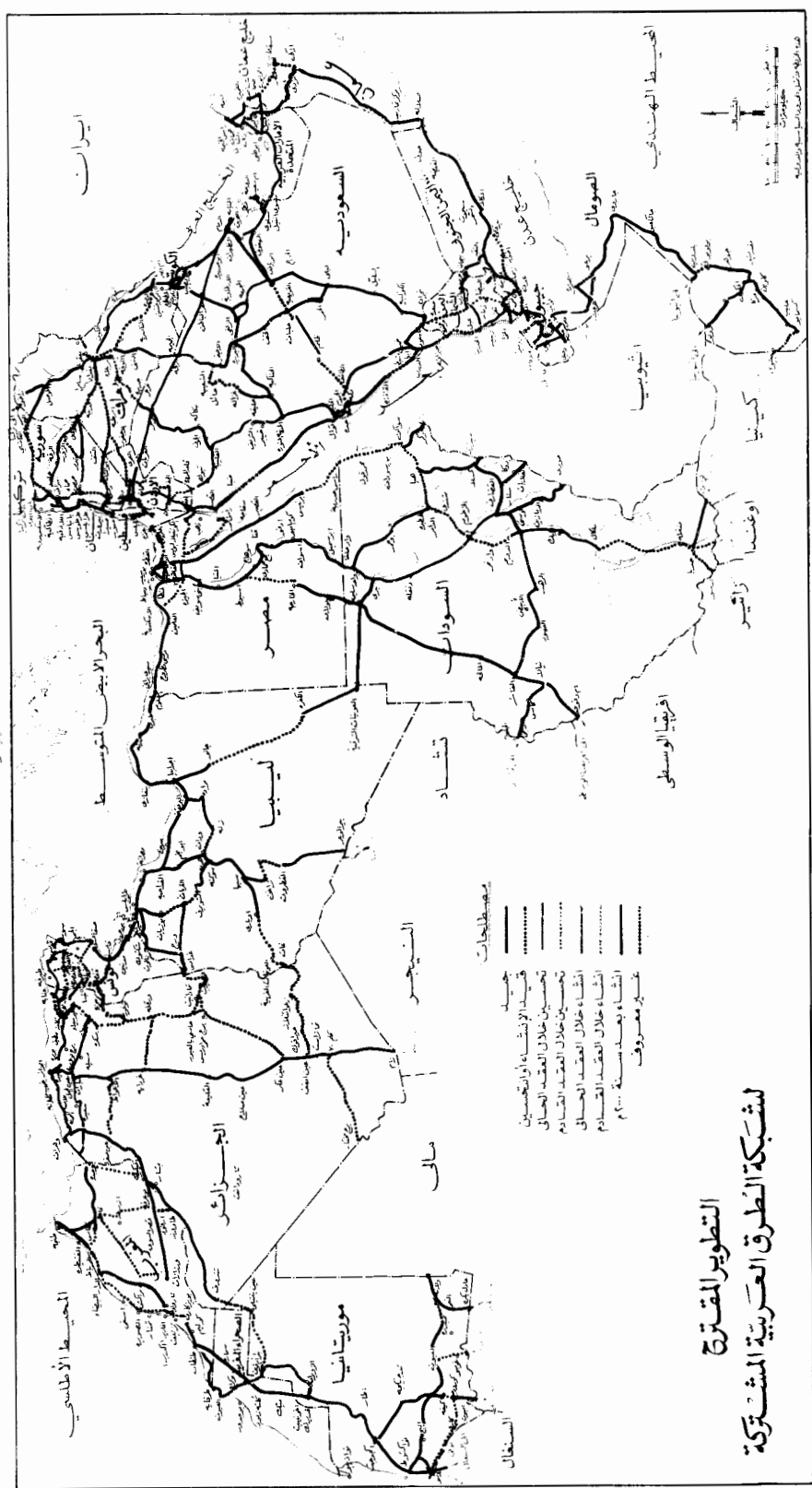
على الرغم من إدراك الأجهزة المختصة لأهمية الصيانة ، وبخاصة مع التطور الذي شمل مختلف مرافق القطاع ، إلا أنها لم تلق القدر الكافي من الدعم في معظم الأقطار العربية لأسباب متعددة ، أهمها : عدم توافر الامكانيات ، وقلة الاعتمادات ، وضعف الأجهزة الفنية المختصة ، وعدم وجود خطط وبرامج محددة للاهتمام بها . وتعاني جميع وسائل النقل في الأقطار العربية انخفاض مستوى الأداء المرتبط إلى حد كبير بأعمال الصيانة . ولعل آثار الإهمال تبدو في أجلى صورها ، في ضعف صيانة شبكات الطرق البرية التي كانت دائماً دون المستوى المطلوب ، وازداد وضعها سوءاً مع زيادة حجم المرور فوق الطاقة الاستيعابية للكثير منها وارتفاع الحمولات فوق الأحمال التصميمية لها . وقد أولت المؤسسات التمويلية - ومن بينها الصندوق العربي - إهتماماً خاصاً بالصيانة ، وضمنت إتفاقات قروضها في كثير من الحالات ، مخصصات لدعم المؤسسات القائمة على الصيانة بتوفير المعدات ، والخبرات الفنية والتدريب ، أو إجراء الدراسات لوضع خطط وبرامج الصيانة والأنظمة الواجب اتباعها في الحالات المختلفة . وسوف تستمر الحاجة الى تطوير الصيانة ، والاهتمام بها مع استمرار نمو هذا القطاع . ولا بد من استمرار المساعي المشار إليها وتعزيزها .

سابعاً : التوصيات

اقترح هذا البحث صورة لشبكة الطرق العربية المشتركة التي يمكن أن تحقق الربط البري بالطرق بين الأقطار العربية ، وبينها وبين العالم الخارجي ، خلال العشرين أو الثلاثين سنة المقبلة ، كما بين العمل المطلوب وألوياته وتكلفته التقديرية ، مركزاً على استكمال البنية الأساسية لش.ط.ع.م. ، ومنطلقاً مما هو قائم حالياً وهاذف إلى إكماله . إلا أن تحقيق هذا الهدف ، على أهميته ، ليس كافياً وحده ليتمكن الشبكة من القيام بالدور المطلوب منها في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي . فهناك أمور أخرى كثيرة مكملة للبنية الأساسية ، يجب تحقيقها لكي تتمكن هذه الشبكة من لعب هذا الدور ، وأهمها :

(١) إعتتماد الأقطار العربية مبدأ توحيد المواصفات الفنية للطرق العربية المشتركة بعد الاتفاق على صيغة موحدة لهذه المواصفات ، إذ تختلف أسس تصميم الطرق من بلد عربي لآخر . ولسنا نريد هنا التقليل من صعوبة توحيد أسس التصميم ، ولا من التكلفة والوقت اللازمين لتحقيقه . فالأقطار العربية أنفقت المليارات من الدولارات على إنشاء شبكاتها القطرية معتمدة على أسس خاصة تناسبها . وليس من المعقول ، أن يطلب الى هذه الأقطار إعادة إنشاء الأقسام

مساحة ٢



التطوير المقترح لشبكة الطرق العبرية المشتركة



العربية المشتركة ، في هذه الشبكات لكي يتحقق مبدأ توحيد المواصفات الفنية لـ ش.ط.ع.م. ولكن من الممكن أن تضع الأقطار العربية هدفاً قومياً ، يقضي بأن تكون كافة مواصفات ش.ط.ع.م. وربما شبكاتها القطرية أيضاً - موحدة بحلول العام ٢٠١٠ . واقتراح عام ٢٠١٠ كهدف نظراً لأنه يقدر أن تحتاج الأقطار العربية إلى ثلاثين سنة لتحقيق التطوير المقترح للشبكة .

(٢) التنسيق بين الأقطار العربية في استحداث وإنشاء وتكامل وسائل النقل المختلفة بغرض الاستعمال الأمثل لكل وسيلة وزيادة فاعليتها في الدور الذي تقوم به في النقل ضمن كل بلد وبين البلدان .

(٣) دراسة تكلفة النقل بالطرق داخل كل بلد وبالأخص على الوصلات المشتركة ومن ثم أخذ هذه التكلفة بالاعتبار حين وضع خطط البلد لتنمية شبكة الطرق فيه وبالأخص الوصلات العربية المشتركة .

(٤) تخفيف إجراءات الحدود والجمارك لتشجيع التنقل بين هذه الأقطار .

(٥) توحيد وسائل وقوانين ضبط المرور وزيادة فعالية تنفيذها .

(٦) خلق مراكز مشتركة لتدريب العمالة الماهرة واللازمة لتشغيل وصيانة مرافق النقل ، بالأخص الطرق .

(٧) خلق مؤسسة عربية مشتركة تنفيذية لأخذ المبادرة والبدء بالعمل على تحقيق المقترحات من (١) الى (٦) أعلاه والاشراف على تنفيذ هذا العمل ومتابعته .

(٨) إيجاد المؤسسات الأكاديمية والتطبيقية العربية المشتركة للقيام بالدراسات اللازمة لكل وسيلة من وسائل النقل وللقطاع ككل على المستويين القطري والقومي بغرض التنسيق بين وسائل النقل المختلفة داخل القطاع وبين الأقطار في تنمية القطاع في كل منها . وكذلك تدريس « مادة النقل » في الجامعات العربية كعلم قائم بذاته ضمن كليات الهندسة أو العلوم التطبيقية ، بدلاً من تدريس هذه المادة كأحد متطلبات التخرج في الهندسة المدنية كما هو الحال في كثير من الجامعات العربية □

صَدْرَ حَديثاً

عَنْ

مركز دراسات الوحدة العربية - صندوق النقد العربي

التكامل النقدي العربي

(المبررات - المشاكل - الوسائل)

بحوث ومناقشات النقوة

الفكرية التي نظمها

مركز دراسات الوحدة العربية

الملحق رقم (٢)
الوضع الحالي لشبكات الطرق العربية المشتركة حسب صنف الطرق

| المجموع الكلي | غير معروف | غير موجود (كم) | التصنيف | | | | | اسم البلد | اسم المجموعة | القارة |
|---------------|-----------|----------------|---------------------|---------|---------------------|-------|---------|-----------|-------------------------------|-------------------------|
| | | | الطرق الرئيسية (كم) | | الطرق الثانوية (كم) | | | | | |
| | | | ١ | المجموع | ٢ | ٣ | المجموع | | | |
| ٢٧٥ | | ٢٤ | ١١٦ | ٣٣ | ٨٣ | ١٢٥ | ٩٠ | ٣٥ | لبنان | الدول العربية |
| ٢٨٠٠ | | ٢٦٠ | ٦٩٠ | ١٦٠ | ٥٣٠ | ١٨٥٢ | ١٥٨٢ | ٢٧٠ | سورية | |
| ١٦٠٠ | ٢٠٠ | - | ٤٧٥ | ١٠٠ | ٣٧٥ | ٩٢٥ | ٨٥٠ | ٧٥ | الأردن ، الضفة الغربية | |
| ٢٨٥٠ | | ٧١٥ | ٢٣٥ | - | ٣٣٥ | ٢٨٠٠ | ٢٠٥٠ | ٧٥٠ | العراق | |
| ٨٥٢٥ | ٢٠٠ | ١٠٠٩ | ١٦٦٦ | ٢٩٣ | ١٣٢٣ | ٥٧٠٠ | ٤٥٧٢ | ١١٣٠ | المجموع الجزئي (١) | |
| ٤٥٠ | | ٦٠ | - | - | - | ٣٩٠ | ٢٦٠ | ١٣٠ | الكويت | الدول العربية الآسيوية |
| ١١٨٧٥ | | ١٢٠٠ | - | - | - | ١٠٥٧٥ | ٩٠٧٥ | ١٥٠٠ | السعودية | |
| ٢٠٠ | | - | - | - | - | ٢٠٠ | ١٤٠ | ٦٠ | قطر | |
| ٥٠ | | ٢٥ | - | - | - | ٢٥ | - | ٢٥ | البحرين | |
| ١١٥٠ | | - | - | - | - | ١١٥٠ | ٦٩٠ | ٤٦٠ | الإمارات | |
| ١٨٢٥ | | ١٠٠٠ | - | - | - | ٨٢٥ | ٦٧٥ | ١٥٠ | عمان | |
| ٢١٢٥ | | ١٠٠٠ | - | - | - | ١١٢٥ | ١١٢٥ | - | اليمن الجنوبي | |
| ٢٠٠٠ | | ١٥٠ | ٢٤٠ | ١١٥ | ١٢٥ | ١٦١٠ | ١٦١٠ | - | اليمن الشمالي | |
| ١٩٦٧٥ | | ١٩٦٧٥ | ٣٥٣٥ | ١١٥ | ١٢٥ | ١٥٩٠٠ | ١٣٥٧٥ | ٢٣٢٥ | المجموع الجزئي (٢) | |
| ٧٢٥ | | ٤٦٨ | - | - | - | ٢٥٧ | ٢٥٧ | - | جيبوتي | |
| ٢٥٢٥ | | ٧٨٧ | ١٩٥ | ١٩٥ | - | ٢٥٤٣ | ٢٥٤٣ | - | الصومال | الدول العربية الأفريقية |
| ٤٢٥٠ | | ١٢٥٥ | ١٩٥ | ١٩٥ | - | ٢٨٠٠ | ٢٨٠٠ | - | المجموع الجزئي (٣) | |
| ٥٦٠٠ | ١٠٧٥ | ١٠٤٠ | ١٩٤٠ | ١٥١٥ | ١٤٢٥ | ١٥٤٥ | ١٢٨٠ | ٢٦٥ | مصر | |
| ١١٦٥٠ | | ٩٤٠٠ | - | - | - | ٢٢٥٠ | ٢٢٥٠ | - | السودان | |
| ١٧٢٥٠ | ١٠٧٥ | ١٠٤٤٠ | ١٩٤٠ | ٥١٥ | ١٤٢٥ | ٣٧٩٥ | ٣٥٣٠ | ٢٦٥ | المجموع الجزئي (٤) | |
| ٧٠٠٠ | | ١٥٢٥ | ١٩٠ | ١٩٠ | - | ٥٢٨٥ | ٤٩٣٥ | ٣٥٠ | ليبيا | الدول العربية الأخرى |
| ٢٣٢٥ | ٥٧٥ | - | ١٢٧٥ | ١٠٥٠ | ٢٢٥ | ٤٧٥ | ٤٤٥ | ٣٠ | تونس | |
| ١٠٤٢٥ | ٣٦٥٠ | ٥٠٠ | ٣٨٥٠ | ٣٥٠٠ | ٣٠٠ | ٢٤٢٥ | ٢٤٢٥ | - | الجزائر | |
| ٦١٠٠ | | ٩٥٠ | ٣٧١٠ | ٣٢٦ | ٤٥٠ | ١٤٤٠ | ١٤٤٠ | - | المغرب | |
| ٥٦٠٠ | | ٣٧٠٠ | ١٩٠٠ | - | ١٩٠٠ | - | - | - | موريتانيا | |
| ٣١٤٥٠ | ٤٢٢٥ | ٦٦٧٥ | ١٠٩٢٥ | ٨٠٥٠ | ٢٨٧٥ | ٩٦٢٥ | ٩٢٤٥ | ٣٨٠ | المجموع الجزئي (٥) | |
| ٢٨٢٠٠ | ٢٠٠ | ٤٤٨٥ | ١٨٥٦ | ٤٠٨ | ١٤٤٨ | ٢١٦٠٢ | ١٨١٤٧ | ٣٤٥٥ | مجموع الدول العربية الآسيوية | |
| ٥٢٩٥٠ | ٥٣٠٠ | ١٨٤٥٠٠ | ١٣٠٦٠ | ٨٧٦٠ | ٤٣٠٠ | ١٦٢٢٠ | ١٥٥٧٥ | ٦٤٥ | مجموع الدول العربية الأفريقية | |
| ٨١٠٥٠ | ٥٥٠٠ | ٢٢٩٣٥ | ١٤٩٠٦ | ٩١٦٨ | ٥٧٤٨ | ٣٧٨٢٢ | ٣٣٧٢٢ | ٤١٠٠ | المجموع الكلي | |

ملاحظة عامة : جميع الأرقام تقريبية .
المصدر : انظر الخريطة رقم (١)

الملحق رقم (٣)

الوضع الحالي لشبكة الطرق العربية المشتركة حسب المواصفات الفنية

| ملاحظات | المجموع | | | | مير موجود | | ردي | | وسط | | جهد | | مير معروف | | حالة القسم اسم البلد |
|---------|--------------------------|----------------|-----------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------|
| | لطول ع.م.ع.م. ١٠٠٪ | للقارة ١٠٠٪ | للمجموع ١٠٠٪ | لطول (كم) ١٣ | لطول (كم) ١٣ | لطول (كم) ١٣ | لطول (كم) ١٣ | لطول (كم) ١٣ | لطول (كم) ١٣ | لطول (كم) ١٣ | لطول (كم) ١٣ | لطول (كم) ١٣ | لطول (كم) ١٣ | لطول (كم) ١٣ | |
| | - | ١٠٠ | ٢ | ٢٧٥ | ٩١ | ٢٥٠ | ٠ | - | - | - | ٩ | ٢٥ | - | - | لبنان |
| | ٢٠٠ | ١٠٠ | ٢٣ | ٢٨٠٠ | ٩ | ٢٥٠ | ١٦ | ٤٥٠ | ١١ | ٣٠٠ | ٦٤ | ١٨٠٠ | - | - | سورية |
| | ٢٠٠ | ١٠٠ | ١٩ | ١٦٠٠ | - | - | ٣٦ | ٥٧٥ | ٢٩ | ٦٢٥ | ١٢٠ | ٢٠٠ | ١٢٠ | ٢٠٠ | الاردن، الضفة الغربية |
| | ٤٧ | ١٣٧ | ٤٥ | ٣٨٥٠ | ١٨ | ٧٠٠ | ٧ | ٢٧٥ | ٢٣ | ٨٧٥ | ٥٢٠ | ٢٠٠٠ | - | - | العراق |
| | ١٠٠ | ٢٠٠ | ١٠٠ | ٨٥٢٥ | ١٤ | ١٢٠٠ | ١٥ | ١٣٠٠ | ٢١ | ١٨٠٠ | ٤٧ | ٤٠٢٥ | ٢٠٠ | ٢٠٠ | المجموع العربي (١) |
| | - | ١٠٠ | ٢٧ | ٤٥٠ | ١٢ | ٦٠ | - | - | ١٨ | ٨٠ | ٦٩ | ٣١٠ | - | - | الكويت |
| | ١٥ | ٤٢٠٠ | ٦٠ | ١١٨٧٥ | ١١ | ١٢٠٠ | - | - | ٦ | ٧٢٥ | ٨٢ | ٩٨٥٠ | - | - | السعودية |
| | ١٠٠ | ٤٠٠ | ١١٥٠ | - | - | - | - | - | - | - | ١٠٠ | ١١٥٠ | - | - | الإمارات |
| | - | - | ١ | ٢٠٠ | - | - | - | - | - | - | ١٠٠ | ٢٠٠ | - | - | قطر |
| | - | - | ٥٠ | ٥٠ | ٥٠ | ٢٥ | - | - | - | - | ٥٠ | ٢٥ | - | - | البحرين |
| | ٢٠٠ | ١٠٠ | ٩٣ | ١٨٢٥ | ٥٥ | ١٠٠٠ | - | - | - | - | ٤٥ | ٨٢٥ | - | - | عمان |
| | ٢٠٠ | ١٠٠ | ١١٠ | ٢١٢٥ | ٤٧ | ١٠٠٠ | - | - | - | - | ٥٢ | ١١٢٥ | - | - | البحرين |
| | ٢٠٠ | ١٠٠ | ١٠٠ | ٢٠٠٠ | ٨ | ١٥٠ | ١١ | ٢٢٥ | ٢٢ | ٦٥٠ | ٤٩ | ٩٧٥ | - | - | البحرين |
| | ٢٤٠٠ | ٦٩٠٠ | ١٠٠٠ | ١٩٦٧٥ | ١٨ | ٣٥٣٥ | ١٠ | ٢٢٥ | ٧٠ | ١٤٥٥ | ٧٣٠ | ١٤٤٦٠ | - | - | المجموع العربي (٢) |
| | - | ١٠٠ | ١٧ | ٧٢٥ | ٦٥ | ٤٧٥ | - | - | ١٤ | ١٠٠ | ٢١ | ١٥٠ | - | - | ليبيا |
| | ٤٠٠ | ١٠٠ | ٨٢ | ٣٥٢٥ | ٢٥ | ٨٧٥ | - | - | ٧ | ٢٥٠ | ٦٨ | ٢٤٠٠ | - | - | الامارات الموصل |
| | ٥٠ | ١٠٠ | ٤٢٥٠ | ٢٢ | ١٢٥٠ | - | - | - | ٨ | ٣٥٠ | ٦٠ | ٢٥٥٠ | - | - | المجموع العربي (٣) |
| | ٧٠ | ١٠٠ | ٣٢ | ٥٦٠٠ | ١٩ | ١٠٥٠ | ١٣ | ٧٠٠ | ١٠ | ٥٧٥ | ٢٩ | ٢٢٠٠ | ١٩ | ١٠٧٥ | وادي السنبل |
| | ١٤٠٠ | ٢٢٠٠ | ٦٧ | ١١٦٥٠ | ٨١ | ٩٤٠٠ | - | - | ٢ | ٢٢٥ | ١٧ | ٢٠٢٥ | - | - | السودان |
| | ٢١٠٠ | ٢٢٠٠ | ١٠٠ | ١٧٢٥٠ | ٦٠ | ١٠٤٥٠ | ٤ | ٧٠٠ | ٥ | ٨٠٠ | ٢٥ | ٤٢٢٥ | ٦ | ١٠٧٥ | المجموع العربي (٤) |
| | ٨٠ | ١٣٠٠ | ٢٢٢ | ٧٠٠٠ | ٢١ | ١٥٠٠ | - | - | - | - | ٧٩ | ٥٥٠٠ | - | - | ليبيا |
| | ٣٠٠ | ٤٠٠ | ٧٢ | ٢٢٢٥ | - | - | ٢٢ | ٥٢٥ | ١٨ | ٤٢٥ | ٢٤ | ٨٠٠ | ٢٥ | ٥٧٥ | تونس |
| | ١٣٠٠ | ٢٠٠ | ٢٢٢ | ١٠٤٢٥ | ٥ | ٥٠٠ | - | - | ٢٥ | ٦٦٥ | ٢٥ | ٢٦٥٠ | ٢٥ | ٢٦٥٠ | البحرين |
| | ٧٠ | ١١٠ | ١٩ | ٦١٠٠ | ٢٦ | ٩٥٠ | - | - | - | - | ٨٤ | ٥١٥٠ | - | - | المغرب |
| | ٧٠ | ١٠٠ | ١٧٧ | ٥٦٠٠ | ٦٦ | ٢٧٠٠ | - | - | - | - | ٢٤ | ١٩٠٠ | - | - | موريتانيا |
| | ٢٩ | ٥٩ | ١٠٠ | ٢١٤٥٠ | ٢١ | ٦٦٥٠ | ٢ | ٥٢٥ | ١٠ | ٣٥٠٠ | ٥٤ | ١٧٠٠٠ | ١٣ | ٤٢٢٥ | المجموع العربي (٥) |
| | ٢٤٠٠ | ١٠٠ | ١٠٠ | ٢٨٢٠٠ | ١٧ | ٤٧٢٥ | ٥ | ١٥٢٥ | ١٢ | ٢١٥٥ | ٦٥ | ١٨٤٨٥ | ١ | ٢٠٠ | مجموع الدول العربية الاسيوية |
| | ٦٥٠ | ١٠٠ | ١٠٠ | ٥٢٩٥٠ | ٢٥ | ١٨٤٥٠ | ٢ | ١٢٢٥ | ٨ | ٤٢٠٠ | ٤٥ | ٢٢٧٧٥ | ١٠ | ٥٢٠٠ | مجموع الدول العربية الافريقية |
| | ١٠٠ | - | ١٠٠ | ٨١١٥٠ | ٢٨ | ٢٢١٨٥ | ٤ | ٢٧٥٠ | ٩ | ٧٤٥٥ | ٥٢ | ٤٢٢٦٠ | ٧ | ٥٥٠٠ | المجموع الكلي |

- أقل من ١٪ بما فيه الأقسام قيد الإنشاء والتصديق حالياً.

ملاحظة عامة: جميع الأرقام تقريبية.

المصدر: احتساب على أساس المعلومات المجمعة من الأقطار والدراسات.

الملحق رقم (4)
التطوير المقترح لشبكة الطرقة العربية المشتركة حسب التوزيع الجغرافي للبلدان العربية

| البلد | اسم المجموعة | العمل المطلوب | | تطوير | | تصميم | | تشييد | | تجهيز | | تصنيف | | ملاحظات |
|-------------------------|--------------|---------------|-------|----------|------|----------|------|----------|-------|----------|-----|----------|-----|---------|
| | | طول (كم) | عدد | طول (كم) | عدد | طول (كم) | عدد | طول (كم) | عدد | طول (كم) | عدد | طول (كم) | عدد | |
| الدول العربية الاسيوية | البحرين | 1 | 2 | 275 | 41 | 250 | 11 | — | — | — | — | — | — | — |
| | | 3 | 23 | 2800 | 22 | 275 | 28 | 800 | 0.0 | 1225 | — | — | — | — |
| | | 4 | 19 | 1200 | 11 | 175 | 42 | 275 | 24 | 550 | 12 | 200 | — | — |
| | | 5 | 45 | 2500 | 26 | 1000 | 20 | 275 | 04 | 2075 | — | — | — | — |
| | | 6 | 100 | 5525 | 2329 | 2100 | 131 | 2250 | 47 | 4000 | 25 | 200 | — | — |
| | | 7 | 230 | 457 | 22 | 150 | 28 | 121 | 29 | 175 | — | — | — | — |
| | | 8 | 2200 | 12275 | 11 | 1200 | 21 | 2125 | 23 | 2775 | — | — | — | — |
| | | 9 | 580 | 1150 | — | — | 27 | 275 | 23 | 275 | — | — | — | — |
| | | 10 | 200 | 200 | 25 | 0.0 | 25 | 0.0 | 01 | 100 | — | — | — | — |
| | | 11 | 50 | 0.0 | 25 | 0.0 | — | 0.0 | 25 | — | — | — | — | — |
| الدول العربية الافريقية | البحرين | 12 | 23 | 1825 | 55 | 1000 | 15 | 275 | 20 | 550 | — | — | — | — |
| | | 13 | 11000 | 2000 | 8 | 150 | 47 | 450 | 57 | 1125 | — | — | — | — |
| | | 14 | 2000 | 2000 | 2 | 100 | 40 | 400 | 40 | 400 | — | — | — | — |
| | | 15 | 14275 | 14 | 2375 | 27 | 5277 | 52 | 10725 | — | — | — | — | — |
| | | 16 | 82 | 2525 | 24 | 875 | 18 | 250 | 20 | 250 | — | — | — | — |
| | | 17 | 275 | 275 | 11 | 475 | 14 | 100 | 20 | 150 | — | — | — | — |
| | | 18 | 17 | 275 | 22 | 1250 | 8 | 250 | 10 | 250 | — | — | — | — |
| | | 19 | 100 | 4250 | 22 | 1250 | 20 | 250 | — | — | — | — | — | — |
| | | 20 | 5100 | 5100 | 21 | 1125 | 21 | 1825 | 19 | 1725 | — | — | — | — |
| | | 21 | 2200 | 11250 | 80 | 4200 | 4 | 420 | 11 | 1825 | — | — | — | — |
| الدول العربية الافريقية | البحرين | 22 | 1000 | 1725 | 25 | 11075 | 8 | 1550 | 21 | 2500 | 2 | 1075 | — | — |
| | | 23 | 2200 | 7025 | 12 | 1525 | — | — | 78 | 5500 | — | — | — | — |
| | | 24 | 740 | 2225 | 18 | 400 | 52 | 1200 | 5 | 125 | 25 | 575 | — | — |
| | | 25 | 1000 | 1000 | 1 | 175 | 20 | 2100 | 19 | 2300 | 25 | 2300 | — | — |
| | | 26 | 1100 | 1100 | 20 | 1225 | 27 | 2775 | 27 | 2200 | — | — | — | — |
| | | 27 | 510 | 1727 | 70 | 2400 | — | — | 20 | 1700 | — | — | — | — |
| | | 28 | 1000 | 2150 | 25 | 575 | 22 | 1225 | 40 | 1275 | 12 | 4225 | — | — |
| | | 29 | 1000 | 2825 | 21 | 575 | 21 | 2525 | 57 | 14275 | 2 | 200 | — | — |
| | | 30 | 1000 | 5275 | 28 | 2025 | 17 | 1825 | 25 | 1825 | 10 | 5200 | — | — |
| | | 31 | 1000 | 8100 | 22 | 2525 | 20 | 1825 | 25 | 2325 | 7 | 5500 | — | — |

■ اقل من 10
■ المصنوع : اقتبس عن اساس المعلومات المتاحة من الاطلس والخرائط

اطار عام لتطوير السكك الحديدية في الوطن العربي

د . حاتم محمد الحاج

مهندس اول للنقل ، الصندوق العربي
للانماء الاقتصادي والاجتماعي ، الكويت .

تلخص هذه الورقة الجزء المتعلق بالسكك الحديدية من دراسة وضع اطار عام لقطاع النقل في الوطن العربي ، لتحقيق التكامل الاقتصادي والاجتماعي فيه عن طريق الترابط في النقل بين الأقطار العربية وبينها وبين العالم الخارجي ، التي اكمل الصندوق العربي معظمها في آب (اغسطس) ١٩٨١ . وتعرض الورقة الوضع الحالي لشبكة السكك الحديدية العربية ومعداتها المتحركة ، وحجم حركة نقل البضائع والركاب عليها ، والمشاكل التي تواجهها ، وتحديد التطوير المطلوب لها لسد حاجات الحركة عام ٢٠٠٠ ، وتقدير تكاليف ذلك التطوير ، وأولويات تنفيذه ، وترجمته الى مشاريع محددة . وتقدر الدراسة أن حاجات السكك الحديدية العربية حتى عام ٢٠٠٠ ستنتطوي على توسيع وتحسين حوالي ٤٨٠٠ كلم من الخطوط الحالية ، وإنشاء حوالي ١٣ الف كلم من الخطوط الجديدة ، وتوريد حوالي ٢١٠٠ قاطرة سفرية و ٥٢٠ قاطرة مناورة و ٢٩٠ اتومتريسي و ٤٨٠٠ عربة ركاب و ٩٩٠٠٠ عربة بضائع . وتقدر تكاليف هذا التطوير بحوالي ٣٥ مليار دولار بأسعار عام ١٩٨١ منها حوالي ٢٣ مليار دولار لتطوير الخطوط الحديدية والباقي (حوالي ١٢ مليار دولار) لتطوير المعدات المتحركة لغرض استبدال المعدات المستهلكة ومقابلة الزيادة المتوقعة بالنقل على السكك الحديدية . وتقدر تكاليف الأعمال المقترح تنفيذها قبل عام ١٩٩٠ بحوالي ١٣ مليار دولار والأعمال المقترح تنفيذها بين ١٩٩٠ و ٢٠٠٠ بحوالي ٢٢ مليار دولار .

أولاً : مقدمة

تكمل هذه الورقة البحث الذي أعده زميلي الدكتور احمد سببتي من الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي ، وعنوانه « دراسة وضع اطار عام لقطاع النقل في الوطن العربي - شبكة الطرق العربية المشتركة » . وتقديماً للاعادة فإن هذه الورقة لن تتطرق الى موضوع دور النقل في تحقيق النكامل الاقتصادي العربي او منهجية الدراسة أو معوقات تنفيذ التطوير المقترح للسكك الحديدية العربية .

(١) أهداف الدراسة

تهدف هذه الورقة الى اقتراح تصور عام ، وليس خطة شاملة (Master Plan) ، للوضع الذي يمكن

أن تصير اليه شبكة السكك الحديدية العربية عام ٢٠٠٠ لتحقيق الربط بين الأقطار العربية وبينها وبين العالم الخارجي . وهذا التصور مبني الى حد كبير على أساس الوضع الحالي للسكك الحديدية العربية ودورها في قطاع النقل ، وعلى خطط الأقطار العربية القصيرة والبعيدة المدى في تطوير اقتصادها بما في ذلك قطاع النقل والسكك الحديدية . وتركز الدراسة على الربط بين البلدان العربية (أي الخطوط الرئيسية) . وترجمت أهداف الدراسة عملياً الى : (١) تقويم الوضع الحالي للسكك الحديدية العربية بما في ذلك الخطوط والمعدات المتحركة وحركة نقل البضائع والركاب ؛ (٢) تحديد التطوير المقترح للخطوط الحديدية الرئيسية في البلدان العربية المختلفة - ويشمل ذلك انشاء خطوط جديدة وتوسيع وتحسين وتقوية خطوط حالية ؛ (٣) تحديد حاجات السكك الحديدية العربية من المعدات المتحركة حتى عام ٢٠٠٠ لغرضي استبدال المعدات المستهلكة ومقابلة الزيادة المتوقعة في حركة النقل على السكك الحديدية ؛ (٤) تقدير تكاليف تطوير شبكة الخطوط الحديدية والمعدات المتحركة ؛ (٥) اقتراح أولويات لتنفيذ التطوير المقترح للخطوط والمعدات ؛ (٦) اقتراح مشاريع للتنفيذ .

(٢) المعلومات ومصادرها

تطلبت دراسة النقل بالسكك الحديدية جمع الكثير من المعلومات عن قطاع النقل بصفة عامة ، والسكك الحديدية بشكل خاص ، وعن اقتصاد البلاد العربية وسكانها وخططها التنموية . واعتمدت هذه الدراسة كثيراً على المعلومات والدراسات المتوافرة والتي تشمل دراسة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا عن النقل في هذه المنطقة^(١) ، ودراسة مجلس الوحدة الاقتصادية العربية^(٢) ، وجهود اللجنة الدائمة للنقل والمواصلات في جامعة الدول العربية ، ودراسة الأمم المتحدة عن عقد النقل في افريقيا^(٣) ، والدراسات القطرية لقطاع النقل في سورية ومصر والسودان والجزائر والكويت . وقامت بعثات ميدانية من الصندوق العربي بجمع المعلومات اللازمة من موريتانيا والمغرب والجزائر وتونس وليبيا وسورية والأردن والسودان والكويت . وتم ارسال الاستثمارات اللازمة لبقية الأقطار وتسلم الصندوق العربي رداً من واحدة من هذه البلدان هي المملكة العربية السعودية .

وتعتبر المعلومات التي جمعت جيدة وتفي الى حد كبير باهداف هذه الدراسة . ولكن لم تتوافر المعلومات في معظم الاحيان عن حالة الخطوط الحديدية ، او عن حجم الحركة على الخطوط الرئيسية (رغم توفرها للشبكة ككل) ، او عن السعة الحالية للخطوط . وكذلك لم تتوافر المعلومات في معظم الأحيان عن عمر وحالة المعدات المتحركة أو عن الورش وأنظمة صيانتها . ويؤثر هذا ، بعض الشيء ، على حاجة السكك الحديدية لاستبدال المعدات المتحركة المستهلكة . وأدت هذه العوامل ، بالإضافة الى عدم توافر المعلومات الكمية عن التوزيع الجغرافي للنشاطات الاقتصادية والاجتماعية ، الى صعوبة استخدام منهجية متقدمة في تقدير حجم الحركة على السكك الحديدية في المستقبل ومقارنة البدائل المختلفة لتطوير قطاع النقل بما في ذلك السكك الحديدية . ولذلك ، اكتفت هذه الدراسة بمنهجية مبسطة تفي بغرض وضع اطار عام وليس خطة شاملة لقطاع النقل .

(١) الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، « دراسة تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا » ، بيروت ، كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٩ ، ج ٣ .
(٢) مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، « شبكتا الطرق البرية والخطوط الحديدية لربط الاقطار العربية ببعضها وربطها بالعالم الخارجي » ، تونس ، ايار / مايو ١٩٨٠ (وثيقة رقم (٢)) .
(٣) الامم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لأفريقيا ، « عقد النقل والمواصلات في افريقيا ، ١٩٧٨ - ١٩٧٩ » ، (غير مؤرخة) .

ثانياً : شبكة السكك الحديدية الحالية

توجد السكك الحديدية حالياً في ١١ قطراً عربياً هي : موريتانيا ، المغرب ، الجزائر ، تونس ، مصر ، السودان ، لبنان ، سورية ، الأردن ، العراق ، السعودية . وينوي قطران عربيان هما : ليبيا والكويت مد السكك الحديدية في اراضيهما . يبلغ طول الشبكة الحديدية في هذه الأقطار حوالي ٢٢٤٠٠ كلم منها حوالي ١٣٠٠٠ كلم ذات العرض القياسي (١٤٣٥ مليمتر) ومن ذلك حوالي ١٠٠٠ كلم مكهرب . ويمكن تقسيم هذه الشبكة الى حوالي ٢١٠٠٠ كلم من الخطوط المفردة وحوالي ١٤٠٠ كلم من الخطوط المزدوجة . ويبيّن الجدول رقم (٢) أطوال شبكات السكك الحديدية العربية حسب الأقطار التي تقع فيها ، وعرض الخط بالمليمترات ، وكون الخط مكهرباً او غير مكهرب ، ومفرداً او مزدوجاً . ويقع حوالي ٨٠٠٠ كلم من هذه الشبكة في شمال افريقيا ، وحوالي ٨٩٠٠ كلم في منطقة وادي النيل ، والبقية (حوالي ٥٥٠٠ كلم) في المشرق العربي . ويبلغ طول شبكة الخطوط التي تخدم اغراض الربط العربي حوالي ١٧٤٠٠ كلم منها حوالي ٦٣٠٠ كلم في اقطار شمال افريقيا ، و ٦٢٠٠ كلم في منطقة وادي النيل ، والبقية (حوالي ٤٩٠٠ كلم) في المشرق الغربي .

(١) الشبكة حسب عرض الخطوط

تتميز شبكة السكك الحديدية العربية بوجود خمسة انواع من الخطوط الحديدية حسب عرضها هي : العرض القياسي ١٤٣٥ ملم (حوالي ١٣٠٣٠ كلم) ، عرض ضيق ١٠٠٠ ملم (حوالي ٢٤٣٠ كلم) ، عرض ضيق ١٠٥٠ ملم (حوالي ١٠٠٠ كلم) ، عرض ضيق ١٠٥٥ ملم (حوالي ١١٢٠ كلم) ، وعرض ضيق ١٠٦٧ ملم (حوالي ٤٧٩٠ كلم) . وهناك الخطوط ذات عرض ١٠٠٠ ملم في كل من الجزائر (١٤٦ كلم) ، وتونس (١٣٠٠ كلم) ، ومصر (٢٠٠ كلم) ، والعراق (٧٨٦ كلم) . وتوجد الخطوط ذات عرض ١٠٥٠ ملم في لبنان (٩٠ كلم) ، وسورية (٣٤٢ كلم) ، والأردن (٥٦٧ كلم) . أما الخطوط ذات عرض ١٠٥٥ ملم فتقع كلها في الجزائر (١١٢٠ كلم) ، بينما الخطوط ذات عرض ١٠٦٧ ملم تقع في السودان (٤٧٨٦ كلم) . واحياناً يوجد عرضان او اكثر للخطوط الحديدية في البلد نفسه . فمثلاً على ذلك ، تحتوي الجزائر على خطوط يتفاوت عرضها من ١٠٠٠ ملم الى ١٠٥٥ ملم الى ١٤٣٥ ملم ، ومصر وتونس والعراق تحتوي على خطوط عريضة وضيقة (عرض ١٠٠٠ ملم) . وبديهي ان اختلاف عرض الخطوط يؤدي الى مشاكل في استغلالها تتلخص في الوقت الاضافي اللازم للانتقال بين الخطوط ذات العرض المختلف ، وضرورة انشاء محطات خاصة لتجميع القطارات ، وضرورة اقتناء معدات متحركة للعمل على الخطوط ذات العروض المختلفة وما ينشأ عن ذلك من مشاكل في الورش وصيانة المعدات وقطع الغيار .

(٢) تقويم الوضع الحالي للشبكة

(١) **محدودية انتشار الشبكة** : تعتبر شبكات السكك الحديدية داخل البلدان العربية وبينها محدودة الكثافة اذا ما قورنت بشبكات الكثير من الدول الأخرى الجدول رقم (١) . وتقتصر السكك الحديدية في موريتانيا على خط نقل خامات الحديد من المناجم الى ميناء نواذيبو ، وفي الجزائر وتونس والمغرب على خدمة الشريط الساحلي ونقل الخامات . ويعكس هذا الوضع الاعتبارات التاريخية لانشاء السكك الحديدية في الوطن العربي . فمعظم هذه السكك بني لخدمة اغراض المستعمر في حكم البلاد وتثبيت سيطرته عليها ، واستغلال ثرواتها وخصوصاً خاماتها المعدنية ومواردها الاولية (القطن) ، كما ان الأقطار العربية بنت قليلاً من الخطوط الحديدية منذ استقلالها ، ومعظمها شيد لخدمة نقل

(ب) **محدودية ترابط الشبكة** : تتصف شبكة السكك الحديدية العربية بقلة ترابطها . فعلى الرغم من أن السكك الحديدية في المغرب والجزائر وتونس مترابطة (على الشريط الساحلي فقط) الا أنها غير مترابطة مع السكك الحديدية في مصر لأنه لا توجد سكك حديدية حالياً في ليبيا . وكذلك ، لا توجد وصلة بين شبكتي السكك الحديدية في مصر والسودان . وبسبب وجود اسرائيل فقد انقطع الاتصال بين شبكات السكك الحديدية لمصر ولبنان وسورية والاردن . وعلى ما يظهر ، فقد شيدت السكك الحديدية في موريتانيا والسعودية لخدمة الأغراض القطرية فقط ، ولذلك فهي غير متصلة ببقية السكك الحديدية العربية المجاورة .

(ج) **مسار السكك الحديدية** : يعتبر مسار بعض الخطوط الحديدية غير مناسب في الظروف السياسية الحالية . فمثلاً على ذلك ، كان السفر من اللاذقية في سورية الى بغداد في العراق حتى وقت قريب (الستينات والسبعينات) يتطلب استخدام السكك الحديدية التركية . وهذا يعكس الظروف السياسية والتاريخية التي بنيت في ظلها الخطوط الحديدية في المشرق العربي ، عندما كانت تخضع كل هذه المنطقة لنفوذ العثمانيين .

(د) **حالة الخطوط الحديدية** : على الرغم من عدم توافر المعلومات بالقدر اللازم عن الحالة الراهنة للخطوط الحديدية في الوطن العربي ، الا أنه من خلال المباحثات مع الجهات المسؤولة عن السكك الحديدية ، تبين أن حالة الكثير من الخطوط الحالية متدنية وذلك بسبب ضعف الصيانة .

(هـ) **اختلاف المواصفات الفنية** : يبين الجدول رقم (٣) المعلومات المتوافرة عن الأسس النموذجية لتصميم الخطوط الحديدية في البلدان العربية المختلفة . وتتجه الاقطار العربية اجمالاً نحو استخدام العرض القياسي (١٤٣٥ مليمتر) للخطوط الجديدة ، ما عدا السودان وتونس وذلك لاعتبارات اقتصادية ومالية وتشغيلية واضحة في كل منهما . وتراوح السرعة التصميمية للخطوط الحديدية بين ٦٠ كلم / الساعة في السودان و ١٥٠ كلم / الساعة في السعودية و ٢٥٠ كلم / الساعة للخط المقترح بين العراق والكويت . وينجم عن اختلاف السرعة التصميمية تفاوت بالنسبة لاقبل شعاع مسموح به للمنحنيات واقصى ميلان عمودي مسموح به ، وسماكة الزلط ، وأنظمة التشغيل والاتصالات . ويراوح اكبر حمل محوري مسموح به بين ١٦ طناً في السودان و ١٨ طناً في تونس و ٢٥ طناً في المغرب وسورية . ويقل الحمل المحوري المسموح به حالياً عن ١٢ طناً على بعض الخطوط في الأردن وعن ١٥ طناً على بعض الخطوط في سورية . وتتجه البلاد العربية نحو رفع الحمل المحوري المسموح به على الخطوط الجديدة الى ما بين ٢٠ و ٢٥ طناً .

ثالثاً : المعدات المتحركة الحالية

تتكوّن المعدات المتحركة للسكك الحديدية العربية من المعدات الساحبة والمعدات المجرورة . وتتألف المعدات الساحبة من القاطرات السفريّة (Mainline Locomotives) وقاطرات المناورة (Shunting Locomotives) والاتومتريسات (Rail Cars) . وتشمل المعدات المجرورة عربات الركاب وعربات البضائع .

(١) المعدات الساحبة

يبيّن الجدول رقم (٤) عدد المعدات الساحبة وقوتها ونسب توافرها لكل من السكك الحديدية

العربية ، وتتكوّن من ١٦٩٠ قاطرة سفريّة ، و ٣٣٤ قاطرة مناورة ، و ٢٥٧ اتومتريساً . ولا تزال السكك الحديدية في لبنان وسورية والاردن والعراق والسودان تستخدم القاطرات البخارية ، إلا أن الاتجاه العام في هذه البلدان هو نحو استبدال القاطرات البخارية بقاطرات ديزل . وتبلغ القوة الاجمالية للقاطرات السفريّة حوالي ٢٢٦٠ الف كيلواط ، ولقاطرات المناورة حوالي ١٥٠ الف كيلواط ، وللاتومتريسات حوالي ١٣٠ الف كيلواط .

(٢) المعدات المجرورة

يبين الجدول رقم (٥) عدد عربات الركاب والبضائع وسعتها ونسب توافرها لكل من السكك الحديدية العربية . وهي تتكوّن من حوالي ٤١٠٠ عربة ركاب تبلغ سعتها الاجمالية حوالي ٢٥٥ الف مقعد وحوالي ٧٠ الف عربة بضائع تبلغ سعتها حوالي ٢,١ مليون طن . وتمتلك السكك الحديدية في مصر والسودان حوالي ٦٠ بالمائة من عربات الركاب و ٣٤ بالمائة من عربات البضائع .

(٣) الحالة الراهنة للمعدات المتحركة

لا تتوافر المعلومات اللازمة عن عمر وحالة المعدات المتحركة لمعظم السكك الحديدية العربية . لذلك يصعب تقدير عدد ما يتطلب الاستبدال منها بسبب حالتها السيئة او بسبب تعديدها عمرها الاقتصادي . ويبين الجدولان الرابع والخامس نسب توافر المعدات المتحركة للسكك الحديدية العربية حسب نوعها . ويلاحظ تدني هذه النسب مما يدل على محدودية كفاءة الورش وأنظمة صيانة المعدات وربما على قدمها . ولا تتوافر المعلومات اللازمة عن الورش وتجهيزاتها أو عن أنظمة الصيانة أو عن كفاءة اليد العاملة ونتاجيتها .

رابعاً : الحركة الحالية للنقل على السكك الحديدية

(١) حركة نقل الركاب

يلخص الجدول رقم (٦) عدد الركاب وملايين كيلومترات الركاب المنقولين على كل سكة حديدية عربية ، ويبين أن السكك الحديدية العربية قد قامت بنقل حوالي ٢٩٥ مليون راكب بالسنة بما يعادل حوالي ٣,٤ مليار راكب / كلم بالسنة^(٤) . وكان نصيب السكك الحديدية المصرية حوالي ٧٧ بالمائة من الركاب و ٣٩ بالمائة من كيلومترات الركاب . وتمثل هذه الأرقام حوالي ٢,٢ رحلة و ٩٩ كلم للشخص في السنة في البلدان العربية التي توجد فيها سكك حديدية . وتشير هذه الأرقام الى الدور المتواضع جداً الذي تلعبه السكك الحديدية العربية في نقل الركاب . وتراوح متوسط مسافة نقل الراكب بين ٢٣ كلم في مصر و ٤٠٠ كلم في السودان . ويعكس قصر مسافة نقل الراكب سيطرة الحركة من الضواحي الى المدن الكبيرة في كل من مصر وتونس والجزائر . وجدير بالذكر ، أنه اذا استثنى هذا النوع من النقل الحضري ، فإن قدرة السكك الحديدية على منافسة النقل على الطرق داخل اي بلد بالحافلات (الباصات) والسيارات تزداد كلما ازدادت مسافة نقل الراكب ، وفي الحالات القصوى التي تصيح فيها الرحلات طويلة جداً أو أنها تتطلب عبور حدود دولة فإن الطائرات اقدر على منافسة القطارات .

نمت حركة نقل الركاب بالسكك الحديدية بمعدلات منخفضة او سلبية خلال السبعينات ، وانخفضت حصة السكك الحديدية العربية في نقل الركاب في اواخر السبعينات عما كانت عليه في اواخر

(٤) يمثل هذان الرقمان مجموع الركاب و كيلومترات الركاب لآخر سنة تتوفر عنها المعلومات في كل بلد عربي .

الستينات . ويرجع ذلك الى الاستثمارات الضخمة في البنية الاساسية للطرق ونسب النمو العالية في عدد السيارات بانواعها وقدرتها على منافسة السكك الحديدية ، ونمو دخل الفرد العربي وتفضيله استخدام السيارات و (الباصات) في التنقل بسبب مرونة تسييرها على انواع كثيرة من الطرق وعلى فترات اقصر ، مما يعني تقصير فترات الانتظار عما تتطلبه السكك الحديدية . بالاضافة الى ذلك ، فإن النقل على الطرق يوفر خدمة « باب للباب » . وتتمشى هذه التطورات مع نمط التغييرات في دول اخرى في العالم . وباستمرار هذا الاتجاه يتوقع أن تقل حصة السكك الحديدية في نقل الركاب في عامي ١٩٩٠ و ٢٠٠٠ عما هي عليه حالياً .

(٢) حركة نقل البضائع

يلخص الجدول رقم (٧) عدد الاطنان وملايين الاطنان الكيلومترية المنقولة بالسكك الحديدية العربية ، وهو يبين أنه تم بهذه الوسيلة نقل حوالي ٧٣ مليون طن سنوياً وحوالي ٢٤ (٥) مليار طن / كلم سنوياً ، منها حوالي ٧٢ بالمائة و ٥٧ بالمائة على التوالي على السكك الحديدية في شمال افريقيا . وكان نصيب المغرب حوالي ٣٧ بالمائة من مجموع الاطنان المنقولة ويزيد هذا الحجم عن مجموع الاطنان المنقولة على السكك الحديدية في مصر والسودان ولبنان وسورية والاردن والعراق والسعودية وتونس . وتشكل الخامات المعدنية نسبة كبيرة من البضائع المنقولة ، تبلغ حوالي ١٠٠ بالمائة في موريتانيا (الحديد) والاردن (الفوسفات) و ٧٠ بالمائة في المغرب (الفوسفات) و ٦٥ بالمائة في تونس (الفوسفات) و ٦٠ بالمائة في الجزائر (الحديد والفوسفات) . وقد تفاوتت مسافات نقل الطن تفاوتاً كبيراً فكانت ، على سبيل المثال ، ٧٥ كلم في لبنان و ١٤٥ كلم في المغرب و ٩٢٤ كلم في السودان . وتعكس هذه المسافات مساحة البلدان العربية المختلفة (صغر لبنان وضخامة السودان) ، ومواقع مراكز الانتاج بالنسبة لمراكز الاستهلاك او موانئ التصدير . وعلى العموم يعتبر معدل مسافة نقل الطن بالسكك الحديدية العربية (٣٣٢ كلم) ملائماً لاقتصاديات النقل بالسكك الحديدية اذ تزيد قدرة السكك الحديدية على منافسة النقل بالطرق كلما كانت الكميات المنقولة أكثر وزناً وأقل ثمناً وأطول مسافة .

لقد نمت حركة نقل البضائع بالسكك الحديدية بمعدلات منخفضة نسبياً . وتأثرت الكميات المنقولة في موريتانيا بنقصان انتاج مناجم الحديد العائد الى استهلاك المناجم الحالية . وكذلك ، نقصت الاطنان الكيلومترية على سكك حديد السودان بنسبة ٤,١ بالمائة سنوياً خلال السبعينات بسبب نقصان الانتاج الزراعي في البلاد والمشاكل المالية الجسيمة التي تواجهها ، خصوصاً أن المنتوجات الزراعية تشكل غالبية السلع والبضائع المنقولة بالسكك الحديدية . وشهدت السكك الحديدية السورية زيادات كبيرة تقدر بحوالي ١٣ بالمائة سنوياً ، ويعكس ذلك التوسع الكبير في انشاء الخطوط الحديدية في سورية وتوجه الدولة الجاد نحو تعزيز دور السكك الحديدية في حركة النقل . وانخفضت حصة السكك الحديدية العربية في نقل البضائع خلال السبعينات . ويعود ذلك للمنافسة الشديدة من النقل على الطرق التي استطاعت استقطاب النقل متوسط وعالي الثمن وقليل الوزن نسبياً خصوصاً أن الشاحنات توفر خدمة « باب للباب » بينما يتطلب النقل بالسكك الحديدية في معظم الأحيان مناولة اضافية للبضائع عند المنشأ والنهية . ويتوقع أن يزداد نقل البضائع على السكك الحديدية العربية في المستقبل ولكن الحصة النسبية للسكك الحديدية ستتناقص وذلك لأن النقل على الطرق سيزداد بسرعة اكبر من

(٥) يمثل هذان الرقمان مجموع الاطنان و كيلومترات الاطنان لآخر سنة تتوفر عنها المعلومات في كل بلد عربي .

زيادة النقل على السكك الحديدية .

(٣) تدني انتاجية العمالة في النقل على السكك الحديدية العربية

توفر السكك الحديدية العربية فرص عمل لحوالي ١٩٠ الف شخص . وتقل انتاجية العامل العربي عما هي عليه في الدول المتقدمة ، وكثير من دول العالم الثالث ، اذ بلغت انتاجية العامل العربي حوالي ٧٠ الف راكب / كلم و ١٢٦ الف طن / كلم سنوياً في اواخر السبعينات بالمقارنة بحوالي ١٩٢ الف و ٢٤٦ الفاً على التوالي للعامل الفرنسي و ١١٠ آلاف و ١٨٢ الفاً على التوالي للعامل الايراني في ١٩٧٧ . ويعود ذلك للعمالة الزائدة في السكك الحديدية العربية ، خصوصاً في مصر والسودان ، ومستوى التدريب المنخفض نسبياً للعامل العربي ، والتركيز على استخدام العمالة اليدوية بدل الميكنة في الصيانة والتشغيل .

خامساً: التطوير المقترح للسكك الحديدية

(١) أسس تحديد التطوير المقترح للخطوط الحديدية والمعدات المتحركة

تم تحديد التطوير المقترح للخطوط الحديدية والمعدات المتحركة بناء على الأسس التالية :

(١) حجم الحركة في الحاضر والمستقبل : بين القسم الرابع من هذه الورقة الحجم الاجمالي للحركة الراهنة على شبكات السكك الحديدية العربية وأشار الى نسب النمو التي تحققت خلال السبعينات . وقدرت الحركة في المستقبل على أساس الدراسات المتوافرة ، وحجم الحركة الحالية ، والنمو المتوقع في مؤشرات الطلب على النقل في كل من البلدان العربية ، وخطط الدول في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وخصوصاً فيما يتعلق باستغلال خامات المعادن وتطوير قطاع النقل وخصوصاً السكك الحديدية والطرق والتأثير العكسي لتطوير الطرق على النقل بالسكك الحديدية ، والمستوى الحالي لتعريفات النقل بالسكك الحديدية ، وسياسات الحكومة نحو أجور نقل الركاب والبضائع على الطرق والسكك الحديدية . وجدير بالذكر أن كل السكك الحديدية العربية تتكبد خسائر في التشغيل . ويبين الجدول رقم (٨) نسب النمو السنوية المتوقعة للفترة حتى عام ١٩٩٠ و ١٩٩٠ - ٢٠٠٠ ليكلمترات الركاب ولكيلومترات الاطنان على السكك الحديدية في البلدان العربية المختلفة . ويظهر من هذا الجدول أن معدلات النمو يتوقع أن تظل منخفضة نسبياً ، وخصوصاً لنقل الركاب .

(ب) سعة الخطوط الحديدية ومقارنتها بحركة النقل في المستقبل : تتطلب الخطوط التي يزيد حجم الحركة عليها تطوير سعتها ، اما عن طريق تقوية الخط او بناء خط جديد مجاور للخط القائم او في موقع جديد لتخفيف الازدحام على الخط الحالي .

(ج) التنسيق بين تطوير الخطوط الحديدية والطرق : كثيراً ما تقع السكك الحديدية في ممر واحد مع الطرق البرية مما يعني أن تطوير أحدهما يؤثر على الآخر . فتطوير الطريق في ممر ما قد يلغي الحاجة لتحسين الخط الحديدي الحالي أو لانشاء خط جديد ، او أنه يؤدي لتأجيل تطوير الخط الحديدي الى فترة زمنية لاحقة في المستقبل .

(د) خطط القطر والاقطار المجاورة لتطوير الخطوط الحديدية: نظراً لعدم توافر المعلومات عن الحالة الراهنة وعلاقة حركة النقل بالسعة لمعظم الخطوط الحديدية ، لعبت خطط الاقطار في تطوير خطوطها الحديدية دوراً مهماً في تحديد التطوير المقترح لكل خط والفترة الزمنية المقترحة لتنفيذ ذلك .

وتعكس هذه الخطط الاهمية التي توليها الأقطار لقطاع النقل بالمقارنة مع باقي القطاعات ، والاولويات التي توليها مشاريع النقل المختلفة . وتجدر الاشارة الى أن عدداً من الأقطار العربية كان في طور اعداد خطته التنموية في عام ١٩٨٠ ، ولذلك فليس من المؤكد أن تكون جميع هذه المشاريع قد دخلت فعلاً في الخطط التنموية . ولكن هذا لا يقلل من قيمة هذه المعلومات لأنه يمكن من ادراج المشاريع التي لم تدخل الخطة الحالية في خطط مقبلة . ومن جهة اخرى فإن بعض المشاريع المقترحة للخطة الحالية يتوقع أن تستمر في الخطة المقبلة اذ أن نسب انجاز الخطط لمشاريعها لا تتعدى ٥٠ بالمائة - ٦٥ بالمائة في كثير من الأقطار العربية .

(٢) شبكة الخطوط الحديدية المتكاملة

تبين الخريطة رقم (١) التصور الذي توصلت اليه هذه الدراسة لشبكة السكك الحديدية العربية استناداً الى الاسس المذكورة اعلاه وتحقيقاً لهدف الربط بين الشبكات القطرية وبينها وبين العالم الخارجي . ونظراً لضخامة العمل المطلوب وبالتالي كلفته العالية وقدرة الأقطار المختلفة المحدودة على التنفيذ اقترحت هذه الدراسة تطوير بعض الخطوط بعد عام ٢٠٠٠ ، مثل وصل موريتانيا بالمغرب ووصل السودان بالأقطار الافريقية المجاورة .

(٣) التطوير المقترح حتى عام ٢٠٠٠ للخطوط الحديدية

يلخص الجدول رقم (٩) لكل قطر عربي الخطوط الحديدية التي يمكن أن تتوافر الموارد اللازمة لتطويرها قبل عام ٢٠٠٠ . ويبين لكل خط الطول المقترح تطويره ، ونوع التطوير ، وتكلفته ، والتوقيت الزمني له . ويمكن تقسيم المقترحات الى نوعين : (١) تطوير خط موجود مثل مضاعفة خط مفرد حالياً ، أو تقوية الخط باستبدال القضيب الحالي بأخر أكثر وزناً ، أو كهربيته ، أو تحسين المسار بإزالة المنطفات الخطرة والميلان الرأسي الحاد ، أو انشاء العبارات والجسور الاضافية ، وتحسين المنشآت الحالية وحماية الخطوط من الفيضانات ؛ (٢) انشاء خط جديد .

ويتضمن التطوير المقترح بعض المشاريع التي لم تخضع لدراسات جدوى او التي اشارت دراسات الجدوى الأولية الى أن مردودها الاقتصادي منخفض . فمثلاً على ذلك ، أظهرت دراسة ترانسمارك للخط الواصل بين العراق والكويت والسعودية ان انشاء المشروع غير مجد مالياً^(٦) . وكذلك بيّنت دراسة دورش كونسلت للخط الحجازي ان مردوده الاقتصادي لا يتعدى ٤ بالمائة^(٧) . ويعتقد كذلك أن الجدوى الاقتصادية لوصل مصر بالسودان (في ممر نهر النيل) ستكون على الأرجح منخفضة جداً ، وكذلك الحال للوصلة في ليبيا من الحدود التونسية الى طرابلس فالحدود المصرية . ويرجع ذلك الى قلة حجم التبادل التجاري بين الأقطار العربية والى وجود طرق في معظم هذه الممرات . ولكن ادرجت هذه المشاريع لاصرار الحكومات عليها لوجود عوامل اخرى سياسية ، واجتماعية ، وامنية ، وقومية ، بالاضافة للعامل الاقتصادي والمالي ، لا تستطيع الحكومات تجاهلها عند اتخاذ القرار لانشاء خط حديدي جديد . ويبيّن الجدول رقم (١٠) اطوال الخطوط التي تتطلب التحسين أو الانشاء وتكليفها وتوزيعها حسب الفترة المحتملة للتنفيذ وذلك لكل قطر عربي وللمجموعة التي يقع

(٦) ترانسمارك وفريمان فوكس العالمية ، « دراسة جدوى السكك الحديدية في دولة الكويت ، » اب / اغسطس

١٩٧٩ .

(٧) دورش كونسلت ، « مسودة التقرير النهائي لدراسة جدوى انشاء سكة حديد الحجاز ، » تشرين الثاني /

نوفمبر ١٩٨٠ ، ج ١ .

فيها . ويبلغ طول الخطوط الحديدية التي تتطلب التطوير او الانشاء قبل عام ٢٠٠٠ حوالى ١٧٨٠٠ كلم منها حوالى ١٣٠٠٠ كلم جديد وحوالى ٤٨٠٠ كلم حالية تتطلب التطوير . ولا تتضمن هذه الأطوال حوالى ١٤٠٠ كلم من الخطوط قيد الانشاء او التحسين حالياً او تلك التي تتطلب الصيانة أو أنه يقترح انشاؤها بعد عام ٢٠٠٠ . ونظراً لعدم توافر المعلومات بالقدر الكافي عن حالة الكثير من الخطوط الحديدية فمن المحتمل أن تكون حاجات تطوير الخطوط الحالية اكبر مما هو مبين في هذه الدراسة .

(٤) التطوير المقترح للمعدات المتحركة

تتكوّن حاجات مؤسسات السكك الحديدية من المعدات المتحركة من تلك اللازمة لاستبدال المستهلك منها وتلك المطلوبة لمقابلة الزيادة المتوقعة في الحركة . وقدرت المعدات اللازمة للاستبدال على أساس عمر وحالة المعدات الحالية وكفاءة التشغيل وورش الصيانة . وافترض أن العمر الاقتصادي للمعدات المتحركة هو ٢٠ سنة للقاطرات السفريّة والمناورة ، و ١٥ سنة للاتومتريس ، و ٢٥ سنة لعربات الركاب ، و ٣٠ سنة لعربات البضائع . ويتوجب استبدال المعدات التي هي في حالة سيئة ولا يمكن اصلاحها من الناحية الاقتصادية وتلك التي يزيد عمرها الفعلي عن العمر الاقتصادي المقدر لهذا النوع من المعدات . وقدرت المعدات اللازمة لمقابلة زيادة الحركة بناء على حجم الحركة الحالي والمتوقع ، وكفاءة التشغيل حالياً وفي المستقبل مع اعتبار تأثير جهود مؤسسات السكك الحديدية في التدريب وتحسين أساليب الادارة على انتاجية السكك الحديدية ، وكفاءة الورش وأساليب صيانة المعدات المتحركة في الحاضر والمستقبل ، والاتجاهات العامة في تقنية السكك الحديدية فيما يتعلق بسعة عربات الركاب والبضائع وقوة القاطرات والاتومتريسات .

وعلى هذا الاساس احتسب عدد المعدات المتحركة اللازمة للاستبدال وللمقابلة زيادة الحركة حتى عام ٢٠٠٠ . وتقدر حاجة السكك الحديدية العربية بحوالى ٢١٠٠ قاطرة سفريّة ، و ٥٢٠ قاطرة مناورة ، و ٢٨٠٠ عربية اتومتريس ، و ٥٠٠٠٠ عربية ركاب ، و ٩٩٠٠٠٠ عربية بضائع . وتستأثر مجموعة شمال افريقيا بالنصيب الاكبر من هذه المعدات (حوالى ٥٠ بالمائة) ، تليها اقطار المشرق العربي (حوالى ٢٧ بالمائة) ، ومجموعة قطري وادي النيل (حوالى ٢٣ بالمائة) .

سادساً : تكاليف التطوير المقترح

(١) اساس حساب التكاليف

بنيت تقديرات تكاليف تطوير السكك الحديدية على أساس المعلومات المتوافرة من مؤسسات السكك الحديدية في الأقطار العربية ودراسات بعض قطاعات النقل والخطوط الحديدية ، والاسعار العالمية للمعدات المتحركة ، وخبرة ومعرفة الصندوق العربي بتكاليف الاعمال المماثلة في بعض الأقطار العربية . وقدرت تكاليف تطوير الخطوط الحديدية على أساس تكاليف تطوير الكيلومتر الواحد حسب طبيعة الأرض (سهل ، نجد ، جبل) وحسب نوع التطوير (انشاء خط جديد مفرد أو مزدوج ، تثنية خط حالي ، تقوية خط حالي .. الخ) . وقدرت تكاليف المعدات المتحركة على اساس الاسعار الواردة في آخر عقود أبرمتها مؤسسات السكك الحديدية العربية مع تحديثها لعام ١٩٨١ . وتقدر هذه التكاليف بأسعار هذا العام بحوالى ١,٢٥ مليون دولار للقاطرة السفريّة ، و ٠,٨٠ مليون دولار للقاطرة المناورة ، و ٠,٤٠ مليون دولار للاتومتريس ، و ٠,١٥ مليون دولار لعربة الركاب ، و ٧٥ الف دولار لعربة البضائع .

(٢) تقديرات التكاليف

(أ) **الخطوط الحديدية** : يلخص الجدول رقم (١١) تكاليف تطوير الخطوط الحديدية حسب الدولة والمجموعة التي تقع فيها ونوع التطوير وألويته . وتقدر التكاليف الاجمالية لتطوير الخطوط الحديدية بحوالي ٢٢,٨ مليار دولار باسعار ١٩٨١ منها حوالي ٢,٧ مليار دولار لتطوير الخطوط الحالية وحوالي ٢٠,١ مليار دولار لبناء خطوط جديدة . وتشكل حاجات مجموعة دول شمال افريقيا حوالي ٥٩ بالمائة من المجموع ، تليها مجموعة دول آسيا العربية (حوالي ٣١ بالمائة) ومجموعة دولتي وادي النيل (حوالي ١٠ بالمائة) . ولا تتضمن هذه الارقام تكاليف الخطوط قيد الانشاء او التطوير او تكاليف صيانة الخطوط وحماية مواقع تقاطع السكك الحديدية والطرق اما عن طريق الجسور او البوابات الالكترونية او اشارات المرور . وكذلك فإنها لا تعكس التكاليف الاضافية اللازمة لمقاطع الخطوط داخل وجوار المدن والمناطق التي تتطلب معالجة خاصة ، أما بسبب التضاريس او طبيعة التربة او مواد البناء وذلك لان مثل هذه التحاليل تتطلب دراسات مفصلة لا تقع في نطاق هذه الدراسة . وكذلك لا تحتوي هذه التقديرات على تكاليف الخطوط التي يقترح تطويرها بعد عام ٢٠٠٠ .

(ب) **المعدات المتحركة** : تم بعد ذلك تقدير تكاليف المعدات المتحركة التي تتطلب الاستبدال او أنها لازمة لمقابلة الزيادة في الحركة حتى عام ٢٠٠٠ . ويبلغ إجمالي تكاليف المعدات المتحركة المقترحة حوالي ١٢,٤ مليار دولار ، منها حوالي ٥,٤ مليار دولار لاستبدال المعدات المستهلكة والباقي (حوالي ٧,٠ مليار دولار) لمقابلة الزيادة في الحركة . وتشكل حاجات بلدان مجموعة شمال افريقيا ٤٦ بالمائة من مجموعة هذه التكاليف ، تليها مجموعة بلدان المشرق العربي (حوالي ٣٠ بالمائة) ومجموعة قطري وادي النيل (حوالي ٢٤ بالمائة) .

(ج) **التكاليف الاجمالية** : يلخص الجدول رقم (١٠) تكاليف تطوير الخطوط الحديدية والمعدات المتحركة حتى عام ٢٠٠٠ مصنفة حسب الدولة والمجموعة التي تقع فيها ، ونوع التطوير ، والألوية . وتقدر التكاليف الاجمالية لتطوير الخطوط والمعدات بحوالي ٣٥,٢ مليار دولار . وتشكل احتياجات مجموعة اقطار شمال افريقيا حوالي ٥٥ بالمائة من المجموع وتليها مجموعة اقطار المشرق العربي (٣٠) بالمائة) ومجموعة قطري وادي النيل (١٥ بالمائة) . ويجب التنويه بأن هذه التكاليف هي تقديرات استرشادية هدفها اعطاء فكرة عن حجم الاستثمارات المطلوبة ولا تمثل بالضرورة الكلفة النهائية للامعمال المختلفة وذلك لأن التوصل لمثل هذه التقديرات يتطلب اجراء دراسات هندسية تفصيلية لا تقع في نطاق هذه الدراسة .

سابعاً : اولويات تنفيذ التطوير المقترح

(١) اسس تحديد الأولويات

بالاضافة الى شدة الحاجة للتطوير المقترح والمعبر عنها بالعلاقة بين الطلب والسعة وحجم الحركة الحالي والمستقبل ، وخطط الاقطار والاعتبارات الخاصة بكل منها ، والتنسيق بين تطوير الخطوط الحديدية والطرق ، والتي تمّ بحثها في القسم الخامس من هذه الورقة ، توجد عوامل اخرى تؤثر على أولوية تنفيذ التطوير المقترح هي :

(أ) **تكامل الشبكة** : تعطى الأولوية للوصلات التي يمكن استعمالها فور الانتهاء من تطويرها ودون انتظار اكتمال وصلات اخرى متممة .

(ب) الوقت اللازم لاعداد الدراسات والتنفيذ الفعلي : يتطلب بناء خط حديدي جديد سنوات كثيرة قد تصل الى عشرة اعوام او اكثر بعد اتخاذ القرار بانشائه وذلك لأن عملية تحضير الدراسات ومراجعتها واعتمادها وتحضير وثائق المناقصة ، وطرح العطاءات وارساء العقود ، وتأمين التمويل اللازم تتطلب وقتاً طويلاً يقاس بالاعوام . ويستغرق تنفيذ المشروع سنوات يعتمد طولها على ضخامة المشروع وصعوبته ، وتقدم صناعة الانشاءات في البلد ، وتوافر الموارد البشرية المدربة لدى الجهة المسؤولة عن متابعة التنفيذ . لذلك اخذ الوقت اللازم لتنفيذ المشروع بالاعتبار عند تحديد اولويته .

(ج) الموارد المالية والبشرية : تعاني جميع الأقطار العربية غير النفطية شحاً كبيراً في الموارد المالية لتنفيذ مشاريع التنمية بما في ذلك تطوير السكن الحديدية ، مما أدى الى اعتمادها على التمويل الخارجي وما قد ينجم عنه من تأخير في التنفيذ . وروعي هذا العامل عند تحديد اولوية تنفيذ التطوير المقترح . وكذلك تقاسي جميع الأقطار العربية بدرجات متفاوتة قلة الأيدي العاملة المدربة ، وتأخر صناعة الانشاءات فيها مما يحتم اعتماد معظم هذه الدول على الاستشاريين والمقاولين والموردين الاجانب ومما يؤدي الى ارتفاع تكاليف المشاريع وخصوصاً جزء التكلفة بالعملة الأجنبية . ويعتبر العامل البشري من أهم العوامل المؤثرة ليس على قدرة المؤسسات الاستيعابية لتنفيذ مشاريع التنمية فقط ، بل على قدرتها في تشغيل وصيانة مرفق السكن الحديدية .

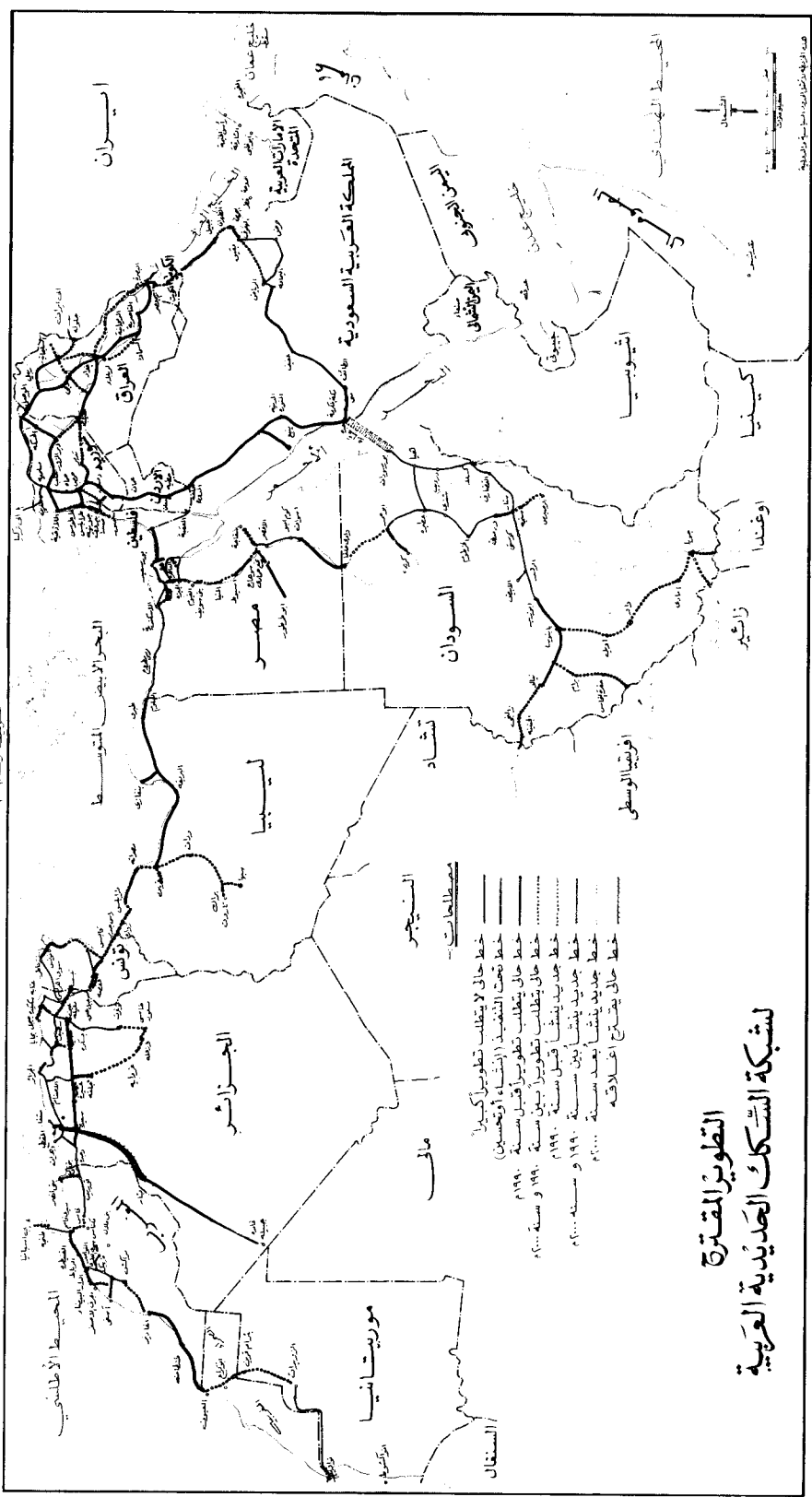
(٢) الأولويات

تبين الخريطة رقم (١) والجدولان (٩) و(١١) اولويات تنفيذ التطوير المقترح للخطوط الحديدية وتكاليفه . ويقترح أن يتم تطوير حوالي ٦١٠٠ كلم قبل عام ١٩٩٠ وحوالي ١١٦٠٠ كلم بين ١٩٩٠ و ٢٠٠٠ . وتقدر تكاليف الاولوية الاولى بحوالي ٨,٣ مليار دولار والثانية بحوالي ١٤,٥ مليار دولار بأسعار ١٩٨١ . كما اعد تقدير لأولويات توريد المعدات المتحركة وتكاليفها . وتقدر تكاليف الاولوية الاولى بحوالي ٤,٩ مليار دولار والاولوية الثانية بحوالي ٧,٥ مليار دولار بأسعار ١٩٨١ . وهكذا تكون تكاليف الاولوية الأولى لتطوير الخطوط الحديدية والمعدات المتحركة حوالي ١٣,٢ مليار دولار والاولوية الثانية حوالي ٢٢,٠ مليار دولار .

(٣) امكانية تنفيذ التطوير المقترح

تعتبر التكاليف المقدرة للتطوير المقترح معقولة وإن كانت ضخمة . وهي تعادل حوالي ٢ مليار دولار بالسنة بأسعار ١٩٨١ او ما يقارب حوالي ٤,٥ مليار دولار سنوياً بالاسعار الجارية خلال الفترة ١٩٨٢ - ٢٠٠٠ (على افتراض أن الاسعار ستزداد بمعدل ١٠ بالمائة سنوياً) . ويزداد هذا المبلغ كثيراً عن معدل ما صرف خلال السبعينات والمقدر بأقل من ١,٠ مليار دولار سنوياً (بأسعار ١٩٨١) .

ينضح من التقديرات السابقة أن الأقطار العربية غير النفطية ستجابه صعوبات مالية في تنفيذ التطوير المقترح بينما يتوقع أن تستطيع ليبيا والعراق والكويت والسعودية (اقطار نفطية ذات فائض مالي) ان تمول برنامج التطوير فيها . ويتوقع أن تتمكن موريتانيا من تمويل البرنامج المقترح لها بسبب صغر تكلفته ولكونه يخدم نقل خامات الحديد من المناجم ، ولأن موريتانيا قد حصلت على تمويل لمشروع حديد القلب الذي يتضمن بعض التطوير للخطوط الحديدية المقترحة . ويعتقد كذلك أن لبنان سيستطيع أن يمول البرنامج المقترح له وذلك بسبب صغر تكلفته . وتبين الارقام التالية التكاليف الاجمالية والسنوية للبرنامج المقترح في بقية الأقطار :



التطوير المقترح لشبكة السكك الحديدية العربية

- مخططا لخطات - النيجر
- خط حال لا يتطلب تطويرا كبيرا
 - خط تحت التنفيذ (البناء أو التحسين) ١٩٩٠ م
 - خط حال يتطلب تطويرا قبل سنة ١٩٩٠ و سنة ٢٠٠٠ م
 - خط حال يتطلب تطويرا بين سنة ١٩٩٠ و ٢٠٠٠ م
 - خط جديد يتطلب قبل سنة ١٩٩٠ م
 - خط جديد يتطلب بين سنة ١٩٩٠ و سنة ٢٠٠٠ م
 - خط جديد يتطلب بعد سنة ٢٠٠٠ م
 - خط حال يتفح اغلاقه

| القطر | | | | الكلفة (مليون دولار بأسعار عام ١٩٨١) | |
|----------------|-----------|------------------|-----------|--|--|
| المكون الأجنبي | | الكلفة الإجمالية | | | |
| المعدل السنوي | ٢٠٠٠-١٩٨٢ | المعدل السنوي | ٢٠٠٠-١٩٨٢ | | |
| ٣٣ | ٦٢٥ | ٤٨ | ٩١٠ | الأردن | |
| ٤٧ | ٨٨٥ | ٧٣ | ١٣٨٠ | تونس | |
| ٢١٠ | ٣٩٩٥ | ٣٦٨ | ٦٩٨٥ | الجزائر | |
| ٦٣ | ١١٩٥ | ٨٥ | ١٦١٠ | الجمهورية العربية السورية | |
| ٦٦ | ١٢٥٠ | ٩٢ | ١٧٤٠ | السودان | |
| ١١١ | ٢١١٠ | ١٨٦ | ٣٥٣٠ | مصر | |
| ١١٩ | ٢٢٧٠ | ٢٧١ | ٥١٥٥ | المغرب | |

المصدر : أنظر الجدول رقم (١٠) .

ويصعب جدا ضمن هذه الدراسة تقدير المبالغ المتوقع توافرها بدقة لكل من هذه الأقطار لتمويل التكاليف الرأسمالية لتطوير الخطوط والمعدات المتحركة خلال الفترة ١٩٨٢ - ٢٠٠٠ . ولكن يعتقد أن المبالغ المتوافرة من موارد هذه الأقطار الذاتية ومن مصادر التمويل المعتادة لمثل هذا النوع من المشاريع ، ستكون أقل من التكاليف المتوقعة . وهذا يعني عملياً تأجيل تنفيذ بعض التطوير المقترح . وإذا ما اضيف الى مشاكل التمويل بعض العوائق الأخرى مثل قصور الامكانيات البشرية المدربة ، ومشاكل التخطيط للمشاريع والتنسيق بينها وبين الدول ، ومشاكل الادارة والتنظيم ، ومشاكل الصيانة والتشغيل ، وتفضيل البلاد العربية للمشاريع القطرية على المشاريع القومية ، يمكن الاستنتاج أن تنفيذ التطوير المقترح سيستد لبعده عام ٢٠٠٠ . ومن الصعب جداً ، في نطاق هذه الدراسة ، تحديد الاعمال التي يتوقع تأجيلها لبعده ذلك التاريخ . ويمكن التكهن بأنه سيكون من الممكن تأجيل توريد بعض المعدات المتحركة الى بعد عام ٢٠٠٠ اذا لم تتوافر الموارد المالية او اذا ظهر أن الحركة على السكك الحديدية تزداد بنسب أقل مما قدر له في هذه الدراسة . وكذلك يمكن التكهن بأن الخطوط الحديدية التالية قد يؤجل تنفيذها الى بعد عام ٢٠٠٠ وهي :

| الكلفة المقدرة (مليون دولار بأسعار عام ١٩٨١) | | الطول (كلم) | القطر / الخط |
|--|--------|---------------|---|
| أجنبي | إجمالي | | |
| ٨٥٠ | ١٩٠٠ | ١٤٥٠ | الجزائر غارة جبيلة - بشار - المقطع عين عسيرة - بلعباس |
| ٢٦٠ | ٥٨٠ | ٣٤٠ | |
| ٢٠ | ٣٠ | ٣٠ | السودان الحدود المصرية - وادي حلفا |
| ١٦٠ | ٢٨٠ | ٣٨٠ | مصر اسوان - الحدود السودانية |
| ٢٢٥ | ٣٧٥ | ٣٧٥ | قنا - ابو طرطور |
| ٤٠٠ | ١٦٠٠ | ٦٨٣ | المغرب اغادير - العيون |

ثامناً : التوصيات

حتى تتمكن الأقطار العربية المعنية من تنفيذ مقترحات هذه الدراسة وحتى تزداد المنافع من جراء ذلك ، يوصى بالآتي :

(١) ضرورة أن تزيد الأقطار العربية مستوى استثماراتها في السكك الحديدية ، وأن تعطي اولوية للمشاريع المقترحة ، وخصوصاً تلك المتضمنة في الفترة قبل ١٩٩٠ (الجدول رقم (٩)) ، وأن تعمل على تذليل الصعوبات لزيادة امكانية تنفيذ هذه المشاريع واتخاذ الخطوات العملية لذلك ، كالبدء في تأمين التمويل والتنفيذ الفعلي للمشاريع الجاهزة للتنفيذ ، واجراء الدراسات اللازمة للمشاريع غير الجاهزة حالياً . ويتوجب زيادة التنسيق بين الدول بالنسبة لتطوير الخطوط واستغلالها . ويوصى كذلك ان تعطي مؤسسات التنمية العربية وغيرها ، وكذلك الأقطار العربية النفطية ذات الفائض المالي اعتباراً اكبر ، في برامجها التمويلية ، للمشاريع العربية المشتركة بما في ذلك السكك الحديدية .

(٢) تضييق التفاوت في أسس التصميم والمواصفات الفنية لخطوط ومعدات السكك الحديدية عن طريق التوصل الى اتفاق بين مؤسسات السكك الحديدية العربية حول : (أ) المستوى الأدنى للمواصفات الفنية التي يجب أن تتبع في تصميم وتشبيد الخطوط الجديدة وتطوير الخطوط الحالية ووضع برنامج زمني معقول لتنفيذ ذلك ؛ (ب) اعلى مستوى لمقاييس (طول وعرض وارتفاع) واوزان المعدات المتحركة المسموح بها على الخطوط الحديدية ووضع برنامج زمني معقول لتطبيق ذلك وخصوصاً بالنسبة لتوريد المعدات في المستقبل .

(٣) زيادة سلامة النقل على السكك الحديدية وذلك بتحسين مستوى صيانة وتشغيل الخطوط والمعدات المتحركة والتركيز على حماية تقاطع الطرق والخطوط الحديدية بواسطة انشاء الجسور او وضع علامات المرور المناسبة او تركيب البوابات الالكترونية .. الخ .

(٤) إتخاذ الاجراءات اللازمة لتسهيل انسياب نقل المسافرين والبضائع بين الأقطار العربية وذلك بالتركيز على قوانين وإجراءات المؤسسات المعنية وخصوصاً في الموانئ البحرية ومناطق الحدود .

(٥) إعداد دراسة شاملة في اسرع وقت ممكن عن العمالة والتدريب في قطاع النقل في الوطن العربي وتبيان حاجته لليد العاملة ومتطلبات تدريبها .

(٦) إنتهاز فرصة تطوير السكك الحديدية والطرق لتشجيع الأقطار العربية ، بطرق عملية مدروسة من الاستشاريين والمقاولين العرب ليزيدوا حصتهم في اعمال تطوير الخطوط الحديدية والطرق وذلك لتخفيف الاعتماد على الخارج ، ولتقليل تكاليف المشاريع وخصوصاً الجزء المدفوع بالعملات الأجنبية ، ولزيادة فرص العمل لليد العاملة العربية . ونظراً لضخامة حجم الاعمال المدنية والمعدات المتحركة المقترح توريدها حتى عام ٢٠٠٠ يوصى أن تنظر الأقطار العربية في امكانية اقامة صناعات هندسية تؤمن التجهيزات اللازمة للخطوط والمعدات المتحركة □

جدول رقم (١)
مقارنة اطوال وكثافة توزيع السكك الحديدية
في البلدان العربية بدول مختارة

| المجموعة | القطر | السنة | طول شبكة السكك الحديدية (كلم) | عدد السكان عام ١٩٧٨ (مليون نسمة) | المساحة (الف كلم ^٢) | سكك حديدية لكل ١٠٠ الف نسمة (كلم) | سكك حديدية لكل الف كلم ^٢ (كلم) |
|------------------|------------------|-------|-------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---|
| الاقطار العربية | شمال افريقيا | | ٨٠٢٧ | ٤٤ | ٤٠٢٤ | ١٨,٢ | ١,٩٩ |
| | وادي النيل | | ٨٨٩١ | ٥٧,٣ | ٣٥٠٧ | ١٥,٥ | ٢,٥٤ |
| | آسيا العربية | | ٥٤٤٥ | ٣٤,٥ | ٢٨٧٨ | ١٥,٨ | ١,٨٩ |
| | المجموع (المعدل) | | ٢٢٣٦٣ | ١٣٥,٨ | ١٠٤٠٩ | ١٦,٥ | ٢,١٥ |
| دول آسيوية | الهند | ١٩٧٧ | ٦٠٦٦ | ٦٤٣,٩ | ٣٢٨٨ | ٩,٤ | ١٨,٤٥ |
| | باكستان | | ٨٨١٥ | ٧٧,٣ | ٨٠٤ | ١١,٤ | ١٠,٩٦ |
| | إيران | | ٤٧٠١ | ٣٥,٨ | ١٦٤٨ | ١٣,١ | ٢,٨٥ |
| | تركيا | | ٨١٣٩ | ٤٣,١ | ٧٨١ | ١٨,٩ | ١٠,٤٢ |
| دول افريقية | كينيا | ١٩٧٧ | ١٢٦٥ | ١٤,٧ | ٥٨٣ | ٨,٦ | ٢,١٧ |
| | السنغال | | ١٠٣٤ | ٥,٤ | ١٩٦ | ١٩,٢ | ٥,٢٨ |
| | غانا | | ٩٢٥ | ١١ | ٢٣٩ | ٨,٤ | ٣,٨٧ |
| امريكا اللاتينية | الدومنيك | ١٩٦٩ | ٦٠٠ | ٥,١ | ٤٩ | ١١,٨ | ١٢,٢٤ |
| | المكسيك | | ٢٠٢٠٧ | ٦٥,٤ | ١٩٧٣ | ٣٠,٩ | ١٠,٢٤ |
| | فنزويلا | | ٤٧١ | ١٤ | ٩١٢ | ٣,٤ | ٠,٥٢ |
| | الارجنتين | | ٤١١٤٨ | ٢٦,٤ | ٢٧٦٧ | ١٥٥,٩ | ١٤,٨٧ |
| الدول المتقدمة | فرنسا | ١٩٧٧ | ٣٤٥٩٧ | ٥٣,٣ | ٥٤٧ | ٦٤,٩ | ٦٣,٢٥ |
| | المانيا الغربية | | ٢٨٥٦٤ | ٦١,٣ | ٢٤٩ | ٤٦,٦ | ١١٤,٧١ |
| | اليابان | | ٢١٣٠٦ | ١١٤,٩ | ٣٧٢ | ١٨,٥ | ٥٧,٢٧ |
| | إيطاليا | | ١٦٤٥١ | ٥٦,٧ | ٣٠١ | ٢٩ | ٥٤,٦٥ |

المصادر : احتسبت من :

- بالنسبة لطول الخطوط في الاقطار العربية : انظر الجدول رقم (١) .
- بالنسبة للمساحة والسكان :
- World Bank, *World Development Report, 1980* (Washington D.C.: World Bank, 1980), pp. 110-111.
- فيما عدا الاقطار العربية التي ليس فيها سكك حديدية حالياً .
- بالنسبة للدول الآسيوية والدول المتقدمة : اتحاد السكك العالمية ، تقرير عام ١٩٧٧ (باريس : اتحاد السكك العالمية ، ١٩٧٧) .
- بالنسبة للدول الأفريقية : اتحاد السكك الحديدية الأفريقية ، كتاب الإحصاء السنوي لعام ١٩٧٩ .
- بالنسبة لدول أميركا اللاتينية :
- World Bank, International Bank for Reconstruction and Development, *Transportation Sector Working Paper* (Washington D.C.: World Bank, 1972).

جدول
أطوال شبكات السكك الحديدية

| كلم خط عريض (١٤٣٥ ملم) | | | | | | | | | السنة | | المجموعة |
|------------------------|-------|-------|-----------|-------|-------|---------|-------|------|-------|---------------------------|--------------|
| المجموع | | | غير مكهرب | | | مكهرب | | | | | |
| المجموع | مزدوج | مفرد | المجموع | مزدوج | مفرد | المجموع | مزدوج | مفرد | | | |
| ٤١٤ | — | ٤١٤ | ٤١٤ | — | ٤١٤ | — | — | — | ١٩٧٩ | تونس | شمال أفريقيا |
| ٢٦٤١ | ١٨٠ | ٢٤٦١ | ٢٣٤٢ | ١٨٠ | ٢١٦٢ | ٢٩٩ | — | ٢٩٩ | ١٩٧٩ | الجزائر | |
| ١٧٥٦ | ١٦٣ | ١٥٩٣ | ١٠٤٨ | — | ١٠٤٨ | ٧٠٨ | ١٦٣ | ٥٤٥ | ١٩٨٠ | المغرب | |
| ٦٥٠ | — | ٦٥٠ | ٦٥٠ | — | ٦٥٠ | — | — | — | ١٩٨٠ | موريتانيا | |
| ٥٤٦١ | ٣٤٣ | ٥١١٨ | ٤٤٥٤ | ١٨٠ | ٤٢٧٤ | ١٠٠٧ | ١٦٣ | ٨٤٤ | | المجموع | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | ١٩٧٩ | السودان | وادي النيل |
| ٣٩٠٥ | ٩٧٧ | ٢٩٢٨ | ٣٨٨٠ | ٩٥٢ | ٢٩٢٨ | ٢٥ | ٢٥ | — | ١٩٧٧ | مصر | |
| ٣٩٠٥ | ٩٧٧ | ٢٩٢٨ | ٣٨٨٠ | ٩٥٢ | ٢٩٢٨ | ٢٥ | ٢٥ | — | | المجموع | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | ١٩٨٠ | الأردن | آسيا العربية |
| ١٣٧٥ | — | ١٣٧٥ | ١٣٧٥ | — | ١٣٧٥ | — | — | — | ١٩٨٠ | الجمهورية العربية السورية | |
| ١١٩٢ | — | ١١٩٢ | ١١٩٢ | — | ١١٩٢ | — | — | — | ١٩٧٧ | العراق | |
| ٣٣٥ | — | ٣٣٥ | ٣٣٥ | — | ٣٣٥ | — | — | — | ١٩٨٠ | لبنان | |
| ٧٥٨ | — | ٧٥٨ | ٧٥٨ | — | ٧٥٨ | — | — | — | ١٩٨٠ | المملكة العربية السعودية | |
| ٣٦٦٠ | — | ٣٦٦٠ | ٣٦٦٠ | — | ٣٦٦٠ | — | — | — | | المجموع | |
| ١٣٠٢٦ | ١٣٢٠ | ١١٧٠٦ | ١١٩٩٤ | ١١٣٢ | ١١٨٦٢ | ١٠٣٢ | ١٨٨ | ٨٤٤ | | المجموع الاجمالي | |

(أ) تتألف الخطوط الضيقة من خطوط عرضها ١٠٠٠ ملم ، ١٠٥٠ ملم ، ١٠٥٥ ملم ، ١٠٦٧ ملم .

(ب) منها ١٤٦ كلم عرض ١٠٠٠ ملم والباقي ١١٢٠ كلم عرض ١٠٥٥ ملم .

المصادر : احتسبت من :

- بالنسبة لموريتانيا والمغرب والجزائر وتونس والسودان والمملكة العربية السعودية : الصندوق العربي ، دراسة

- بالنسبة لمصر : لويس برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في مصر ، ١٩٧٧ ، و اتحاد السكك الحديدية

- بالنسبة للبنان والأردن والعراق : الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، « دراسة تطوير نظام

- بالنسبة لسورية : لويس برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في سورية ، « تشرين الأول / أكتوبر ١٩٨٠ .

رقم (٢)
العربية حسب عرضها

| مجموع الخطوط (كلم) | | | كلم خط ضيق(١) | | | | | | | | | العرض (ملم) |
|-----------------------|-------|-------|---------------|-------|---------|-----------|-------|---------|---------|-------|------|-------------------|
| | | | المجموع | | | غير مكهرب | | | مكهرب | | | |
| المجموع | مزدوج | مفرد | المجموع | مزدوج | مفرد | المجموع | مزدوج | مفرد | المجموع | مزدوج | مفرد | |
| ١٧١٤ | ١٨ | ١٦٩٦ | ١٣٠٠ | ١٨ | ١٢٨٢ | ١٣٠٠ | ١٨ | ١٢٨٢ | - | - | - | ١٠٠٠ |
| ٣٩٠٧ | ١٨٠ | ٣٧٢٧ | ١٢٦٦(ب) | - | ١٢٦٦(ب) | ١٢٦٦(ب) | - | ١٢٦٦(ب) | - | - | - | ١٠٥٥ و ١٠٠٠ |
| ١٧٥٦ | ١٦٣ | ١٥٩٣ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ٦٥٠ | - | ٦٥٠ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ٨٠٢٧ | ٣٦١ | ٧٦٦٦ | ٢٥٦٦ | ١٨ | ٢٥٤٨ | ٢٥٦٦ | ١٨ | ٢٥٤٨ | - | - | - | - |
| ٤٧٨٦ | - | ٤٧٨٦ | ٤٧٨٦ | - | ٤٧٨٦ | ٤٧٨٦ | - | ٤٧٨٦ | - | - | - | ١٠٦٧ |
| ٤١٠٥ | ٩٧٧ | ٣١٢٨ | ٢٠٠ | - | ٢٠٠ | ٢٠٠ | - | ٢٠٠ | - | - | - | ١٠٠٠ |
| ٨٨٩١ | ٩٧٧ | ٧٩١٤ | ٤٩٨٦ | - | ٤٩٨٦ | ٤٩٨٦ | - | ٤٩٨٦ | - | - | - | - |
| ٥٦٧ | - | ٥٦٧ | ٥٦٧ | - | ٥٦٧ | ٥٦٧ | - | ٥٦٧ | - | - | - | ١٠٥٠ |
| ١٧١٧ | - | ١٧١٧ | ٣٤٢ | - | ٣٤٢ | ٣٤٢ | - | ٣٤٢ | - | - | - | ١٠٥٠ |
| ١٩٧٨ | - | ١٩٧٨ | ٧٨٦ | - | ٧٨٦ | ٧٨٦ | - | ٧٨٦ | - | - | - | ١٠٠٠ |
| ٤٢٥ | - | ٤٢٥ | ٩٠ | - | ٩٠ | ٩٠ | - | ٩٠ | - | - | - | ١٠٥٠ |
| ٧٥٨ | - | ٧٥٨ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ٥٤٤٥ | - | ٥٤٤٥ | ١٧٨٥ | - | ١٧٨٥ | ١٧٨٥ | - | ١٧٨٥ | - | - | - | - |
| ٢٢٣٦٣ | ١٣٣٨ | ٢١٠٢٥ | ٩٣٣٧ | ١٨ | ٩٣١٩ | ٩٣٣٧ | ١٨ | ٩٣١٩ | - | - | - | - |

إطار عام لتطوير قطاع النقل في الوطن العربي (الكويت : الصندوق العربي ، ١٩٨١) .
 الأفريقية ، كتاب الإحصاء السنوي لعام ١٩٧٩ .
 نقل متكامل لغربي آسيا ، بيروت ، كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٩ ، ج ٣ .

جدول رقم (٣)

مقارنة الأسس النموذجية لتصميم السكك الحديدية العربية

| المجموعة | القطر | عرض الخط (ملم) | السرعة القصوى (كلم/ الساعة) | | أقل شعاع منحنى مسموح به (متر) | أقصى ميلان عمودي مسموح به (م/١٠٠٠) | أكبر حمل محوري مسموح به (طن) | وزن القضيب (كلم/متر) | سماعة طبقة الزلط (سم) | نظام التشغيل | الاتصالات | القوة الساجبة | سعة الخط (قطار/ اليوم) | القياسات المتبعة |
|-----------------------------|--|----------------|-----------------------------|------------|-------------------------------|------------------------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------|--------------|------------------|------------------|------------------------|----------------------|
| | | | قطار ركاب | قطار بضاعة | | | | | | | | | | |
| شمال افريقيا | تونس الجزائر | ١٤٣٥ | ١٣٠ | ١٠٠ | ٢٠٠ | ٨ | ١٨ | ٤٦ | ٥٠ | - | - | ديزل | - | U.I.C. |
| | | ١٤٣٥ | ١٦٠ | ١٢٠ | ٤٠٠ | ٢٥ | ٢٠ | ٥٤ | ٢٠ | - | - | ديزل/ كهربائي | - | U.I.C. |
| | الجمهورية العربية الليبية المغرب | ١٤٣٥ | ١٦٠ | ١٠٠ | - | ٦ | ٢٥ | ٦٠/٥٤ | ٢٠ | مركزي | راديو | ديزل | - | U.I.C. |
| | | ١٤٣٥ | ١٦٠ | ١٢٠ | ٦٠٠ | ١٥ | ٢٥ | ٥٤ | ٣٥ | - | - | ديزل/ كهربائي | - | U.I.C. |
| | المعدل | ١٤٣٥ | ١٦٠-١٣٠ | ١٢٠-١٠٠ | ٦٠٠-٢٠٠ | ٢٥-٦ | ٦٠-٤٦ | ٥٠-٢٠ | | | | | | |
| وادي النيل مصر | السودان | ١٠٦٧ | ٦٠ | ٦٠ | - | - | ١٦ | ٤٥ | لا يستعمل | يدوي | راديو | ديزل | - | البريطانية U.I.C. |
| | | ١٤٣٥ | - | - | - | ١٠ | ٢٢ | ٥٤ | - | مركزي | راديو/ تليفون | ديزل | - | U.I.C. |
| | المعدل | ١٠٦٧ ١٤٣٥ | | | | | ٢٢-١٦ | ٤٥-٤٥ | | | | | | |
| آسيا العربية | الأردن الجمهورية العربية السورية | ١٤٣٥ | ١٤٠ | ١١٠ | - | ٨ | ٢٥ | ٥٠ | ٣٥ | مركزي | راديو/ تليفون | ديزل | ٤٦ | U.I.C. |
| | | ١٤٣٥ | ١٤٠ | ١٠٠ | ١٥٠٠ | ٦ | ٢٤ | - | - | - | - | ديزل | - | U.I.C. |
| | العراق | ١٤٣٥ | ٢٥٠ | ١٥٠ | ٣٥٠٠ | ٥ | ٢٥ | ٦٠ | ٣٥ | مركزي | راديو/ تليفون | ديزل | - | U.I.C. |
| | | ١٤٣٥ | ١٠٥٠ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | لبنان | ١٤٣٥ | ١٥٠ | ١٥٠ | ٥٠٠ | ١٠ | ٢٢ | ٦٠ | ٣٥ | مركزي | راديو/ تليفون | ديزل | - | U.I.C. |
| المملكة العربية السعودية | ١٤٣٥ | ٢٥٠-١٤٠ | ١٥٠-١٠٠ | ٤٠٠-٣٥٠ | ١٠-٥ | ٢٥-٢٢ | ٦٠-٥٠ | ٣٥ | | | | | | |
| | المعدل | ١٤٣٥ | ٢٥٠-١٤٠ | ١٥٠-١٠٠ | ٤٠٠-٣٥٠ | ١٠-٥ | ٢٥-٢٢ | ٦٠-٥٠ | ٣٥ | | | | | |

ملاحظة عامة : تشير العلامة «-» الى أن البيانات غير متوفرة .

المصادر : احتسبت من :

- بالنسبة لسكة حديد الحجاز : دروش كونسلت ، « مسودة التقرير النهائي لدراسة جدوى انشاء سكة حديد الحجاز ،» تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٠ .
- بالنسبة للخط الواصل بين العراق والكويت والمملكة العربية السعودية : ترانسمارك وقريمان فوكس العالمية ، « دراسة جدوى السكك الحديدية في دولة الكويت ،» آب / اغسطس ١٩٧٩ .
- بالنسبة لاقطار شمال افريقيا والسودان والمملكة العربية السعودية : الصندوق العربي ، دراسة اطار عام لتطوير قطاع النقل في الوطن العربي .
- بالنسبة لاقطار المشرق العربي : الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، « دراسة تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا ،» .
- بالنسبة لمصر : برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في مصر ،» .
- بالنسبة لسورية : برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في سورية ،» .

جدول رقم (٤)

توزيع المعدات الساحبة للسكك الحديدية العربية وقوتها

| المجموعة | القطر | السنة | القاطرات السفريّة | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|---------------------------|-------------|-------------------|---------------------------|-------|------------------|---------------------------|---------|-------|------|------------------|---------------------------|---------|---------|------|------|
| | | | الإتومتريس | | | قاطرات المناورة | | | | | | العدد | | | | |
| | | | نسبة التوافر (%) | القوة الإجمالية (كيلوواط) | العدد | نسبة التوافر (%) | القوة الإجمالية (كيلوواط) | المجموع | ديزل | بخار | نسبة التوافر (%) | القوة الإجمالية (كيلوواط) | المجموع | كهربائي | ديزل | بخار |
| شمال أفريقيا | تونس | ١٩٧٩ | ٨٦ | ٩٠٠٠٠ | ٨٦ | ٨٤ | ١٣٢٦٢ | ٣٣٠ | ٣٣ | ٨٤ | ٩٠٠٠٠ | ٨٦ | ٨٦ | ٨٦ | ٨٦ | ٨٦ |
| | الجزائر | ١٩٧٩ | ١٩٣ | ٤٣٢١٩٩ | ٢٢٥ | ٨٢ | — | ٤١ | ٤١ | ٨٢ | ٤٣٢١٩٩ | ٢٢٥ | ٢٢٥ | ١٩٣ | ١٩٣ | ١٩٣ |
| | المغرب | ١٩٨٠ | ٥٨ | ٣٣٠٣٠٠ | ١٣٨ | ٧٧ | — | ٦٥ | ٦٥ | ٧٧ | ٣٣٠٣٠٠ | ١٣٨ | ٨٠ | ٥٨ | ٥٨ | ٥٨ |
| | موريتانيا | ١٩٧٧ | ٣٧ | ٥٤٤٢٨ | ٣٧ | ٦٢ | (١)٧٤٠٠ | ٣ | ٣ | ٦٢ | ٥٤٤٢٨ | ٣٧ | ٣٧ | ٣٧ | ٣٧ | ٣٧ |
| | المجموع | | ٤٨٦ | ٩٠٦٩٢٧ | ٤٨٦ | ٧٨ | (١)٦٢٠٠٠ | ١٤٢ | ١٤٢ | ٧٨ | ٩٠٦٩٢٧ | ٤٨٦ | ١١٢ | ٣٧٤ | ٣٧٤ | ٣٧٤ |
| وادي النيل | السودان | ١٩٨٠ | ٧٦ | ٢٤٥٠٠٠ | ٢٠٥ | ٧٦ | ٣٧٦٠٠ | ١٠٩ | ٧٨ | ٧٦ | ٢٤٥٠٠٠ | ٢٠٥ | ١٢٩ | ٧٦ | ٧٦ | ٧٦ |
| | مصر | ١٩٧٦ | ٥٣٥ | ٦٧٤٦٠٠ | ٥٣٥ | ٦٧ | ٣٥٢٢٢ | ٦٤ | ٦٤ | ٦٧ | ٦٧٤٦٠٠ | ٥٣٥ | ٥٣٥ | ٥٣٥ | ٥٣٥ | ٥٣٥ |
| | المجموع | | ٧٦ | ٩١٩٦٠٠ | ٧٦ | ٧٠ | ٧٢٨٢٢ | ١٧٣ | ١٤٢ | ٧٠ | ٩١٩٦٠٠ | ٧٦ | ٦٦٤ | ٧٦ | ٧٦ | ٧٦ |
| آسيا العربية | الأردن | ١٩٧٦ و ١٩٨٠ | ٤٧ | ٥٨٨٢٠ | ٤٧ | ٧٩ | (ب) - | (ب) - | (ب) - | ٧٩ | ٥٨٨٢٠ | ٤٧ | ٣٦ | ١١ | ٤٧ | ٤٧ |
| | الجمهورية العربية السورية | ١٩٨٠ | ٣٥ | ١٣٩٩٢٠ | ١٢٣ | — | (ب) - | (ب) - | (ب) - | — | ١٣٩٩٢٠ | ١٢٣ | ٨٨ | ٣٥ | ٣٥ | ٣٥ |
| | العراق | ١٩٧٦ | ٥٠ | ١٨٢٣٧٣ | ٢٣٧ | ٦٥ | (ب) - | (ب) - | (ب) - | ٦٥ | ١٨٢٣٧٣ | ٢٣٧ | ١٨٧ | ٥٠ | ٥٠ | ٥٠ |
| | لبنان | ١٩٧٤ | ٣٢ | ٢٨٥٠٠ | ٣٩ | ٦٠ | (ب) - | (ب) - | (ب) - | ٦٠ | ٢٨٥٠٠ | ٣٩ | ٧ | ٣٢ | ٣٢ | ٣٢ |
| | المملكة العربية السعودية | ١٩٨٠ | ١٨ | ٢٢٣٩٠ | ١٨ | — | ١٤٩٢٠ | ١٩ | ١٩ | — | ٢٢٣٩٠ | ١٨ | ١٨ | ١٨ | ١٨ | ١٨ |
| | المجموع | | ١٢٨ | ٤٣٢٠٩٣ | ٤٦٤ | — | ١٤٩٢٠ | ١٩ | ١٩ | — | ٤٣٢٠٩٣ | ٤٦٤ | ٣٣٦ | ١٢٨ | ١٢٨ | ١٢٨ |
| | المجموع الإجمالي | | ٢٠٤ | ٢٢٥٨٦٠ | ١٦٩٠ | — | ١٤٩٧٤٢ | ٣٣٤ | ٣٠٣ | ٣١ | ٢٢٥٨٦٠ | ١٦٩٠ | ١١٢ | ١٣٧٤ | ٢٠٤ | ٢٠٤ |

(١) البيانات مقدرة . (ب) البيانات متضمنة في القاطرات السفريّة .

ملاحظة عامة : تشير العلامة «-» الى أن البيانات غير متوفرة .

المصادر : احتسبت من : - بالنسبة لأقطار شمال أفريقيا والسودان والمملكة العربية السعودية : الصندوق العربي . دراسة إطار عام لتطوير قطاع النقل في الوطن العربي .

- بالنسبة لموريتانيا ومصر : إتحاد السكك الأفريقية ، كتاب الإحصاء السنوي لعام ١٩٧٩ ، وبرجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في مصر ، » .

- بالنسبة لسورية : برجر وشركاؤه ، دراسة النقل في سورية ، « .

- بالنسبة للبنان والأردن والعراق : الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، « دراسة تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا ، » .

جدول رقم (٥)

توزيع عربات الركاب والبضائع للسكك الحديدية العربية وسعتها

| الجموع | القطر | السنة | عربات الركاب | | | | | | | | | | | | عربات البضائع | | | | |
|------------------|---------------------------|------------|------------------|-------------|-------------|-----------------|-----------------|-------------|------------------|------------------|-------------|-------|------------|------------|---------------|----------|-----------|------------|---------|
| | | | نسبة التوافر (%) | عدد المقاعد | العدد | | | | | نسبة التوافر (%) | عدد المقاعد | العدد | | | | | | | |
| | | | | | صندوق بغطاء | صندوق بلا غطاء | صندوق/ بلا غطاء | مسطح | سوائل | | | اخرى | المجموع | عربة عادية | | عربة نوم | عربة مطعم | اخرى | المجموع |
| نسبة التوافر (%) | السعة بالاطنان | المجموع | اخرى | سوائل | مسطح | صندوق/ بلا غطاء | صندوق بلا غطاء | صندوق بغطاء | نسبة التوافر (%) | عدد المقاعد | المجموع | اخرى | عربة عادية | عربة نوم | عربة مطعم | اخرى | المجموع | | |
| شمال إفريقيا | تونس | ١٩٧٩ | ٨٨ | ٩٠٥٦ | ٢٠٢ | | | ٢٨٨٢ | ٩١٨ | ٨٨ | ٩٠٥٦ | ٢٠٢ | | | ٢ | ٢ | | ١٩٨ | ١٩٧٩ |
| | الجزائر | ١٩٧٩ | ٥٠ | ٤٠٩٢٧ | ٦٠٩ | | ٢٤٢٧ | ٣٧٤٠ | ٥٠ | ٤٠٩٢٧ | ٦٠٩ | | | ٢٨ | ٥٢ | | ٥٢٩ | ١٩٧٩ | |
| | المغرب | ١٩٨٠ | - | ١٧٤٨٥ | ٢٩٣ | | ٢١٧٠ | ٢١٥٤ | - | ١٧٤٨٥ | ٢٩٣ | | | ١١ | | | ٢٨٢ | ١٩٨٠ | |
| | موريتانيا | ١٩٧٧ | - | ١٨٠ | ٨ | | ٨٢ | | - | ١٨٠ | ٨ | | | | | | ٨ | ١٩٧٧ | |
| | المجموع | ١٩٧٩ | - | ٦٧٦٤٨ | ١١١٢ | | ٧١٧٩ | ٦٨١٢ | - | ٦٧٦٤٨ | ١١١٢ | | | ٣٠ | ٦٥ | | ١٠١٧ | ١٩٧٩ | |
| وادي النيل | السودان | ١٩٨٠ | ٨٤ | ٣٠٢٢٦ | ٧٨٤ | | ١٠٦٨ | ٣١٦٢ | ٨٤ | ٣٠٢٢٦ | ٧٨٤ | ٢٣٩ | | ١٤ | ٣٤ | | ٤٩٧ | ١٩٨٠ | |
| | مصر | ١٩٧٧ | ٧٠ | ١٢٨٧٦٩ | ١٧٠٠ | | ٦٣٥٩ | ٦٤٤٨ | ٧٠ | ١٢٨٧٦٩ | ١٧٠٠ | | | ١٣ | ٥٩ | | ١٦٢٨ | ١٩٧٧ | |
| | المجموع | ١٩٧٧ | ٧٤ | ١٥٨٩٩٥ | ٢٤٨٤ | | ٧٤٢٧ | ١٠٦١٠ | ٧٤ | ١٥٨٩٩٥ | ٢٤٨٤ | ٢٣٩ | | ٢٧ | ٩٣ | | ٢١٢٥ | ١٩٧٧ | |
| آسيا الغربية | الأردن | ١٩٨٠، ١٩٧٦ | ١٠٠ | ١٩٣ | ٥ | | ٣٥ | ٢٣٨ | ١٠٠ | ١٩٣ | ٥ | | | | | | ٥ | ١٩٨٠، ١٩٧٦ | |
| | الجمهورية العربية السورية | ١٩٨٠ | - | ١٣٠٨٥ | ٢١٦ | | ٢٤٦ | ٤٠٩ | - | ١٣٠٨٥ | ٢١٦ | ٣٢ | | ١٠ | | | ١٧٤ | ١٩٨٠ | |
| | العراق | ١٩٧٦ | ٥٩ | ١١٩١٩ | ٢٢٤ | | ١١٢٨ | ٣٣٢٧ | ٥٩ | ١١٩١٩ | ٢٢٤ | | | ١٠ | | | ٢٨٤ | ١٩٧٦ | |
| | لبنان | ١٩٧٤ | ٨٥ | ٧٨٨ | ١٥ | | ١٨١ | ٤٣٣ | ٨٥ | ٧٨٨ | ١٥ | | | | | | ١٥ | ١٩٧٤ | |
| | المملكة العربية السعودية | ١٩٨٠ | - | ٢٤٦٥ | ٥٨ | | ٢٠٨ | ٢١٧ | - | ٢٤٦٥ | ٥٨ | ١٠ | | ١٠ | | | ٣٦ | ١٩٨٠ | |
| | المجموع | ١٩٧٦ | - | ٢٨٤٢٠ | ٥١٨ | | ٢٧٨٤ | ٣٩٩٧ | ٥٨٩١ | - | ٢٨٤٢٠ | ٥١٨ | ٤٢ | | ٣٠ | | ٢ | ٤٤٤ | ١٩٧٦ |
| | المجموع الإجمالي | ١٩٧٦ | - | ٢٥٥١٠٣ | ٤١١٤ | | ١٨٩٠٣ | ٢٣٣١٣ | - | ٢٥٥١٠٣ | ٤١١٤ | ٢٨١ | | ٨٧ | | ١٦٠ | ٣٥٨٦ | ١٩٧٦ | |

(١) البيانات مقدرة .

ملاحظة عامة : تشير العلامة «-» الى أن البيانات غير متوافرة .

المصادر : احتسبت من : المصادر نفسها .

جدول رقم (٦)

حركة نقل الركاب بالسكك الحديدية العربية ونسب نموها

| المجموعة | القطر | السنة | عدد الركاب بالسنة (بالآلاف) | كيلومترات الركاب بالسنة (بالملايين) | متوسط مسافة نقل الركاب (كلم) | نسبة الزيادة السنوية (%) | | |
|--------------|---|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------|------------------|
| | | | | | | الفترة الزمنية | الركاب | كيلومترات الركاب |
| شمال افريقيا | تونس الجزائر المغرب موريتانيا | ١٩٧٩ | ٢٥٤٨٧ | ٧٣٧ | ٢٩ | ١٩٧٩-١٩٧٠ | ٦,٣ | ٥,٨ |
| | | ١٩٧٩ | ٢٤٩١١ | ١٧٧٩ | ٧١ | ١٩٧٩-١٩٧٠ | ١٣,٨ | ٦,٥ |
| | | ١٩٧٩ | ٤٦٠٦ | ٨٠٤ | ١٧٤ | ١٩٧٩-١٩٧٠ | ٤,٩ | ٤,٢ |
| | | ١٩٧٩ | (١) | | | | | |
| | | المجموع (المعدل) | ٥٥٠٠٤ | ٣٣٢٠ | ٦٠ | | | |
| وادي النيل | السودان مصر | ١٩٨٠/١٩٧٩ | ٢٥٧١ | ١٠٢٧ | ٣٩٩ | ١٩٧١/١٩٧٠ | (٣,١) | (٠,١) |
| | | ١٩٧٧ | ٢٢٦٠٥٤ | ٥١٩٦ | ٢٣ | ١٩٨٠/١٩٧٩- ١٩٧٧-١٩٧١ | (٤,٣) | (٤,٧) |
| | | | المجموع (المعدل) | ٢٢٨٦٢٥ | ٦٢٢٣ | ٢٧ | | |
| آسيا العربية | الأردن(ب) الجمهورية العربية السورية العراق لبنان المملكة العربية السعودية | ١٩٧٩ | ١٣٢٠ | ٣٩٢ | ٢٩٧ | ١٩٧٩-١٩٧٦ | ١٩,٦ | ٣٧,٧ |
| | | ١٩٧٦ | ٩٨٣٥ | ٣٢٨٥ | ٣٣٤ | ١٩٧٦-١٩٧٠ | - | ٦,٨ |
| | | ١٩٧٤ | ٢٦٦ | ٢ | ٧٢ | ١٩٧٤-١٩٦٨ | - | (١٨,٨) |
| | | ١٩٨٠/١٩٧٩ | ٢٧٥ | ٨٩ | ٣٢٣ | ١٩٧٠/١٩٦٩ ١٩٨٠/١٩٧٩ | ٨,٥ | ٧,٩ |
| | | | المجموع (المعدل) | ١١٦٩٦ | ٣٨٤٠ | ٣٢٨ | | |
| | | المجموع الاجمالي(المعدل) | ٢٩٥٣٢٥ | ١٣٣٨٣ | ٤٥ | | | |

(أ) ألغيت خدمة الركاب منذ عام ١٩٧٨ .

(ب) رغم عدم توافر المعلومات الا أنه يعتقد أن حجم نقل الركاب على السكك الحديدية في الأردن ضئيل جداً .
ملاحظة عامة : تشير العلامة «-» الى أن البيانات غير متوافرة .

المصادر : احتسبت من :

- بالنسبة للمغرب والجزائر وتونس والسودان والمملكة العربية السعودية : على أساس المعلومات التي قدمتها مصلحة السكك الحديدية في كل من الأقطار المذكورة .

- بالنسبة لمصر : اتحاد السكك الحديدية الأفريقية ، كتاب الإحصاء السنوي لعام ١٩٧٩ ، وبرجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في مصر » ، المرحلة الأولى .

- بالنسبة لسورية : برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في سورية » ، ج ٣ : « السكك الحديدية » .

- بالنسبة للبنان والأردن والعراق ، الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، « دراسة تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا » ، ج ٣ : « العرض على النقل والبنية التحتية » ، فيما عدا كيلومترات الركاب في لبنان والعراق للفترة قبل ١٩٧٧ التي احتسبت من : المستقبل العربي ، السنة ٢ ، العدد ٢٤ (شباط/ فبراير ١٩٨١) ، ص ١٨١ .

جدول رقم (٧)

حركة نقل البضائع بالسكك الحديدية العربية ونسب نموها

| المجموعة | القطر | السنة | الاف الأطنان الصافية | ملايين الأطنان الكيلومترية | متوسط مسافة نقل الطن (الكلم) | نسبة النمو السنوية (%) | | | |
|--------------|--|------------------|----------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|------------------------|---------|------------------------|------|
| | | | | | | الفترة الزمنية | الأطنان | الاطنان الكيلومترية | |
| شمال افريقيا | تونس الجزائر المغرب موريتانيا | ١٩٧٩ | ٧٦٢٥ | ١٤٧٩ | ١٩٤ | ١٩٧٩-١٩٧٠ | ٠.٨ | ١.٢ | ٠.٤ |
| | | ١٩٧٩ | ٩٢٥٧ | ٢٥٠٨ | ٢٧١ | ١٩٧٩-١٩٧٠ | ٤.٥ | ٦.٦ | ٢ |
| | | ١٩٧٩ | ٢٦٦١٨ | ٣٨٥٣ | ١٤٥ | ١٩٧٩-١٩٧٠ | ٤.٢ | ٤.٣ | |
| | | ١٩٧٩ | ٩٠٠٠ | ٥٨٥٠ | ٦٥٠ | ١٩٧٩-١٩٧٤ | (٤) | (٤) | |
| | | المجموع (المعدل) | ٥٢٥٠٠ | ١٣٦٩٠ | ٢٦١ | | | | |
| وادي النيل | السودان مصر | ١٩٨٠/١٩٧٩ | ٢٠٦٤ | ١٩٠٨ | ٩٢٤ | ١٩٧١/١٩٧٠ ١٩٨٠/١٩٧٩ | (٤.٦) | (٤.١) | ٠.٦ |
| | | ١٩٧٧ | ٨٥٣٩ | (١)٥٠٣٥ | ٥٩٠ | ١٩٧٧-١٩٧١ | (٣.٣) | ٧.٩ | ١١.٦ |
| | | المجموع (المعدل) | ١٠٦٠٣ | ٦٩٤٣ | ٦٥٥ | | | | |
| اسيا العربية | الأردن الجمهورية العربية السورية العراق لبنان المملكة العربية السعودية | ١٩٧٩ | ١٩٠٩ | — | — | ١٩٧٩-١٩٧٦ | — | — | — |
| | | ١٩٧٦ | ٤٦٨١ | ٢١٦٨ | ٤٦٣ | ١٩٧٦-١٩٧٠ | — | ٩.٥ | ٠.٧ |
| | | ١٩٧٤ | ٥٥٨ | ٤٢ | ٧٥ | ١٩٧٤-١٩٦٨ | — | ٢.١ | — |
| | | ١٩٨٠/١٩٧٩ | ١٤٥٣ | ٥١٥ | ٣٥٥ | ١٩٧٠/١٩٦٩ ١٩٨٠/١٩٧٩ | ٤.٨ | ٢٢.٥ | ١٦.٨ |
| | | المجموع (المعدل) | ٨٦٠١ | ٣١٧٤ | ٣٦٩ | | | | |
| | المجموع الاجمالي (المعدل) | ٧٢٧٠٠ (مقدرة) | ٢٤١٢٤ (مقدرة) | ٣٣٢ | | | | | |

(أ) هناك شك كبير في دقة المعلومات المتوافرة عن كيلومترات الأطنان في عام ١٩٧٧ في مصر. ويعتقد أن الأرقام

الحقيقية لهذا العام أقل بكثير من الأرقام المعطاة.

ملاحظة عامة: تشير العلامة «-» إلى أن البيانات غير متوافرة.

المصادر: احتسبت من: المصادر نفسها.

جدول رقم (٨)

معدلات النمو السنوية المقدرة لحركة نقل البضائع والركاب على السكك الحديدية العربية خلال الفترة حتى عام ١٩٩٠ ومن ١٩٩٠ حتى ٢٠٠٠

| نسبة النمو السنوية في كيلومترات الاطنان (%) | | نسبة النمو السنوية في كيلومترات الركاب (%) | | نسبة النمو السنوية في السبعينات في كيلومترات الركاب (%) | | السكة الحديدية في القطر | المجموعة |
|---|-----------|--|-----------|---|------------------|--|--|
| حتى عام ١٩٩٠ | ١٩٩٠-٢٠٠٠ | حتى عام ١٩٩٠ | ١٩٩٠-٢٠٠٠ | كيلومترات الاطنان | كيلومترات الركاب | | |
| ٤ | ٣ | ٣ | ٥ | ١,٢ | ٥,٨ | شمال افريقيا تونس الجزائر المغرب موريتانيا | |
| ٥ | ٤,٥ | ٥ | ٦ | ٢ | ٦,٥ | | |
| ٥ | ٤ | ٣,٥ | ٤,٥ | ٤,٣ | ٤,٢ | | |
| ١,٣ | ٢,٧ | (١)- | (١)- | | - | | |
| ٤,٥ | ٣ | | ٢ | (٤,١) | (٠,١) | السودان | وادي النيل مصر |
| ٣ | ٢ | ١ | ٢ | ٧,٩ | (٤,٣) | | |
| ٧,٢ | | | | - | - | الاردن | آسيا العربية الجمهورية العربية السورية العراق لبنان المملكة العربية السعودية |
| ٥ | ٧ | ٣ | ٥ | ١٣,٣ | ٣٧,٧ | | |
| ٥ | ٢ | ١,٥ | | ٩,٥ | ٦,٨ | | |
| ٨ | ١٠ | ٤ | ٦ | ٢,١ | (١٨,٨) | | |
| | | | | ٢٢,٥ | ٧,٩ | | |

(١) ليس هناك خدمة نقل ركاب .

ملاحظة عامة : تشير العلامة «-» الى أن البيانات غير متوفرة .

المصادر : احتسبت من :

- بالنسبة لكيلومترات الاطنان في موريتانيا ، قدرت على أساس : الصندوق الكويتي والصندوق العربي ، « تقويم مشروع استغلال مناجم حديد القلب في موريتانيا ، « ١٩٧٩ .
- بالنسبة للحركة المتوقعة مستقبلاً على السكك الحديدية في سورية ، قدرت على أساس : بجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في سورية ، « ج ٣ : « السكك الحديدية » .
- بالنسبة للحركة المتوقعة على سكة حديد العقبة في الاردن ، قدرت على أساس : رندل بالمر وتريتون ، « دراسة نقل الصادرات والواردات للاردن ، « آب / اغسطس ١٩٨٠ .
- بالنسبة للحركة المتوقعة على الخط الجديد لسكة حديد الحجاز الممتد بين دمشق في سورية والمدينة المنورة في السعودية ، قدرت على أساس : دروش كونسلت ، « مسودة التقرير النهائي لدراسة جدوى إنشاء سكة حديد الحجاز ، « .
- بالنسبة لنسبة النمو السنوية في السبعينات : انظر : الجدولين (٦) و (٧) .

جدول رقم (٩)
الخطوط الحديدية المقترحة تطويرها قبل عام ٢٠٠٠ واطوالها وتكاليف تطويرها وتوقيته وقابلية تنفيذه حسب الدولة

| المجموعة/ الدولة/ الخط الحديدى | الطول (كم) | التطوير المقترح | التكلفة بملايين الدولارات باعتبار ١٩٨١ | | الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ | الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع |
|--------------------------------|---------------|--|--|-------|------------------------------------|---|
| | | | اجمالي | اجنبي | | |
| <u>مجموعة دول شمال افريقيا</u> | | | | | | |
| <u>موريتانيا</u> | | | | | | |
| نرديت - نواذيبو | ٦٢ | خط جديد (٦٠) لخدمة مشروع حديد القلب الثاني وتحسين حوالي ٢ كم حالية . | ٩٥ | ٨٥ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . |
| <u>المغرب</u> | | | | | | |
| القنيطرة - سيدى قاسم | ١٢٦ | تشنية الخط وكهرته | ٢٣٥ | ٦٠ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اكمال الدراسات . |
| سيدى قاسم - فاس | ١١٠ | تشنية الخط وكهرته | ٢٥٠ | ٥٠ | بعد ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . |
| وادي زم - خريبكة | ٣٠ | تقوية الخط | ١٥ | ٥ | قبل ١٩٩٠ | الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ . |
| ابن جريز - اليوسفية - آسفي | ٨٣ | تشنية الخط وتهرته | ٩٠ | ٣٥ | قبل ١٩٩٠ | الدراسات جاهزة ويتوجب اكمال التنفيذ . |
| الحرف الاصفر - اليوسفية | ٩٠ | خط حديد مزدوج عريض ومكهرب | ١٥٠ | ٤٠ | قبل ١٩٩٠ | الدراسات جاهزة ويتوجب اكمال التنفيذ . |
| توريت - الساور - بني أنصر | ٩٩ | خط حديد مفرد عريض | ١٥٠ | ٤٠ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اكمال الدراسات التفصيلية واكمال التنفيذ . |
| مراكش - اغادير | ٢٧٢ | خط حديد مفرد عريض | ٨٠٠ | ٢٠٠ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات التفصيلية . |
| اغادير - العيون | ٦٨٣ | خط حديد مفرد عريض | ١٦٠٠ | ٤٠٠ | بعد ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات التفصيلية . |
| خريبكة - بني ملال | ٧٠ | خط حديد مفرد عريض ومكهرب | ٩٠ | ٢٠ | بعد ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . |
| | | | ٣٣٨٠ | ٨٤٠ | | |
| <u>المجموع (المغرب)</u> | | | | | | |
| <u>البحرين</u> | | | | | | |
| برج بوعريج - بني منصور - ثنية | ٤٠ | تصحيح مسار الخط الحالي | ١٥ | ١٠ | قبل ١٩٩٠ | وضع الدراسات غير معروف . |
| البيدة - الحدود المغربية | ٢٠٠ | تقوية وتحسين | ١٠٠ | ٤٥ | قبل ١٩٩٠ | وضع الدراسات غير معروف . |
| | ٢٠٠ | تقوية وتحسين | ١٠٠ | ٤٥ | بعد ١٩٩٠ | وضع الدراسات غير معروف . |
| المحمدية - واد زن | ٣٠ | تشنية الخط | ٥٠ | ٢٠ | قبل ١٩٩٠ | وضع الدراسات غير معروف . |
| مسيلة - برج بوعريج | ٦٠ | خط حديد مفرد عريض | ١٣٠ | ٦٠ | قبل ١٩٩٠ | وضع الدراسات غير معروف . |
| تبية - عين مليلة | ١٧٠ | خط حديد مفرد عريض | ٤٥٠ | ٢٠٠ | قبل ١٩٩٠ | وضع الدراسات غير معروف . |

تابع جدول رقم (٩)

| خطوات اللازمة لتنفيذ المشروع | الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ | التكلفة | | التطوير المقترح | الطول (كم) | المجموعه / الدولة / الخط الحديدى |
|--|---------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|------------|---|
| | | بملايين الدولارات | بملايين الدولارات | | | |
| | | اجمالي | اجنبي | | | |
| <u>الجزائر (تابع)</u> | | | | | | |
| • وضع الدراسات غير معروف | بعد ١٩٩٠ | ١٤٠ | ٣٠٠ | خط جديد مفرد عريش | ١٥٠ | باطنة - مسيلة |
| • وضع الدراسات غير معروف | بعد ١٩٩٠ | ١٤٥ | ٣٢٠ | خط جديد مفرد عريش | ١٨٠ | مسيلة - عين عميرة |
| • وضع الدراسات غير معروف | بعد ١٩٩٠ | ٢٦٠ | ٥٨٠ | خط جديد مفرد عريش | ٣٤٠ | عين عميرة - بلعباس |
| • الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ | قبل ١٩٩٠ | ٨٠ | ١٧٠ | خط جديد مفرد عريش | ١٢٥ | توغرت - حاسي مسعود |
| • الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ | قبل ١٩٩٠ | ٥٥ | ١٢٠ | خط جديد مفرد عريش | ٩٠ | حاسي مسعود - ورقلة |
| • يتوجب اكمال الدراسات | بعد ١٩٩٠ | ٨٥٠ | ١٩٠٠ | خط جديد مفرد عريش | ١٤٥٠ | غمارة جبييلة - بشار - المقطع |
| • الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ | قبل ١٩٩٠ | ١٣٥ | ٣٠٠ | خط جديد مفرد عريش | ١٣٠ | رمضان جمال - جيجل |
| | | ٢٠٤٥ | ٤٥٣٥ | | | المجموع (الجزائر) |
| <u>تونس</u> | | | | | | |
| • يتوجب اعداد الدراسات التفصيلية | قبل ١٩٩٠ | ٥ | ٢٠ | تشئية وتقوية الخط الحالي | ٢٠ | الجديدة - تونس |
| • دراسة الجدوى جاهزة ولكن وضع الدراسات التفصيلية غير معروف | قبل ١٩٩٠ | ٢٥ | ٨٥ | تشئية وتقوية الخط الحالي | ١٣٢ | حمام الانف - سوسة |
| • يتوجب اعداد الدراسات | بعد ١٩٩٠ | ٦٠ | ١٩٠ | تشئية وتقوية الخط الحالي | ١٣٠ | سوسة - صفاقس |
| • الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ | قبل ١٩٩٠ | ٥٠ | ١٥٠ | خط جديد مفرد عريش | ١٤٦ | صفاقس - قابس |
| | | ١٤٠ | ٤٤٥ | | | فابس - الحدود الليبية |
| | | | | | | المجموع (تونس) |
| <u>ليبيا</u> | | | | | | |
| • الدراسات جاهزة والمشروع في مرحلة تاهيل المقاولين | قبل ١٩٩٠ | ٢٢٠ | ٢٧٠ | خط جديد مفرد عريش | ١٧٠ | الحدود التونسية - طرابلس |
| • الدراسات التفصيلية جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ | قبل ١٩٩٠ | ٢٧٠ | ٢٤٠ | خط جديد مفرد عريش | ٢١٠ | طرابلس - مصراتة |
| • يتوجب اعداد الدراسات | بعد ١٩٩٠ | ١٨٠٠ | ٢٣٠٠ | خط جديد مفرد عريش | ١٦٨٠ | مصراتة - طبرق - الحدود المصرية ووطلة بنغازى |

تابع جدول رقم (٩)

| الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع | الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ | التكلفة | | التطوير المقترح | الطول (كم) | المجموعة / الدولة / الخط الحديدى |
|--|---------------------------------|-------------------|------------------|--|------------|------------------------------------|
| | | بملايين الدولارات | بملايين الجنيهات | | | |
| الدراسات جاهزة والمنوع في مرحلة تأهيل المقاولين . | قبل ١٩٩٠ | ١١٠٠ | ١٤٠٠ | خط جديد مفرد عريض | ٩٢٢ | ليبيا (تابع) |
| | | ٥٠٠ | ٦٦٠ | | | مصراته - براك - سبها |
| | | ٢٨٩٠ | ٤٩٧٠ | | ٢٩٨٢ | المجموع (ليبيا) |
| | | ٧٠٠٠ | ١٢٤٢٥ | | ٨٢٧٥ | المجموع (دول شمال افريقيا) |
| | | | | | | مجموعة دولتي وادي النيل |
| | | | | | | مصر |
| • وضع الدراسات غير معروف . | قبل ١٩٩٠ | ٦٠ | ١٠٠ | خط جديد مفرد عريض | ١٠٠ | الامكندرية - حوش عيسى - كفر الزيات |
| • يتوجب اعداد الدراسات . | قبل ١٩٩٠ | ٧٠ | ١٢٠ | توسيع وتحسين خطوط حالية أو بناء خطوط جديدة . | ٨٥ | طنطا - القاهرة |
| • يتوجب اعداد الدراسات . | بعد ١٩٩٠ | ٦٠ | ١١٠ | توسيع وتحسين خطوط حالية | ٣٧٧ | القاهرة - المنيا - اسيوط |
| • يتوجب اعداد الدراسات . | قبل ١٩٩٠ | ٣٥ | ٦٠ | تشنية الخط الحالي | ٩٧ | اسيوط - سوهاج |
| • يتوجب اعداد الدراسات . | بعد ١٩٩٠ | ٦٠ | ١١٠ | تشنية الخط الحالي | ١٥٤ | سوهاج - قنا |
| • يتوجب اعداد الدراسات . | بعد ١٩٩٠ | ١٦٠ | ٢٨٠ | خط جديد مفرد عريض | ٣٨٠ | اسوان - الحدود السودانية |
| • يتوجب اعداد الدراسات . | قبل ١٩٩٠ | ٢٥ | ٤٠ | خط جديد مفرد عريض | ٣٢ | العالمية - القنطرة |
| • وضع الدراسات غير معروف . | قبل ١٩٩٠ | ٤٠ | ٧٠ | تقوية الخط الحالي | ٢٣٠ | قناة السويس - عزة |
| • وضع الدراسات غير معروف . | قبل ١٩٩٠ | ٥ | ١٠ | تصحيح مسار الخط الحالي | ٨٠ | بورسعيد - الاسماعيلية |
| • وضع الدراسات غير معروف . | قبل ١٩٩٠ | ٣٠ | ٥٥ | خط جديد مفرد عريض | ٥٢ | درب الحاج - السويس |
| دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التنفيذية | قبل ١٩٩٠ | ٨٠ | ١٥٠ | خط جديد مفرد عريض | ١٥٠ | ساجا - قنا |
| دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التنفيذية | بعد ١٩٩٠ | ٢٢٥ | ٣٧٥ | خط جديد مفرد عريض | ٢٧٥ | قنا - ابو ظرطور |
| | | ٨٥٠ | ١٤٨٠ | | ٢١١٢ | المجموع (مصر) |

تابع جدول رقم (٩)

| المجموعه / الدولة / الخط العنقدي | الطول (كم) | التطوير المقترح | التكاليف بملايين دولارات ساحل الخليج ١٩٨١ الخليج | العمق المتوسط الريحية | المطارات البرمجة لتنفيذ المشروع | موقع |
|---|-------------------|--|---|-----------------------------|--|--|
| السودان جوز سبوتان - هيا - عطرية سبار - الدمازين سبار - الخرطوم الخرطوم - عطرية عطرية - ابي حمد ابي حمد - وادي حلفا وادي حلفا - الحدود المصرية هيا - كالا - سابتوبا سابتوبا - واز سابتوبا - نيالا ابي حمد - كريمة الابيض - الرهد خيم الغربية - حلفا الجديدة المجموع (السودان) | ١٠ | جوز ومزارق ميهه | ٢٠ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | وضع الدراسات غير معروف ويعتقد انها غير جاهزة . |
| | ٢١٧ | عطرية ، جور ، مزارق ميهه ، اتصالات | ٨٥ | بعد ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | |
| | ١٢٠ | نقوية ١٢٠ كم متبقية | ٤٥ | قبل ١٩٩٠ | الدراسات جاهزة ويتوجب اكمال التنفيذ . | |
| | ١٠ | جوز ومزارق ميهه | ٢٠ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | |
| | ٥ | جوز ، مزارق ، اتصالات | ٢٠ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | |
| | ٢٢٤ | نقوية ، جور ، مزارق ميهه ، اتصالات | ٢٠ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | |
| | ٢٠ | خط جديد مطرد | ٢٠ | بعد ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | |
| | ١٢٩ | نقوية اجراء ، جور ، مزارق ميهه ، اتصالات | ١٠.٥ | قبل ١٩٩٠ | الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ . | |
| | ٤٤٩ | نقوية ، جور ، مزارق ميهه ، اتصالات | ١٢٠ | بعد ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | |
| | ٢٣٥ | نقوية ، جور ، مزارق ميهه ، اتصالات | ١٢٠ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | |
| | ٢٢٢ | نقوية ، جور ، مزارق ميهه ، اتصالات | ٨٠ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | |
| | ٢ | جوز ، مزارق ميهه ، اتصالات | ٨ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | |
| | ٢ | جوز ، مزارق ميهه ، اتصالات | ٧ | قبل ١٩٩٠ | يتوجب اعداد الدراسات . | |
| ١٨٧٠ | | ٨٤٠ | ٥٢٠ | | | |
| ٢٩٨٢ | | ٢٢٢٠ | ١٢٨٠ | | | |
| ٢٩ | نقوية الخط الحالي | ٢٠ | ١٥ | قبل ١٩٩٠ | | |
| | | | | | | |
| مجموعه آسيا العربية لسان | | | | | | |
| جويبه - الدمامور | | | | | | |

تابع جدول رقم (٩)

| خطوات اللازمة لتنفيذ المشروع | الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ | التكلفة | | التطوير المقترح | الطول (كم) | المجموعة / الدولة / الخط الحديدي |
|--|---------------------------------|-------------------|-------------------|---|------------|---|
| | | بعلايين الدولارات | بملايين الدولارات | | | |
| | | اجمالي | اجنبي | | | |
| <u>سورية</u> | | | | | | |
| • يتوجب اعداد الدراسات | بعد ١٩٩٠ | ٢٥ | ١٥ | تقوية الخط الحالي | ٥٤ | حلب - حمص |
| • يتوجب اعداد الدراسات | بعد ١٩٩٠ | ١٢٠ | ٨٠ | تثنية الخط الحالي | ٢٠٣ | حمص - مهن - دمشق |
| دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية | بعد ١٩٩٠ | ١٨٠ | ١١٥ | خط جديد مفرد عريض | ١١٤ | دمشق - الحدود الاردنية |
| • يتوجب اعداد الدراسات | بعد ١٩٩٠ | ٢٥ | ١٥ | تقوية الخط الحالي | ٥٥ | جبرين - دير الزور |
| دراسة ادرى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية | قبل ١٩٩٠ | ١٥٠ | ١٠٠ | خط جديد مفرد عريض | ١٤٠ | دير الزور - البوكمال - الحدود العراقية |
| دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية | قبل ١٩٩٠ | ١١٥ | ٧٥ | خط جديد مفرد عريض | ٨٠ | اللاذقية - مصنع الاسمنت |
| • يتوجب اعداد الدراسات | بعد ١٩٩٠ | ١٠ | ٥ | تقوية الخط الحالي | ٣٨ | طرطوس - عكارى |
| | | ٦٢٥ | ٤٠٥ | | | المجموع (سورية) |
| <u>الاردن</u> | | | | | | |
| دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية | بعد ١٩٩٠ | ٧٥٠ | ٥٠٠ | خط جديد مفرد عريض | ٤٦٨ | الحدود الاردنية - عمان - الحدود السعودية (الخط الحجاري) |
| • يتوجب اعداد الدراسات التفصيلية | قبل ١٩٩٠ | ١٠ | ٥ | تقوية الخط الحالي | ١٩ | المنزل - الحسا (خط العقبة) |
| | | ٧٦٠ | ٥٠٥ | | | المجموع (الاردن) |
| <u>العراق</u> | | | | | | |
| • وضع الدراسات غير معروف | قبل ١٩٩٠ | ٤٠ | ٢٥ | تثنية الخط الحالي | ٣٩ | البرية - العرید |
| • وضع الدراسات غير معروف | قبل ١٩٩٠ | ٢٠ | ١٥ | خط جديد مفرد عريض | ١٥ | العرید - الحدود الكويتية |
| • وضع الدراسات غير معروف ويعتقد أنها غير جاهزة | قبل ١٩٩٠ | ٤٠٠ | ٢٧٥ | بناء خط جديد مفرد عريض ليحل محل الخط الحالي | ٢٢٥ | بغداد - كركوك |
| • وضع الدراسات غير معروف ويعتقد أنها غير جاهزة | بعد ١٩٩٠ | ٤٠٠ | ٢٧٥ | الفيق البالغ طوله ٥٢٣ كم | ٢٢٥ | كركوك - اربيل - الموصل |

تابع جدول رقم (٩)

| خطوات اللازمة لتنفيذ المشروع | الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ | المنكلمة | | التطوير المقترح | الطول (كم) | المجموعة/ الدولة/ الخط الحديدى |
|---|---------------------------------|-------------------|--------------|--------------------|------------|--|
| | | بملايين الدولارات | باعتبار ١٩٨١ | | | |
| | | اجمالي | احصى | | | |
| وضع الدراسات غير معروف . | بعد ١٩٩٠ | ٢٥ | ١٥ | تقوية الخط الحالى | ٤٥ | العراق (تابع) ميميعب - كربلاء المجموع (العراق) |
| | | ٨٨٥ | ٦٠٥ | | ٥٤٩ | |
| دراسة الجدوى جاهرة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية . | قبل ١٩٩٠ | ١٦٠ | ١١٥ | خط جديد مفرد عريش | ١٠٥ | الكويت الحدود العراقية - محطة الدوحة |
| دراسة الجدوى جاهرة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية . | بعد ١٩٩٠ | ١٢٠ | ٨٠ | خط جديد مفرد عريش | ١٠٦ | محطة الدوحة - الحدود السعودية |
| دراسة الجدوى جاهرة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية . | قبل ١٩٩٠ | ٢٦٠ | ١٧٠ | خط جديد عريش | ٣٢ | محطة الدوحة - ميناء الشويح |
| دراسة الجدوى جاهرة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية . | بعد ١٩٩٠ | ٤٠ | ٢٥ | خط جديد عريش | ٢٨ | وعلة ميناء الشعب |
| | | ٥٨٠ | ٣٩٠ | ٢٧١ | | المجموع (الكويت) |
| وضع الدراسات غير معروف ويعتقد أنها جاهرة . | قبل ١٩٩٠ | ١٢٠ | ٩٠ | تشبيبة الخط الحالى | ١٥٠ | السعودية الدمام - الهفوف |
| وضع الدراسات غير معروف ويعتقد انها جاهرة . | قبل ١٩٩٠ | ٢٦٠ | ١٩٠ | خط جديد عريش مفرد | ٣٠٠ | القفوف - الرياض |
| بحرى جانبيا اعداد دراسة الجدوى . يتوجب اعداد الدراسات التفصيلية . | بعد ١٩٩٠ | ١٥٠٠ | ١١٥٠ | خط جديد عريش مفرد | ١٠٠٠ | الرياض - الطائف |
| | | | | | ١٧٣ | الطائف - مكة - جدة |
| دراسة الجدوى جاهرة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية . | بعد ١٩٩٠ | ١١٠٠ | ٨٠٠ | خط جديد عريش مفرد | ٧٢٣ | خط الحجاز (الحدود الاردنية - المدينة المنورة) |
| يتوجب اعداد الدراسات . | بعد ١٩٩٠ | ٥٠٠ | ٣٧٠ | خط جديد عريش مفرد | ٤٧٠ | المدينة المنورة - جدة |
| دراسة الجدوى جاهرة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية . | بعد ١٩٩٠ | ٣٠٠ | ٢٢٠ | خط جديد عريش مفرد | ١٨٥ | حفيرة - ينبع - محطة البائع |

تابع جدول رقم (٩)

| الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع | الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ | التكلفة بملايين الدولارات باعتبار ١٩٨١ | | التطوير المقترح | الطول (كم) | المجموع / الدولة / الخط الحديدى | |
|--|---------------------------------|--|-------|-------------------|---------------|---|--------------------------------------|
| | | اجمالي | احسن | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • وضع الدراسات غير معروف • وضع الدراسات غير معروف | قبل ١٩٩٠ | ٧٥ | ١٠٠ | خط جديد عريض مفرد | ٩٠ | السعودية (تابع) | |
| | بعد ١٩٩٠ | ٢٢٠ | ٣٠٠ | خط جديد عريض مفرد | ٢٧٠ | الدمام - جبيل جبيل - الحدود الكويتية | |
| | | ٣١١٥ | ٤١٨٠ | | | ٣٢٧١ | المجموع (السعودية) |
| | | ٥٠٣٥ | ٧٠٥٠ | | | ٥٢٩٨ | المجموع (دول آسيا العربية) |
| | | ١٢٤١٥ | ٢٢٧٩٥ | | | ١٧٧٥٥ | المجموع الاجمالي لجميع الدول العربية |

جدول رقم (١٠)

تكاليف تطوير الخطوط والمعدات المتحركة حتى عام ٢٠٠٠
(مليون دولار بأسعار ١٩٨١)

| المجموعة | القطر | ٢٠٠٠ - ١٩٩٠ | | | | | | قبل عام ١٩٩٠ | | | | | | | | | | | |
|--------------|---------------------------|-------------|-------|--------------|-------|------------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|------------------|-------|------|-------|------|------|------|------|
| | | المجموع | | تطوير الخطوط | | المعدات المتحركة | | المجموع | | تطوير الخطوط | | المعدات المتحركة | | | | | | | |
| | | اجمالي | اجنبي | اجمالي | اجنبي | اجمالي | اجنبي | اجمالي | اجنبي | اجمالي | اجنبي | اجمالي | اجنبي | | | | | | |
| شمال إفريقيا | تونس | ٨٨٥ | ١٧٨٠ | ٧٤٥ | ٩٣٥ | ١٤٠ | ٤٤٥ | ٤٩٠ | ٧٣٠ | ٤٣٠ | ٥٤٠ | ٦٠ | ١٩٠ | ٣٩٥ | ٦٥٠ | ٣١٥ | ٣٩٥ | ٨٠ | ٢٥٥ |
| | الجزائر | ٣٩٩٥ | ٦٩٨٤ | ١٩٥٠ | ٢٤٥٠ | ٢٠٤٥ | ٤٥٣٥ | ٢٥٩٠ | ٤٦٤٠ | ١١٥٠ | ١٤٤٠ | ١٤٤٠ | ٣٢٠٠ | ١٤٠٥ | ٢٣٤٥ | ٨٠٠ | ١٠١٠ | ٦٠٥ | ١٣٣٥ |
| | الجمهورية العربية الليبية | ٤٣٣٥ | ٥٧٧٠ | ٣٤٥ | ٤٠٠ | ٣٨٩٠ | ٤٩٧٠ | ٢١٢٠ | ٢٧٠٠ | ١٢٠ | ١٤٠ | ٢٠٠٠ | ٣٥٦٠ | ٢١١٥ | ٢٦٧٠ | ٢٢٥ | ٢٦٠ | ١٨٩٠ | ٢٤١٠ |
| | المغرب | ٢٢٧٠ | ٥١٥٥ | ١٤٣٠ | ١٧٧٥ | ٨٤٠ | ٣٣٨٠ | ١٢٧٠ | ٢٩٣٠ | ٨٠٠ | ٩٩٠ | ٤٧٠ | ١٩٤٠ | ١٠٠٠ | ٢٢٢٥ | ٦٣٠ | ٧٨٥ | ٣٧٠ | ١٤٤٠ |
| | موريتانيا | ٢٦٠ | ٣١٠ | ١٧٥ | ٢١٥ | ٨٥ | ٩٥ | ٨٥ | ١٠٥ | ٨٥ | ١٠٥ | — | — | ١٧٥ | ٢٠٥ | ٩٠ | ١١٠ | ٨٥ | ٩٥ |
| المجموع | ١١٦٤٥ | ١٩٢٠٠ | ٤٦٤٥ | ٥٧٧٥ | ٧٠٠٠ | ١٣٤٢٥ | ٦٥٥٥ | ١١١٠٥ | ٢٥٨٥ | ٣٢١٥ | ٣٩٧٠ | ٧٨٩٠ | ٥٠٩٠ | ٨٠٩٥ | ٢٠٦٠ | ٢٥٦٠ | ٣٠٣٠ | ٥٥٣٥ | |
| وادي النيل | السودان | ١٢٥٠ | ١٧٤٠ | ٧٢٠ | ٩٠٠ | ٥٣٠ | ٨٤٠ | ٦٦٥ | ٩٠٥ | ٤٢٥ | ٥٣٠ | ٢٤٠ | ٣٧٥ | ٥٨٥ | ٨٣٥ | ٢٩٥ | ٣٧٠ | ٢٩٠ | ٤٦٥ |
| | مصر | ٢١١٠ | ٣٥٣٠ | ١٢٦٠ | ٢٠٥٠ | ٨٥٠ | ١٤٨٠ | ١٣٠٥ | ٢١٧٥ | ٨٠٠ | ١٣٠٠ | ٥٠٥ | ٨٧٥ | ٨٠٥ | ١٣٥٥ | ٤٦٠ | ٧٥٠ | ٣٤٥ | ٦٠٥ |
| | المجموع | ٣٣٦٠ | ٥٢٧٠ | ١٩٨٠ | ٢٩٥٠ | ١٣٨٠ | ٢٣٢٠ | ١٩٧٠ | ٣٠٨٠ | ١٢٢٥ | ١٨٣٠ | ٧٤٥ | ١٢٥٠ | ١٣٩٠ | ٢١٩٠ | ٧٥٥ | ١١٢٠ | ٦٣٥ | ١٠٧٠ |
| آسيا الغربية | الأردن | ٦٢٥ | ٩١٠ | ١٢٠ | ١٥٠ | ٥٠٥ | ٧٦٠ | ٦١٥ | ٨٩٥ | ١١٥ | ١٢٥ | ٥٠٠ | ٧٥٠ | ١٠ | ١٥ | ٥ | ٥ | ٥ | ١٠ |
| | الجمهورية العربية السورية | ١١٩٥ | ١٦١٠ | ٧٩٠ | ٩٨٥ | ٤٠٥ | ٦٢٥ | ٧٠٠ | ٩٤٥ | ٤٧٠ | ٥٨٥ | ٢٣٠ | ٣٦٠ | ٤٩٥ | ٦٦٥ | ٣٢٠ | ٤٠٠ | ١٧٥ | ٢٦٥ |
| | العراق | ١٧٥٥ | ٢٣٢٥ | ١١٥٠ | ١٤٤٠ | ٦٠٥ | ٨٨٥ | ١٠٦٥ | ١٣٩٥ | ٧٧٥ | ٩٧٠ | ٢٩٠ | ٤٢٥ | ٦٩٠ | ٩٣٠ | ٣٧٥ | ٤٧٠ | ٣١٥ | ٤٦٠ |
| | الكويت | ٤١٠ | ٦٦٠ | ٧٠ | ٨٠ | ٣٩٠ | ٥٨٠ | ١٥٠ | ٢٠٥ | ٤٠ | ٤٥ | ١١٠ | ١٦٠ | ٣١٠ | ٤٥٥ | ٣٠ | ٣٥ | ٢٨٠ | ٤٢٠ |
| | لبنان | ١٢٥ | ١٥٥ | ١١٠ | ١٣٥ | ١٥ | ٢٠ | ٤٥ | ٥٥ | ٤٥ | ٥٥ | — | — | ٨٠ | ١٠٠ | ٦٥ | ٨٠ | ١٥ | ٢٠ |
| | المملكة العربية السعودية | ٣٨٢٠ | ٥٠٦٠ | ٧٠٥ | ٨٨٠ | ٣١١٥ | ٤١٨٠ | ٣٢٨٠ | ٤٣٥٠ | ٥٢ | ٦٥٠ | ٢٧٦٠ | ٣٧٠٠ | ٥٤٠ | ٧١٠ | ١٨٥ | ٢٣٠ | ٣٥٥ | ٤٨٠ |
| المجموع | ٧٩٨٠ | ١٠٧٢٠ | ٢٩٤٥ | ٣٦٧٠ | ٥٠٣٥ | ٧٠٥٠ | ٥٨٥٥ | ٧٨٤٥ | ١٩٦٥ | ٢٤٥٠ | ٣٨٩٠ | ٥٣٩٥ | ٢١٢٥ | ٢٨٧٥ | ٩٨٠ | ١٢٢٠ | ١١٤٥ | ١٦٥٥ | |
| | | ٢٢٩٨٥ | ٣٥١٩٠ | ٩٥٧٠ | ١٢٣٥٥ | ١١٤١٥ | ٢٢٧٩٥ | ١٤٣٨٠ | ٢٢٠٣٠ | ٥٧٧٥ | ٧٤٩٥ | ٨٦٠٥ | ١٤٥٣٥ | ٨٦٠٥ | ١٣١٦٠ | ٣٧٩٥ | ٤٩٠٠ | ٤٨١٠ | ٨٢٦٠ |

جدول
أطوال الخطوط المقترحة تحسينها أو انشائها

| الأطوال (كلم) | | | | | | | | | | القطر | المجموعة |
|------------------|-------|----------------------|-------------|------|----------------------|----------|------|----------------------|---------------------------|--|--------------|
| المجموع قبل ٢٠٠٠ | | | ١٩٩٠ - ٢٠٠٠ | | | قبل ١٩٩٠ | | | تحت الإنشاء أو التحسين | | |
| المجموع | جديد | حاليا تتطلب تطوير | المجموع | جديد | حاليا تتطلب تطوير | المجموع | جديد | حاليا تتطلب تطوير | | | |
| ٦٠٣ | ١٧٥ | ٤٢٨ | ٢٧٦ | | ٢٧٦ | ٣٢٧ | ١٧٥ | ١٥٢ | ١٢٩ | تونس الجزائر الجمهورية العربية الليبية المغرب موريتانيا | شمال أفريقيا |
| ٣١٦٥ | ٢٦٩٥ | ٤٧٠ | ٢٣٢٠ | ٢١٢٠ | ٢٠٠ | ٨٤٥ | ٥٧٥ | ٢٧٠ | ٦٨ | | |
| ٢٨٩٢ | ٢٩٨٢ | | ١٦٨٠ | ١٦٨٠ | | ١٣٠٢ | ١٣٠٢ | | | | |
| ١٥٦٣ | ١٢١٤ | ٣٤٩ | ٨٦٣ | ٧٥٣ | ١١٠ | ٧٠٠ | ٤٦١ | ٢٣٩ | ٢٧٧ | | |
| ٦٢ | ٦٠ | ٢ | | | | ٦٢ | ٦٠ | ٢ | | | |
| ٨٣٧٥ | ٧١٢٦ | ١٢٤٩ | ٥١٣٩ | ٤٥٥٣ | ٥٨٦ | ٣٢٣٦ | ٢٥٧٣ | ٦٦٣ | ٤٧٤ | المجموع | |
| ١٨٧٠ | ٣٠ | ١٨٤٠ | ١٠٣٠ | ٣٠ | ١٠٠٠ | ٨٤٠ | | ٨٤٠ | ٤٠٠ | السودان مصر | وادي النيل |
| ٢١١٢ | ١٠٨٩ | ١٠٢٣ | ١٢٨٦ | ٧٥٥ | ٥٣١ | ٨٧٦ | ٣٣٤ | ٤٩٢ | - | | |
| ٣٩٨٢ | ١١١٩ | ٢٨٦٣ | ٢٣١٦ | ٧٨٥ | ١٥٣١ | ١٦٦٦ | ٣٣٤ | ١٣٣٢ | ٤٠٠ | المجموع | |
| ٤٨٧ | ٤٦٨ | ١٩ | ٤٦٨ | ٤٦٨ | | ١٩ | | ١٩ | - | الأردن الجمهورية العربية السورية العراق الكويت لبنان المملكة العربية السعودية | آسيا العربية |
| ٦٨٤ | ٣٣٤ | ٣٥٠ | ٤٦٤ | ١١٤ | ٣٥٠ | ٢٢٠ | ٢٢٠ | | | | |
| ٥٤٩ | ٤٦٥ | ٨٤ | ٢٧٠ | ٢٢٥ | ٤٥ | ٢٧٩ | ٢٤٠ | ٣٩ | ٤٠٤ | | |
| ٢٧١ | ٢٧١ | | ١٣٤ | ١٣٤ | | ١٣٧ | ١٣٧ | | | | |
| ٣٦ | | ٣٦ | | | | ٣٦ | | ٣٦ | | | |
| ٣٣٧١ | ٣٢٢١ | ١٥٠ | ٢٨٣١ | ٢٨٣١ | | ٥٤٠ | ٣٩٠ | ١٥٠ | ١٠٠ | المجموع | |
| ٥٣٩٨ | ٤٧٥٩ | ٦٣٩ | ٤١٦٧ | ٣٧٧٢ | ٣٩٥ | ١٢٣١ | ٩٨٧ | ٢٤٤ | ٥٠٤ | المجموع | |
| ١٧٧٥٥ | ١٣٠٠٤ | ٤٧٥١ | ١١٦٢٢ | ٩١١٠ | ٢٥١٢ | ٦١٣٢ | ٣٨٩٤ | ٢٢٣٩ | ١٣٧٨ | المجموع الإجمالي | |

ملاحظة عامة : تشير العلامة «-» الى أن البيانات غير متوفرة .

رقم (١١)
وتكاليفها وتوزيعها حسب الفترة المحتملة للتنفيذ

| التكاليف (مليون دولار باسعار ١٩٨١) | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--------|------------------|--------|------------------|--------|-------------|---------------------|---------------------|----------|---------------------|---------------------|---------------------------|
| المجموع قبل ٢٠٠٠ | | | | | | ١٩٩٠ - ٢٠٠٠ | | | قبل ١٩٩٠ | | | إكمال خطوط تحت التنفيذ |
| المجموع | | تشبيد خطوط جديدة | | تشبيد خطوط حالية | | المجموع | تشبيد خطوط جديدة | تطوير خطوط حالية | المجموع | تشبيد خطوط جديدة | تطوير خطوط حالية | |
| اجنبي | إجمالي | اجنبي | إجمالي | اجنبي | إجمالي | | | | | | | |
| ١٤٠ | ٤٤٥ | ٥٠ | ١٥٠ | ٩٠ | ٢٩٥ | ١٩٠ | | ١٩٠ | ٢٥٥ | ١٥٠ | ١٠٥ | ٥٥ |
| ٢٠٤٥ | ٤٥٣٥ | ١٩٢٥ | ٤٢٧٠ | ١٢٠ | ٢٦٥ | ٣٢٠٠ | ٣١٠٠ | ١٠٠ | ١٣٣٥ | ١١٧٠ | ١٦٥ | ١٩٠ |
| ٣٨٩٠ | ٤٩٧٠ | ٣٨٩٠ | ٤٩٧٠ | | | ٢٥٦٠ | ٢٥٦٠ | | ٢٤١٠ | ٢٤١٠ | | |
| ٨٤٠ | ٣٣٨٠ | ٧٠٠ | ٢٧٩٠ | ١٤٠ | ٥٩٠ | ١٩٤٠ | ١٦٩٠ | ٢٥٠ | ١٤٤٠ | ١١٠٠ | ٣٤٠ | ٢٤٠ |
| ٨٥ | ٩٥ | ٨٠ | ٩٠ | ٥ | ٥ | | | | ٩٥ | ٩٠ | ٥ | |
| ٧٠٠٠ | ١٣٤٢٥ | ٦٦٤٥ | ١٢٢٧٠ | ٣٥٥ | ١١٥٥ | ٧٨٩٠ | ٧٣٥٠ | ٥٤٠ | ٥٥٣٥ | ٤٩٢٠ | ٦١٥ | ٤٨٥ |
| ٥٣٠ | ٨٤٠ | ٢٠ | ٣٠ | ٥١٠ | ٨١٠ | ٣٧٥٥ | ٣٠ | ٣٤٥ | ٤٦٥ | | ٤٦٥ | — |
| ٨٥٠ | ١٤٨٠ | ٦٥٠ | ١١٢٠ | ٢٠٠ | ٣٦٠ | ٨٧٥٥ | ٦٥٥ | ٢٢٠ | ٦٠٥ | ٤٦٥ | ١٤٠ | ٣٥٠ |
| ١٣٨٠ | ٢٣٢٠ | ٦٧٠ | ١١٥٠ | ٧١٠ | ١١٧٠ | ١٢٥٥ | ٦٨٥ | ٥٦٥ | ١٠٧٠ | ٤٦٥ | ٦٠٥ | ٣٥٠ |
| ٥٠٥ | ٧٦٠ | ٥٠٠ | ٧٥٠ | ٥ | ١٠ | ٧٥٥ | ٧٥٥ | | ١٠ | | ١٠ | |
| ٤٠٥ | ٦٢٥ | ٢٩٠ | ٤٤٥ | ١١٥ | ١٨٠ | ٣٦٠ | ١٨٠ | ١٨٠ | ٢٦٥ | ٢٦٥ | | ٣٨٠ |
| ٦٠٥ | ٨٨٥ | ٥٦٥ | ٨٢٠ | ٤٠ | ٦٥ | ٤٢٥ | ٤٠٠ | ٢٥ | ٤٦٠ | ٤٢٠ | ٤٠ | — |
| ٣٩٠ | ٥٨٠ | ٣٩٠ | ٥٨٠ | | | ١٦٠ | ١٦٠ | | ٤٢٠ | ٤٢٠ | | |
| ١٥ | ٢٠ | | | ١٥ | ٢٠ | | | | ٢٠ | | ٢٠ | |
| ٣١١٥ | ٤١٨٠ | ٣٠٢٥ | ٤٠٦٠ | ٩٠ | ١٢٠ | ٣٧٠٠ | ٣٧٠٠ | | ٤٨٠ | ٣٦٠ | ١٢٠ | — |
| ٥٠٣٥ | ٧٠٥٠ | ٤٧٧٠ | ٦٦٥٥ | ٢٦٥ | ٣٩٥ | ٥٣٩٥ | ٥١٩٠ | ٢٠٥ | ١٦٥٥ | ١٤٦٥ | ١٩٠ | ٣٨٠ |
| ١٣٤١٥ | ٢٢٧٩٥ | ١٢٠٨٥ | ٢٠٠٧٥ | ١٣٣٠ | ٢٧٢٠ | ١٤٥٣٥ | ١٣٢٢٥ | ١٣١٠ | ٨٢٦٠ | ٦٨٥٠ | ١٤١٠ | ١٢١٥ |

المواصلات السلوية واللاسلكية في الوطن العربي

المهندس ميسر حمدون سليمان

مؤسسة البريد والبرق والهاتف - بغداد .

تمهيد

تعرف الاتصالات السلوية واللاسلكية حسبما جاء بتعريف الاتحاد الدولي للمواصلات السلوية واللاسلكية بأنها : اي عملية تساعد المرسل على ارسال المعلومات - أياً كان اصلها وبأي صورة ممكنة سواء اكانت مكتوبة او مطبوعة او صوراً ثابتة او متحركة او احاديث او موسيقى او اشارات مرئية او مسموعة ... الخ - الى واحد او اكثر من المرسل اليهم بأي وسيلة من وسائل النظم الكهرمغناطيسية - التراسل السلوي ، التراسل اللاسلكي ، التراسل الضوئي ... الخ - او باستخدام بعض هذه النظم او كلها معاً . وتقوم شبكة الاتصالات مع شبكة النقل البري والسكك الحديدية والطرق المائية والجوية بدور مهم وفعال في البنيان الاساسي للدولة ويمكن ، أن يشبه عملها بمثابة الجهاز العصبي في جسم الانسان ، فهي تلعب دوراً مهماً وحيوياً في التنمية الاقتصادية ، وتعتبر وسيلة سريعة لتبادل المعلومات دونها يظهر ارتباك واضح يؤدي الى تأثير سيء على النمو الاقتصادي في القطاعات كافة. كما أنها في الوقت نفسه تعتبر البدائل الكفوءة والمساعدة لشبكات النقل . وعلى سبيل المثال ، ان استعمال التلكس والهاتف ، وتبادل المعلومات بين الحاسبات الالكترونية ، يعتبر بديلاً عن الاتصالات الشخصية التي تتطلب الانتقال لمسافات بعيدة . واستعمال البث التلفزيوني في التعليم ، والاعلانات والتثقيف ، يعتبر كبديل للاجتماعات واللقاءات والمادة المطبوعة . وهكذا نرى أن لحسن شبكات الاتصالات أثراً فعالاً في الاسراع بالقضاء على التخلف الاقتصادي والاجتماعي والتجزئة التي فرضها الاستعمار ، وكرسها وعمق جذورها الوجود الصهيوني في الوطن العربي .

اولاً : اساليب تحقيق الاتصالات المعتمدة في الوطن العربي

يمكن أن تقسم الاتصالات الحديثة الى نوعين نسبة لاستخداماتها للاتصالات الدولية وهي :

(١) الاتصالات الأرضية

وتشمل المايكروويف والكابلات المحورية سواء أكانت البرية ام البحرية . وتستخدم هذه الاتصالات الأرضية عادة بين الأقطار المتجاورة او المتقاربة جغرافياً او عبر البحار والمحيطات بالنسبة للكوابل البحرية .

(٢) الاتصالات الفضائية عبر الأقمار الصناعية

والاستخدام الأمثل لها بالنسبة للاتصالات الدولية ، هوبين الأقطار والدول المتباعدة جغرافياً ، بحيث يصبح هذا النوع من الاتصالات ، أفضل من الناحية الفنية وأكثر اقتصادياً مقارنة بالاتصالات الأرضية .

إن هذا التمهيد لا بد منه قبل الولوج بدراسة شبكة الاتصالات للوطن العربي . إن جغرافية الوطن العربي تجعل منه وطناً ذا سعة وامتداد جغرافي كبير ، فالمسافة بين بغداد والدار البيضاء ، تقارب الخمسة آلاف كيلومتر ، كما أن انقسام الوطن العربي لأقطار متفرقة ، ووقوع هذا الوطن تحت الهيمنة الاستعمارية الغربية فترة من الزمن ، بالإضافة الى تنوع السيطرة الاستعمارية من بريطانية الى فرنسية قد زادت الطين بلة ، كما أن الوجود الصهيوني في وسط الوطن العربي ، قد أحدث هوة جغرافية ، مما جعل تجاوزها لتحقيق الربط بين المشرق العربي الاسيوي ، والشمال الافريقي العربي ، يتطلب اختيار مسارات اطول ، وذات كلف اقتصادية اعلى . إن هذا الواقع وضمن هذه الخلفية ، قد ترك لنا وضعاً لا نحسد عليه بالنسبة للاتصالات بين الأقطار العربية ، فالكثير من الأقطار العربية لا تملك اتصالات مباشرة لها مع أي قطر عربي آخر ، ومثال على ذلك موريتانيا وجيبوتي ، اولها اتصالات بسيطة لا تفي بالحد الأدنى ، مثل جمهورية اليمن العربية واليمن الديمقراطية والصومال . إن هذا الوضع يحتم تحقيق اتصالات بين الاقطار العربية على ثلاثة صعد وهي :

(أ) اتصالات ثنائية بين الأقطار العربية المتجاورة ، حيث الحركة الهاتفية عالية جداً مثل العراق والكويت ، وسوريا ولبنان ، والجزائر والمغرب ، ومصر والسودان ، ... الخ .

(ب) اتصالات بين مجموعة اقطار عربية متجاورة ، مما يحتم ايجاد شبكة اتصالات تربط هذه الأقطار المتقاربة جغرافياً بحيث تتعدى هذه الشبكة متطلبات الاتصالات الثنائية الى متطلبات تمرير الحركة وتوسط قطر عربي بين قطرين آخرين . ومثال ذلك مجموعة اقطار المشرق العربي ، كالعراق وسوريا ولبنان ، او مجموعة اقطار الخليج العربي كالكويت والسعودية والبحرين ، او مجموعة اقطار المغرب العربي كتونس ، الجزائر ، المغرب وموريتانيا .

(ج) إتصالات قومية شاملة ومباشرة بين الاقطار العربية كافة ، سواء أكانت بين أقطار المشرق والمغرب أم العراق مع السودان أم الجزائر مع الصومال . ولتحقيق مثل هذه الإتصالات تبرز أهمية الإتصالات الفضائية لتكمل الإتصالات الأرضية وذلك بخلاف الإتصالات المذكورة في (أ ، ب) اعلاه حيث في تلك الحالات تغطي الإتصالات الأرضية الحاجة في هذا المجال . ولتحقيق الاتصالات المعتمدة لا بد من الوقوف على ما يلي :

- هناك ملاحظة مهمة بالنسبة للاتصالات على الصعيد القومي ، حيث أن إتصالات الهاتف والتلكس بين العراق وتونس تتوسط دولاً أوروبية مثل فرنسا أو إيطاليا ، وكذلك الحال بالنسبة لليمن العربية مع ليبيا ، والأمثلة كثيرة بالنسبة لاتصالات معظم الأقطار العربية غير المتجاورة مما يتطلب تجاوز هذه الحالة وايجاد اتصالات مباشرة دون توسط الدول الأجنبية . إن تجاوز ذلك سيحقق فوائد مادية وفنية ، والأهم من ذلك فوائد إستراتيجية وأمنية مهمة للأقطار العربية .

- إن تحقيق التكامل في الاتصالات لا بد من أن يشمل ليس الاتصالات الهاتفية والبرقية والتلكس فقط ، بل يتطلب إيجاد اتصالات ذات قابلية للنقل الاذاعي والتلفزيوني ، لما في ذلك من فوائد اجتماعية

جدول رقم (١)
المحطات الأرضية التي تعمل بواسطة الأقمار الصناعية
في الوطن العربي

| تاريخ التشغيل | القمر الصناعي | اسم المحطة | القطر |
|--|------------------------|--|---------------------------|
| ١٩٧١ / ١٢ / ٢٨ ١٩٧٩ / ٨ / ٣٠ | هندي اطلسي | بقعة ١ بقعة ٢ | الأردن |
| ١٩٧٨ / ٤ / ٢٩ ١٩٧٥ / ٩ / ٢٦ ١٩٧٧ / ٤ / ٢٦ | اطلسي هندي هندي | أبو ظبي دبي رأس الخيمة | الإمارات العربية المتحدة |
| ١٩٦٩ / ٧ / ١٤ ١٩٨٠ / ٢ / ٩ | اطلسي هندي | رأس أبو جرجور رأس أبو جرجور | البحرين |
| ١٩٨١ / ١٢ / ٣١ | اطلسي | - | تونس |
| ١٩٧٥ / ٦ / ٢٥ ١٩٧٧ / ١١ / ٣ | هندي اطلسي | القادرية ١ القادرية ٣ | الجزائر |
| ١٩٧٩ / ٢ / ١٩ ١٩٨٠ / ٨ / ١١ ١٩٨٠ / ٩ / ١٥ | اطلسي اطلسي هندي | طرابلس ١ طرابلس ٢ طرابلس ٣ | الجمهورية العربية الليبية |
| ١٩٧٨ / ٣ / ٣٠ | هندي | سيدانه | الجمهورية العربية السورية |
| ١٩٧٤ / ١١ / ٢١ ١٩٨١ / ١٢ / ٣١ | اطلسي اطلسي | أم الهرز أم الهرز | السودان |
| ١٩٧٩ / ١٠ / ١ | هندي | كرآن | الصومال |
| ١٩٧٦ / ٣ / ١٥ ١٩٧٦ / ٩ / ١٤ | هندي اطلسي | دجيل ١ دجيل ٢ | العراق |
| ١٩٧٦ / ٦ / ٢٤ | هندي | الحجار ١ | عمان |
| ١٩٧٦ / ٣ / ١٠ ١٩٨٢ / ١٢ / ٣١ | هندي اطلسي | دوحة ١ دوحة ٢ | قطر |
| ١٩٦٩ / ١٠ / ٢٨ ١٩٧٧ / ٢ / ٢١ ١٩٨١ / ٦ / ١ | هندي اطلسي هندي | أم العيش ١ أم العيش ٢ أم العيش ٣ | الكويت |
| ١٩٦٩ / ٩ / ٧ ١٩٨١ / ٦ / ٣٠ | هندي اطلسي | العربانية ١ العربانية ٢ | لبنان |
| ١٩٧٨ / ٧ / ١٧ | اطلسي | معادي | مصر |
| ١٩٧٠ / ١٠ / ٢٩ ١٩٨٠ / ٢ / ٢٩ ١٩٧٦ / ٣ / ٢٢ | هندي اطلسي اطلسي | رياض ١ رياض ٤ طائف | المملكة العربية السعودية |
| ١٩٧٦ / ٩ / ٢٩ ١٩٨٢ / ١ / ١ | هندي اطلسي | صنعاء ١ صنعاء ٢ | اليمن |
| ١٩٨١ / ١ / ٣٠ | هندي | رأس بوراكلي | اليمن الديمقراطية |

وتربوية وإعلامية مباشرة . وضمن الواقع الحالي نجد أن العديد من الاتصالات المتوفرة وعلى الرغم من عدم كفايتها ، بين الأقطار العربية ، مقصورة على الهاتف والبرق ولا تتوافر قنوات للنقل الاذاعي والتلفزيوني .

- إن تحقيق الاتصالات بين الأقطار العربية لا تتطلب سبباً للاتصالات فقط ، بل معدات طرقية في النهايات مثل مراكز للاتصال الدولي ، مع البدالات الخاصة بالخدمة الطوعية ، وهذا أصلاً لا يتوافر في العديد من الأقطار العربية .

- كما أن تحقيق الفائدة القصوى من الاتصالات القومية العربية يتطلب اكتمال الشبكات القطرية في كل قطر ، بحيث تكون غير مقتصرة على تحقيق الاتصال بين العواصم العربية بل تشمل أصغر مدينة في السعودية ، مثلاً مع مدينة صغيرة أخرى في المغرب ، والواقع الحالي ، مع شديد الأسف لا يعكس ما هو مطلوب بل يبتعد عنه أشد البعد .

ثانياً : التطورات الحديثة التي أدخلت على شبكات الإتصالات

حدث في الوطن العربي في السنوات العشر الماضية تطور ملموس في حقل الاتصالات السلكية واللاسلكية ، وقد سائر هذا التطور النمو الإقتصادي والإجتماعي ، الذي حدث في العديد من اقطار الوطن العربي . لقد كانت الإتصالات الخارجية لجميع أقطار الوطن العربي خلال الفترة التي سبقت السبعينات (الخمسينات والستينات) من القرن الحالي مع بعضها أو بينها والعالم الخارجي ، تنفذ عن طريق محطات الإرسال والتسلم اللاسلكي التي تعمل بواسطة الموجات اللاسلكية القصيرة (H.F) والتي كانت تعمل بشكل متناوب عدة ساعات يومياً لكل اتجاه (دولة) . وكان أول قطر عربي يتحول من العمل ، بواسطة هذه الطريقة غير المعتمدة في الإتصالات إلى العمل عبر الأقمار الصناعية عن طريق المحطات الأرضية ، لتوفير إتصالات معتمدة ، وبسعات مناسبة لتبني الحاجات المختلفة هو البحرين عام ١٩٦٩ ، أعقبه كل من لبنان والكويت في العام نفسه ، ثم استمرت الأقطار العربية خلال السبعينات في انشاء شبكات لاتصالاتها عبر الأقمار الصناعية حتى اصبح لديها شبكة إتصالات دولية بمستوى جيد ، مع دول أوروبا وأمريكا واليابان مع نهاية السبعينات (أنظر الجدول رقم (١)) .

إن إنشاء هذه المحطات الأرضية ، طوّر اتصالات الأقطار العربية مع العالم الخارجي ، غير أن الاتصالات مع بعضها ظلت رديئة وساعاتها محدودة ، ومعظمها يتم عبر دول أجنبية ، وقد يستغرق نداء هاتف بين بلد عربي وآخر ساعات انتظار طويلة بينما بخلاف ذلك يتم بصورة أوتوماتيكية مباشرة وعلى الفور مع أوروبا وأمريكا واليابان . غير أنه بذلت في أواخر السبعينات جهود كبيرة من قبل العديد من الأقطار العربية بهدف تطوير وتحسين الاتصالات فيما بينها وبخاصة المتجاورة منها ، وتم إبدال الخطوط المعدنية المكشوفة المحملة والبدالات (المقاسم) اليدوية باتصالات معتمدة تتم عبر شبكات المايكروويف والكابلات وبدالات النداء الآلي (دون توسط عامل المقسم) ، كما زادت الخطوط الهاتفية ، وتضاعفت عشرات المرات عما كانت عليه خلال الستينات ، لكنها رغم هذا التحسن النوعي والكمي بقيت قاصرة لا تلبى الحاجات المتطورة في الحركة الهاتفية بين الأقطار العربية المتجاورة . أما بالنسبة لوضع الاتصالات الهاتفية والبرقية والتلكس بين أقطار المشرق والمغرب العربي ، فإنه لم يتحقق تحسن ملموس لحد الآن ، وبقيت مشكلة توفير خدمات إتصالات معتمدة لها تنتظر تشغيل مشروع القمر الصناعي العربي (الذي سوف نتطرق لتفاصيله فيما بعد) . وهكذا فإن مشكلة توفير الإتصالات بين الأقطار العربية المتباعدة بقيت قائمة . والذي زاد من صعوبة حلها بواسطة تنفيذ

مشاريع لشبكات إتصالات سلكية أو لاسلكية (مايكروويف أو كابلات محورية) زرع الكيان الصهيوني في الوطن العربي ، مما أدى الى قطع شبكة الإتصالات في المشرق العربي وتعقيد أساليب ربطها مع الشبكة المماثلة في المغرب العربي . وقد اضطر المخططون العرب العاملون في مجال الاتصالات إلى اعتماد طريق آخر لربط شبكة اتصالات المغرب العربي مع المشرق ، هو بواسطة الكابل البحري عبر البحر المتوسط رغم تكاليفه الباهظة وطول مسافته ، اذا ما قورنت بالطريق الطبيعي ، ألا وهو الربط عبر الأراضي الفلسطينية ...

ولا بد من الاشارة هنا ، الى التطورات في شبكة الاتصالات الوطنية للأقطار العربية . فقد شهدت السبعينات إدخال الخدمة الهاتفية الآلية وتوسعها بحيث شملت اضافة الى العاصمة العديد من المحافظات وبعض الأفضية (وكذلك إدخال خدمات التلكس بالأحرف اللاتينية) . ويمثل الجدول رقم (٢) وضع الكثافة الهاتفية لأقطار الوطن العربي ، ويمثل الجدول رقم (٣) مقارنة مع عدد من دول العالم الثالث والمتطور الذي يبين بأن الخدمات الهاتفية في الوطن العربي لا تزال قاصرة عن تلبية المتطلبات سواء للقطاعات الصناعية ام التجارية أم لخدمات المواطنين ، كما أن ارتفاع المستوى المعاشي للفرد والنمو الهائل في المجال الاقتصادي زاد من الطلب على خدمات الهاتف والتلكس بشكل جعل شبكات الاتصالات القطرية غير قادرة على استيعاب هذه الطلبات في فترة قصيرة ، ويتوقع أن يستمر العجز في تلبية الحاجات في خدمات الهاتف في العديد من الأقطار العربية لغاية عام ١٩٨٦ . أما خدمات التلكس فهي متوافرة حالياً في معظم الأقطار العربية ، وبشكل يسد الطلبات المتزايدة من قبل القطاعين العام والخاص .

ثالثاً : القمر الصناعي العربي

(١) الفكرة ونشوءها

لا شك بأن ربط الأقطار العربية بعضها ببعض الآخر هاتفياً وبرقياً وتبادل البرامج التلفزيونية والإذاعية هي أحد الاهداف المكتملة والمساعدة للعناصر الأخرى ، في تقوية الأواصر القومية بين الأقطار العربية . وكانت فكرة إنشاء القمر الصناعي العربي ، قد طرحت في أحد اجتماعات وزراء الإعلام والثقافة العرب في بدء الستينات ، ثم قدم الإتحاد العربي للمواصلات السلكية واللاسلكية على تبني الفكرة ودراستها ووضع الأسس الكفيلة لإنجاحها ، حيث تمخض عن ذلك انبثاق المنظمة العربية للإتصالات الفضائية عام ١٩٧٨ (عربسات) والتي أوكل اليها العمل على إنشاء شبكة اتصالات فضائية عربية عن طريق إطلاق أقمار صناعية تغطي أقطار الوطن العربي كافة لغرض توفير الإتصالات الهاتفية والبرقية وتبادل البرامج الإذاعية والتلفزيونية فيما بينها .

(٢) المؤسسة العربية للإتصالات الفضائية

إن مؤسسة (عربسات) هي إحدى المنظمات المنبثقة عن جامعة الدول العربية . يتكون هيكلها الإداري من :

(١) الجمعية العمومية : وهي أعلى سلطة في المؤسسة تجتمع سنوياً وعلى مستوى السادة وزراء المواصلات العرب لتنظر في الأمور والموضوعات التي ترفع لها من قبل مجلس ادارة المؤسسة أو أي أمور أخرى ذات علاقة بأعمالها .

(ب) مجلس الادارة : ويتكوّن هذا المجلس من تسعة أعضاء ، خمسة منهم دائمون والأربعة

جدول رقم (٢)
عدد أجهزة الهاتف والكثافة الهاتفية
في بعض الأقطار العربية وعواصمها لسنة ١٩٨٠

| الكثافة الهاتفية لسنة ١٩٨٠ (جهاز هاتف / ١٠٠ شخص) | عدد أجهزة الهاتف | القطر |
|---|------------------|---------------------------|
| ١٥,١ | ١٣٢٥٦٤ | الإمارات العربية المتحدة |
| ٢٠,٤ | ٤٤٧٦١ | - أبو ظبي |
| ٢٣ | ٥٧٣٤٥ | - دبي |
| ١٦,٧ | ٤٥٠٣٤ | البحرين |
| ٢٢,٣ | ٢٤٣٠٦ | المنامة |
| ٢,٦ | ١٥٨٤٢٢ | تونس |
| — | — | - تونس |
| ١,٩ | ٣٤٦٤٤٧ | الجزائر |
| — | — | - الجزائر |
| ٢,٥ | ٢١١٧٣٨ | الجمهورية العربية السورية |
| ٦,٥ | ٧٨٧٦٩ | - دمشق |
| ٠,٣ | ٦٢٥٩٧ | السودان |
| ٤,٩ | ٤٠٨٣٢ | - الخرطوم |
| ٢,٦ | ٣٦٦٨٢٠ | العراق |
| ٥,٦ | ٢١١١١٢ | - بغداد |
| ١,٥ | ٢٢٢٣٦ | عمان |
| ١٧,١ | ٣٢٤٤٦ | قطر |
| ١٧,١ | ٢٣٨٨٣ | - الدوحة |
| ١٣,٩ | ١٧٦٤٦٦ | الكويت |
| — | — | - الكويت |
| ١١,٢ | ٣٢١٥٠٠ | لبنان |
| ١٩,٥ | ٢١٥٠٠٠ | - بيروت |
| ٢,٥ | ١٩٦٥٦٥ | المملكة العربية السعودية |
| ١,١ | ٢١٦٥٠٠ | المغرب |
| ٢,١ | ٩٢٠٠ | - مراكش |
| ٢,٣ | ٢٢٨٩٣٣٥ | المجموع |

معدل الكثافة الهاتفية للأقطار العربية اعلاه = ٢,٣.

جدول رقم (٣)

مقارنة الكثافة الهاتفية بين الدول المتقدمة والدول
النامية والأقطار العربية لنهاية سنة ١٩٨٠

| الكثافة الهاتفية (جهاز هاتف / ١٠٠ شخص) | عدد أجهزة الهاتف | القطر |
|---|------------------|---------------------------|
| ٠,٢ | ١٣٥٨٧٦ | نايجريا |
| ٠,٣ | ٦٢٥٩٧ | السودان |
| ٠,٤ | ٤٥٥٢٠ | موزمبيق |
| ٠,٤ | ٢٤٢٣٧٦٢ | الهند |
| ٠,٥ | ٣٥٧٩٦٢ | باكستان |
| ٠,٦ | ٧٨٧٤٠ | سيلان |
| ١ | ٢٦٥٩٩٤٩ | الارجنتين |
| ١,١ | ١٥٦٣٠٣ | كينيا |
| ٢,٥ | ٢١١٧٣٨ | الجمهورية العربية السورية |
| ٤,٠٧ | ٥٧٣٣٣٦٧ | البرازيل |
| ٤,٨ | ٥٣١١٤٣ | شيلي |
| ١٣,٩ | ١٧٦٤٦٦ | الكويت |
| ٤٤,٧ | ٢٤٩٣٤٦٧٠ | انكلترا |
| ٤٥,٨ | ٥٢٩٣٧٢٠٤ | اليابان |
| ٦٨,١ | ٤٢٩٢٠٠٥ | سويسرا |
| ٧٧ | ١٦٨٩٩٤٠٠٠ | امريكا |

جدول رقم (٤)

بدالات التلكس في بعض الأقطار العربية لنهاية سنة ١٩٨٠

| نوع الخدمة | السعة | عدد البدالات | القطر |
|--------------|-------|--------------|---------------------------|
| عربي ولاتيني | ٢٠٣٤ | ١ | الأردن |
| عربي ولاتيني | ٧٠٠ | ٢ | الجمهورية العربية السورية |
| عربي ولاتيني | ١٩٦٠ | ٢ | العراق |
| عربي ولاتيني | ٥٢٠٠ | ٢ | الكويت |
| عربي ولاتيني | ٧٦٠٦ | ٣ | المملكة العربية السعودية |

الآخرون ينتخبون على شكل دوري . ويجتمع المجلس حوالي اربع مرات في السنة وذلك لإدارة دفة العمل في المؤسسة ودفع عجلة الجهاز التنفيذي فيها ، الذي يقوم بتنفيذ الخطط التشغيلية للشبكة الفضائية العربية .

(٣) الخدمات التي تقدمها (عربسات)

تتكون شبكة الاتصالات الفضائية العربية من :

(أ) **القطاع الفضائي** : يتكوّن هذا القطاع من أقمار صناعية سوف تطلق في شباط / فبراير عام ١٩٨٤ ، بعدما تم التعاقد عليها مع إحدى الشركات العالمية في نيسان / ابريل من العام الحالي . وتبلغ سعة القمر الصناعي التصميمية (عشرة آلاف قناة هاتفية) ، مع قنوات تلفزيونية لأغراض التغطية القطرية والمحلية ، وقنوات البث التلفزيوني الجماعي . وقد أخذ بنظر الاعتبار ، عند تصميم حجم القمر العوامل التالية :

- الناحية الاقتصادية المتعلقة بكلفة القطاع الفضائي .

- الكفاءة التشغيلية لهذا القطاع حيث تم الاتفاق على إطلاق قمرين ، أحدهما لتقديم الخدمات المذكورة اعلاه ، والآخر إحتياط . أما القمر الثالث فيكون جاهزاً في مركبة الاطلاق ، على الأرض ويطلق ، في حالة استنفاد أحد القمرين لحياتهما التشغيلية او عطب احدهما .

- إن عدد القنوات المذكورة اعلاه ، قدرت على أساس تخمينات الحركة بين الأقطار العربية ، وهي القنوات التي يستوجب إمرارها عن طريق القمر الصناعي . ولا يخفى بأن هذا العدد من القنوات هو كلاً جزءاً من الحركة التي يمرر معظمها عن طريق وسائل الاتصال الأخرى كالميكروويف والكوابل المحورية . وتعتبر القنوات المذكورة اعلاه كافية لتلبية متطلبات الحركة لغاية سنة ١٩٩٠ ، حيث يستوجب بعدئذ اطلاق أقمار أخرى أكبر حجماً من أقمار الجيل الأول .

(ب) **القطاع الأرضي** : ويتكوّن من المحطات الأرضية التي سوف تعمل مع القمر العربي ، والتي سوف تقوم الأقطار العربية بتشغيلها بعد اطلاق القمر . وهناك نوعان من المحطات الأرضية نبينهما كما يلي :

- المحطات الشبه قياسية وتستعمل هذه المحطات لأغراض الخدمة الهاتفية والبرقية القومية والقطرية وكذلك لأغراض تبادل البرامج التلفزيونية بين الأقطار العربية ، كما يمكن استعمال هذه المحطات أيضاً لإيصال البرامج التلفزيونية والإذاعية إلى مناطق مختلفة في القطر الواحد وذلك بعد تأجير القنوات القمرية اللازمة لذلك . ويبلغ قطر هوائي هذه المحطات حوالي (١١م) وهي تعتبر من المحطات المتوسطة الحجم وتبلغ كلفتها في الوقت الحاضر ما يقارب المليون دولار للمحطة الواحدة تقريباً وتستعمل الترددات التالية :

● للإرسال من المحطة الى القمر ٥٩٢٥ - ٦٤٢٥ ميكا هرتز ، وللاستقبال من القمر الى المحطة ٣٧٠٠ - ٤٢٠٠ ميكا هرتز .

- محطات البث التلفزيوني الجماعي وتستعمل لتسلم البرامج الإذاعية والتلفزيونية ، في المناطق المتباعدة والمتناثرة والتي يصعب إيصال هذه البرامج إليها بالطرق الاعتيادية وبواسطة مرسلات التلفزيون المحلية او أن يكون ذلك غير اقتصادي . هذا وإن هذه المحطات تمتاز ببساطة تصميمها

وسهولة صيانتها وصغر قطر الهوائي فيها حيث لا يزيد عن ٣ م ، لذلك فإن كلفتها قليلة نسبياً . ونظراً لكثرة هذه المحطات فإن كلفة المحطة الواحدة يعتمد أيضاً على عدد المحطات المنوي شراؤها . ويمكن توضيح ذلك على الشكل التالي لتكوين فكرة عن الكلفة :

| عدد المحطات | الكلفة التقديرية للمحطة الواحدة (الف دولار) |
|-------------|--|
| ١٠ - ٥٠ | ٢٠ |
| ٥٠ - ٥٠٠ | ١٥ |
| ٥٠٠ - ١٠٠٠ | ٧ |

اما الترددات المخصصة لأغراض البث التلفزيوني الجماعي فهي كما يلي :

- الإرسال من المحطة الى القمر ٥٩٢٥ - ٦٤٢٥ ميگاهرتز
- الإرسال من القمر الى المحطة ٢٥٠٠ - ٢٦٩٠ ميگاهرتز

- محطة التحكم والمراقبة وتقوم هذه المحطة القياسية بضبط الشبكة الفضائية العربية من ناحية حركة القمر واستقراره في مداره الاستوائي ، وكذلك مراقبة المحطات الأرضية العاملة من ناحية الالتزام بالمواصفات الراديوية لكل محطة من جهة وعدم تأثير هذه المحطات على الشبكات الفضائية العاملة بجوارها من جهة أخرى . ولا شك فإن هذه المحطة من أهم عناصر الشبكة العربية كونها المرجع لجميع المحطات الشغالة ودونها لا يمكن للشبكة الفضائية ان تعمل . لذا ، فلقد تم الاتفاق على أهمية إنشاء محطتين قياسيتين للتحكم والمراقبة تكون احدهما احتياطاً للأخرى . كما تم الاتفاق أيضاً على أن يكون موقع احدى هاتين المحطتين في مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية (مقر المؤسسة العربية للاتصالات الفضائية) ، أما المحطة الثانية فلحد الآن لم يستقر الرأي حول افضلية القطر العربي الذي سوف تقام على ارضه . وهناك جملة أمور لا بد من أن تتوافر في القطر ، الذي سوف تقام هذه المحطة عليه وبرزها هي :

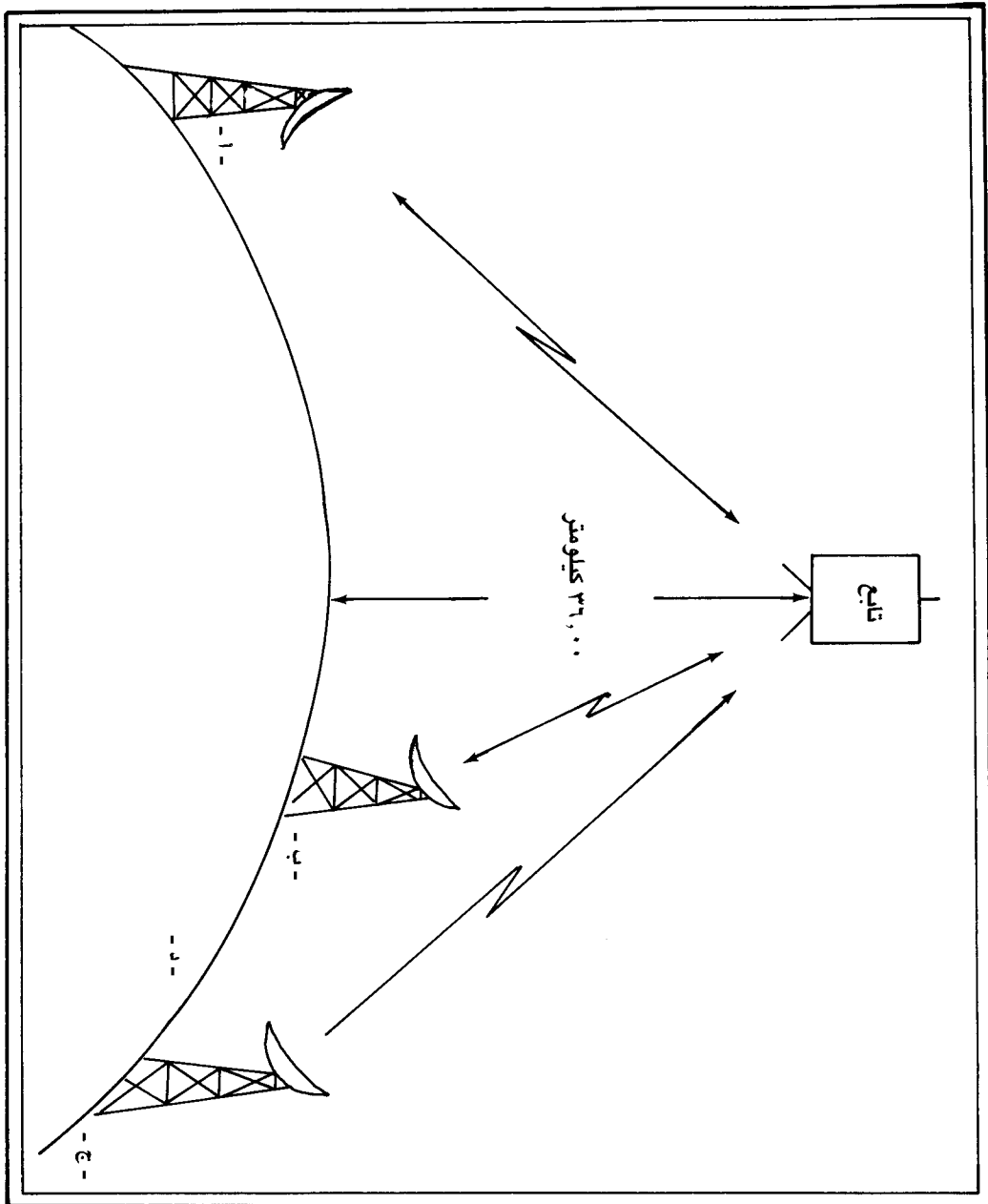
- العمق الاستراتيجي وبعده نسبياً عن خط المواجهة مع العدو الصهيوني .
- توافر الاتصالات الهاتفية والبرقية المعتمدة بين السعودية والقطر الذي سيتم اختياره لاستضافة المحطة الثانية والذي يستوجبها عمل محطتي التحكم والمراقبة .
- توافر الكادر الفني والخبرة التقنية الجيدة في ذلك القطر .

هذا وتجدر الاشارة الى أن هذا الموضوع ما زال قائماً وهناك لجنة فنية مشكلة لغرض رفع توصيتها النهائية الى الجمعية العمومية حول اختيار القطر العربي الذي سوف تقام هذه المحطة على ارضه .

(٤) اسلوب عمل المحطات الأرضية مع القمر العربي

تتكون الشبكة الفضائية ، وكما أسلفنا ، من محطات أرضية وأقمار صناعية حيث يمثل القمر الصناعي القطاع الفضائي لهذه الشبكة ، والمحطات الأرضية القطاع الأرضي . ولغرض ان تتمكن المحطات الأرضية من العمل فيما بينها وإكمال الاتصالات الهاتفية والبرقية لا بد من استقرار القمر في

شكل رقم (١)



مدار معين . هذا ويمثل المدار الفضائي الموازي لخط الاستواء والمرتفع عنه لمسافة تبلغ حوالي ٣٦,٠٠٠ (ستة وثلاثين الف كيلومتر) مجال الإستقرار لهذه الأقمار حيث تتساوى فيه قوة الجاذبية الأرضية والقوة المركزية الناتجة عن قوة إطلاق القمر من الأرض . وحين ثبوت القمر في المكان المقرر لاستقراره ، تتمكن المحطات الأرضية من الاتصال به بواسطة الموجات المايكرووية ضمن حزام الذبذبات المخصصة لهذا الغرض ، حيث تقوم المحطة بإرسال المعلومات المطلوبة الى القمر ضمن ترددات الإرسال المخصصة ويقوم القمر بتسلمها وتكبيرها ومن ثم إعادة بثها الى الأرض حيث تلتقط من قبل المحطات الأرضية الأخرى والشكل رقم (١) يبين نموذجاً لعمل ثلاث محطات أ ، ب ، ج مع القمر (د) .

(٥) الكلفة التخمينية للقمر الصناعي العربي

تقدر الكلفة التخمينية لمشروع القمر الصناعي العربي بمختلف أجزائه كما يلي :

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| (أ) مركبة الاطلاق | ٣٠ مليون دولار أمريكي |
| (ب) مركبة الفضاء | ٨٠ مليون دولار أمريكي |
| (ج) محطة السيطرة والتحكم | ٣٠ مليون دولار أمريكي |

أما عن كلفة المحطات الأرضية ، فقد سبق أن اشرنا الى الكلفة التخمينية لدى التحدث عن القطاع الأرضي . هذا ، ومن المتوقع ، أن يتم إطلاق أول قمر صناعي عربي في شباط / فبراير ١٩٨٤ بواسطة صاروخ الفضاء الأوروبي من طراز اريان من مركز فضاء كوروفينا الفرنسية . وتشير الدراسات الاقتصادية الأولية الى أن شبكة الاتصالات الفضائية العربية ستحقق عائدات تبلغ ٢٠٠ مليون دولار أمريكي في أول سبع سنوات من تشغيلها ، ويتوقع أن تكون ممولة ذاتياً أو محققة الأرباح .

رابعاً : الثغرات في شبكة الاتصالات الحالية

لدى التمعن بمخططات سبل الإتصالات العربية الأرضية الموضحة على الخارطة المرفقة ، نجد ثغرات وحلقات مقطوعة في شبكة الإتصالات القومية ، ويمكن تحديدها كما يلي :

(١) توجد أقطار عربية دون أي اتصال مباشر معتمد ، مع أي قطر آخر ، مثل موريتانيا والصومال وجيبوتي واليمن العربية واليمن الديمقراطية ، وإن وجدت إتصالات لهذه الأقطار مع أقطار عربية أخرى ، فهي من الأنماط القديمة وذات ساعات محدودة جداً .

(٢) توجد إتصالات مباشرة ثنائية مهمة ولكن المتوافر منها محدود جداً ، مثل الربط بين مصر والسودان ، ومصر والمشرق العربي (إذا ما استثنينا الإتصال الفضائي) ، الربط بين قطر والبحرين ، العراق والسعودية .

(٣) النقل التلفزيوني مفقود بين الأقطار ، مثلاً بين العراق والأردن ، وعمان وبقية دول الخليج ، السودان ومصر ... الخ .

(٤) إن الاتصال بين أي قطرين عربيين ، كثيراً ما يعتمد على وسيلة إتصال واحدة ، وإذا ما طرأ اي عطل عليه إنقطعت الاتصالات بينهما ، مما يتطلب إيجاد أكثر من وسيلة ومسار مختلف أي ربط مايكرووي مع كابل محوري مع تعدد المسارات لتحقيق الاتصالات الاستراتيجية البديلة عند حدوث العوارض .

- (٥) الساعات المتوافرة حالياً ساعات واطئة لا تكفي لتلبية النمو الحاصل والمتوقع للحركة بين الأقطار وفي كثير من الحالات لا تسمح بإمرار حركة قطر الى قطر آخر بتوسط قطر عربي ثالث .
- (٦) لا تزال إتصالات معظم الأقطار العربية غير المتجاورة تتم عبر دول أجنبية .

خامساً : مقترحات عملية لاستكمال شبكة الاتصالات العربية

تمثل الخارطة المرفقة للوطن العربي مشاريع الاتصالات المختلفة القائمة فيه حالياً . وبالقائه نظرة فاحصة على الخارطة بالامكان الوقوف على المشاريع المطلوب تنفيذها لتحقيق تكامل سريع لشبكة الاتصالات العربية وهي :

- (١) إنشاء كابل بحري بين اقطار الخليج العربي ابتداء من العراق وانتهاء بعمان .
- (٢) مشاريع للكوابل المحورية البحرية بين مصر والسعودية واليمن والصومال وجيبوتي لتجاوز ثغرة وجود الكيان الصهيوني .
- (٣) إنشاء كابل بحري بين سوريا ومصر لتجاوز ثغرة وجود الكيان الصهيوني .
- (٤) إكمال المشاريع المايكرووية التي قيد الدراسة أو التنفيذ بين الأردن والسعودية ، العراق والسعودية ، وتحقيق الربط المعتمد بين جنوب الحجاز في السعودية مع اليمن العربية لتسهيل تمرير حركة كل من الأردن وسوريا والعراق ولبنان مع اليمن العربية واليمن الديمقراطية والسودان والصومال وجيبوتي عن طريق السعودية .
- (٥) إدخال التطورات الحديثة في شبكات الاتصالات العربية مثل التراسل الرقمي على المايكرويف ، والكابلات واليزر والآليات الزجاجية ، والاتصالات الفضائية ، والدخول في مجالات البحوث والتطوير في هذا المجال من التكنولوجيا ما أمكن .
- (٦) إلترام مؤسسات البرق والهاتف في الأقطار العربية كافة باعتماد توصيات الاتحاد العربي للمواصلات السلكية واللاسلكية بشأن إدخال استعمال الأحرف العربية في مراسلات التلكس حيث أن ادخال التلكس العربي في الخدمة على النطاق الدولي سوف يحقق كسباً قومياً كبيراً ويضع أحرف اللغة العربية ، كثنائي لغة في العالم بعد الأحرف اللاتينية ، تستعمل في المراسلات على شبكات التلكس الدولية .
- (٧) الاسراع في إنشاء شبكة لتراسل المعطيات بين أقطار الوطن العربي وأخذ متطلبات هذه الخدمة بنظر الاعتبار عند تصميم شبكات الاتصالات القطرية او الثنائية .
- (٨) إعتتماد مبدأ توحيد وتنسيق المواصفات والنظم المستخدمة في الأقطار العربية بهدف تسهيل مهمة ربط شبكات الاتصالات القطرية مع بعضها لتحقيق منظومة الاتصالات المتكاملة والمتجانسة على المستوى القومي لاحقاً .
- (٩) يعاني الوطن العربي نقصاً شديداً في الكادر المتخصص في تشغيل وصيانة مشاريع الاتصالات الحديثة التي أدخلت في شبكات إتصالاته ، ولا يزال يعتمد على الخبراء الأجانب الى حد كبير ، وهذه ظاهرة خطيرة تتطلب من مؤسسات الاتصالات العربية العمل على تجاوزها عن طريق إنشاء وتطوير معاهد للتدريب في مختلف حقول الاتصالات لغرض خلق قاعدة فنية عربية كفؤة ومقتدرة على

تشغيل وصيانة المشاريع الحديثة .

(١٠) تبادل الخبرات العربية وتكثيف العمل العربي المشترك بهدف الاسراع في استكمال شبكة الاتصالات القومية المعتمدة .

(١١) إن الاتصالات تخدم القطاعات كافة ، فهي اذاً لا بد من أن تحتاج إلى اعتمادات مالية كافية لبناء المنظومة التي تستطيع خدمة هذه الأهداف للقطاعات المختلفة في الوطن العربي ، وعليه يجب ألا يقوّم رأس المال في الاتصالات على أساس العائد المالي دون النظر الى تأثيرها على الاقتصاد الوطني والقومي ، فالعلاقة بين النمو الاقتصادي ونمو الاتصالات علاقة مباشرة .

سادساً : أثر شبكة الاتصالات على العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والعسكرية في الأقطار العربية

(١) في المجال الاقتصادي

ينظر الى خدمات الاتصالات في عصرنا هذا كعنصر أساسي للنمو الاقتصادي في أي بقعة من العالم . فهي مطلب ضروري تحتاج اليه كل عمليات إنتاج السلع وتوزيعها ، كما أنها تساعد في زيادة سرعة اتخاذ القرارات والحلول للمشاكل المختلفة والنهوض بمستوى الانتاجية للأمة وبالتالي مستوى المعيشة . كما لشبكة الاتصالات الجيدة آثار تنعكس على القطاع الزراعي بالنسبة لطلب وتسليم البذور والمخصبات والأجهزة وتحسين الخدمة البيطرية ووصولها في الوقت المناسب ، فضلاً عن إتاحة المعلومات المتوافرة عن التسويق لكل من المنتج والمستهلك للمنتجات الزراعية والصناعية . كل ذلك فعاليات تساعد على الاسراع في تحقيق التكامل الاقتصادي في الوطن العربي فيما لو تم تنظيمها على الوجه الأكمل . ولا شك أن شبكة الاتصالات تلعب دوراً بارزاً في هذا المجال .

(٢) في مجال النقل

تستخدم خطوط السكك والنقل الجوي والبري والبحري نظام الاتصالات السلكية واللاسلكية لتحسين وتطوير وزيادة كفاءة فاعلية عملياتها من سفر الركاب الى نقل البضائع ، وتعتبر الخدمات التي توفرها أجهزة الهاتف والتلكس بمثابة المفتاح لعملياتها التي تساعد على تحقيق اهدافها وحسن سير اعمالها اليومية .

(٣) في المجال العسكري

أصبح لعصرنا الحديث ، دور مهم جداً للاتصالات في الاستخدامات العسكرية سواء في أوقات الحرب أم السلم ، فوصول المعلومات بين أي نقطتين في المنظومات العسكرية بصورة سريعة يعتبر من الضروريات الملحة والأساسية للجيش الحديثة ، وإن أي خلل في منظومة الاتصالات في اثناء العمليات الحربية يسبب عزل الوحدات في خطوط المواجهة عن مقرات القيادة وربما نتج عنها كارثة قد تتسبب في خسارة معركة أو حرب بأكملها . كما أن شبكة الاتصالات المدنية يجب أن تكون مصممة بشكل يتيح لها التحول بسرعة لخدمة المجهود الحربي في أيام الحرب ، لهذا يجب ألا ينظر الى العامل الاقتصادي فقط لدى القيام بدراسة مشروع ، لربط الأقطار العربية ببعضها ، حيث ان هذه الاتصالات ستكون لها فائدة كبرى في أوقات الحروب مع أعداء الامة العربية سواء في جبهات القتال المتاخمة للأراضي الفلسطينية المحتلة ام في غيرها من الأراضي العربية المحتلة . ولا بد من الاشارة هنا الى أن لشبكات

الاتصالات العسكرية بعض الشروط التي يجب أن تلاحظ عند تصميمها ومنها سرية وأمنية الاتصال والتأكد من عدم إمكانية العدو من الحصول عليها إضافة إلى البدائل لتلك الاتصالات وتوفير الحماية لها من غارات العدو الجوية المحتملة .

(٤) في المجال الاجتماعي

لشبكة الاتصالات المعتمدة - برق ، هاتف ، تليكس ، بث اذاعي تلفزيوني - تأثير مباشر في حياة الناس بصورة عامة . اما في الوطن العربي فإضافة إلى ذلك فهي وسيلة فعالة لكسر طوق العزلة والحوجز النفسانية التي خلقتها ظروف التجزئة في الوطن الواحد ، كما أنها وسيلة لرفاهية المجتمع يمكن أن يستفاد منها في مجال التسلية والتعليم والثقافة والطوارئ والخدمات الطبية . كما أن تطور الاتصالات في المناطق الريفية النائية سوف يساعد على تقليل الهجرة المتزايدة من الريف إلى المدينة وفتح مجال للاستيطان في مناطق جديدة وتوفير كل الخدمات التي يمكن أن توفرها هذه الاتصالات لسكان المدن . إن شبكة الاتصالات تعتبر وسيلة رئيسة ومؤثرة في تعزيز الروابط الاقتصادية وتقويتها بين النظم الاقتصادية القائمة في الوطن العربي ، وهي من العوامل المساعدة في تحقيق الوحدة الاقتصادية .

إذاً المطلوب من شبكة الاتصالات أن تنتشر وتتكامل وتجتاز حدود التجزئة في أرجاء الوطن العربي كافة . وأن يعمل المسؤولون عنها على توظيف الامكانيات كافة ، التي تحتويها وسائل الاتصال سواء أكانت هاتفية ، برقية ، تليكسية أم نقل برامج اذاعية أم تلفزيونية من أجل دعم الجهود السياسية المبذولة في مجال تحقيق الوحدة الاقتصادية والتنمية الاجتماعية الشاملة للأمة العربية . إن تحقيق التكامل في شبكة الاتصالات العربية تعتبر خطوة وحدوية متميزة تتطلب الاسناد والدعم الكبيرين من قبل كل العرب □

الاقباط والقومية العربية

تنشر المستقبل العربي وقائع الندوة التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية في القاهرة ، والتي قدم خلالها د . اسماعيل صبري عبدالله عرضاً شفوياً بعنوان « قراءة جديدة لتاريخنا المصري القديم » كمقدمة للمناقشة . وقد شارك فيها طبقاً للحروف الهجائية كل من الأساتذة :

د . أبو سيف يوسف

مدير تحرير مجلة « الطليعة » المصرية سابقاً .

د . إسماعيل صبري عبدالله

اقتصادي مصري ، رئيس منتدى العالم الثالث .

القس انسطاس شفيق

رجل دين من المفكرين الأقباط .

د . رؤوف عباس

استاذ مساعد في قسم التاريخ ، جامعة القاهرة .

طارق البشري

مستشار بمجلس الدولة في القاهرة . له مؤلفات مهمة في التاريخ المصري الحديث .

د . مجدي حماد

مندوب مركز دراسات الوحدة العربية في القاهرة .

د . ميلاد حنا

استاذ في كلية الهندسة - جامعة عين شمس .

نبيل عبد الفتاح

باحث في مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالاهرام .

إنني لا أهدف من هذا العرض إلى تقديم لمحات عن تاريخنا الحضاري ، وإنما ما أهدف إليه هو قراءات جديدة لوقائع معظمها معروف عن تاريخ مصر القديم . وسوف أقدم لهذه القراءات بملاحظاتين أساسيتين : أولهما - عن مفهومي للقومية العربية وللعروبة ، وثانيتهما - عن المفاهيم الجديدة التي قدمها الاسلام وتم التفاعل الحضاري والتاريخي في المنطقة على أساسها . إن مفهومي للقومية العربية وللعروبة ولعملية الاستعراب ، مبني على ثلاث نقاط :

أولها : إن هذا المفهوم يستبعد تماماً أي فكرة عنصرية ، وأي تصور مبني على أساس أن العرب - أصلاً - هم الذين خرجوا من الجزيرة العربية فقط . لأننا إذا طبقنا هذا المفهوم ، لانتبهنا إلى أن ثلاثة أرباع الأمة « العربية » حالياً ليسوا عرباً ، وأن عدداً من أعظم قادة « العروبة » في تاريخها الطويل ليسوا عرباً ، واكتفي هنا بذكر صلاح الدين الأيوبي وقد كان كردياً . فمفهومي عن العروبة والحضارة العربية هو مفهوم « الاستعراب » أي مجموع الناس الذين استعربوا ، أي الذين أصبحت اللغة العربية لسانهم العادي في حياتهم اليومية ، وبالتالي أداة تفكيرهم وكتابتهم ، وهم الذين يسهمون في تكوين الحضارة العربية التاريخية ، وفي نضال الأمة العربية المعاصر .

ولا أعتقد أنه في هذا الفهم أية بدعة، فالذين وضعوا علوم اللغة العربية كانوا بالمفهوم القديم أعاجم وليسوا عرباً . فسيبويه ، أبو النحو ، لم يتخلص طول حياته من اللكنة الفارسية في لسانه ، وهو شيخ النحاة العرب . كذلك فإن أهم كتاب عربي في علم البلاغة كتبه « الجرجاني » وهو أيضاً رجل فارسي . ومن المقطوع به أيضاً أن ابن سينا من الناحية العنصرية ليس عربياً ، فإيران تنازع في نسبته إليها ، بينما نحسب نحن انه فيلسوف عربي لأنه اختارعن وعي أن يفكر وأن يكتب باللغة العربية مع أنه يعرف الفارسية واليونانية جيداً . وعلى العكس من ذلك نجد أن عمر الخيام والشيرازي كانا من الفرس ، وليسا عربيين ، لأنهما اختارا أن يكتبا باللغة الفارسية . فالأمة في مفهومي إذن : هي ظاهرة حضارية وليست ظاهرة عرقية او عنصرية ، ووسيلة نقل هذا المفهوم الحضاري والمشاركة فيه هي المشاركة في اللغة .

وثانيها : إنني لا أعني بالحضارة ظاهرة الثقافة ، أي الانتاج الفكري الرفيع ، ولكنني أعني بالحضارة مجموعة القيم التي تميز شعباً معيناً أو أمة معينة . فمثلاً أينما نزلت في الاقطار العربية ستقابل ظاهرة كرم الضيافة والدعوة إلى المنزل ، في حين أن هذا الموقف مخالف لموقف الحضارة الغربية في مجموعها حيث تنتشر القيم الفردية . كذلك فإننا نحن العرب ننحاز جميعاً إلى قيمة الشفقة ونعطف على المظلوم والمغلوب ، أما في الحضارة الغربية فلا رحمة للمغلوب ، وهي تعجب بالبطل وتعجب بالناجح . والمسألة بالطبع ليست مجرد كرم الضيافة أو مشاعر الرحمة ، وإنما أسلوب حياة متكامل . وفيما وراء القيم نجد أيضاً حقائق الوجدان والاحساس الفني . فمن الصحيح - مثلاً - أنه على تنوع الموسيقى العربية ما بين الأقطار العربية ، إلا أن العرب جميعاً يتربون لهذه الموسيقى ويحسون بها ، في حين أن الأوروبي يستحيل عليه أن يدرك قيمتها أو وزنها أو يتابع حتى تركيباتها باعتبارها تركيبات مختلفة تماماً عنه . ولقد قلت ذات مرة في الستينات ، وكنت أقصد ذلك فعلاً ، أن كل شيء في الوطن العربي يتعطل عندما يخطب جمال عبد الناصر أو تغني ام كلثوم . ويعتبر ذلك في رأيي دليلاً فعلياً على التواصل الحضاري على المستوى السياسي - من ناحية ، وعلى المستوى العاطفي والوجداني وهو الاحساس الفني - من ناحية أخرى . وبهذا المعنى أتعامل مع فكرة العروبة وفكرة القومية العربية وبهذا المعنى تكون الأمة العربية هي حركة تحرر وطني بأوسع معاني التحرر السياسي والاقتصادي والحضاري .

وثالثها : إن القول بأن العرب يمثلون « أمة واحدة » لا يعني بالضرورة عدم وجود فروق اقليمية وقبلية وجغرافية في هذا الوطن العريض . بل ، ولا يتنافى مع وجود خصوصيات حضارية . وإذا صح استخدام مصطلحات الانثروبولوجيا الامريكية هنا لأمكن لنا القول بأن لدينا « حضارة » Culture عامة وهي الحضارة العربية ، وأن هذه الحضارة العامة تنطوي بداخلها على « حضارات فرعية » Sub-Cultures خصوصية، وفي اعتقادنا أن هذا التنوع لا ينال من الحضارات العربية بل على العكس يثريها ، واساس ذلك أن الحضارة العربية بهذا التصور قد تكونت تاريخياً من الاستفادة من الروافد الحضارية التي وجدت في البلاد التي وصل الاسلام إليها ، ووصلت اليها العروبة واكتسبت شعوبها اللغة العربية ، ولكنها لم تكن في موقف سلبي ، حيث اعطت العرب والحضارة العربية عطاء حضارياً معيناً . ومن هنا فإن ما يميز الفتوحات الاسلامية مثلاً عن غزوات المغول والتتار ، أن العرب الفاتحين، وإن كانوا بدواً ، فتحوا بلداناً أعرق منهم بكثير ، إلا أنهم لم يحاربوا الحضارات التي كانت قائمة في هذه البلدان ولم يهدموها ، وإنما تعلموا منها ، وهذا هو سر الحضارة العربية . وما لم يحدث ذلك ، فقد كان من المتصور أن تصير الفتوحات الاسلامية مجرد موجة غزوات مثل كل الغزوات التي خرجت من المناطق الصحراوية في العالم وغزت مناطق غنية ذات حضارات ، فهدمت هذه الحضارات ، ولم تكن هي بناءة للحضارات . لقد تميزت الفتوحات الاسلامية بأنها كانت بناءة للحضارة العربية والاسلامية المتميزة لأنها اعترفت بالحضارات السابقة واستفادت منها وعملت كبوتقة جمعت بداخلها كل زاد حضاري وجدته في المناطق المفتوحة . ولذلك فإننا إذا عمدنا اليوم إلى البحث في أصول الذين انتجوا ما نسميه اليوم بالحضارة والثقافة العربية ونعتبره مصدر إعزاز لنا نحن « العرب » ، لوجدنا أنهم ينتمون إلى أصول عرقية متنوعة جداً . هذه النقاط الثلاث تشكل مجتمعة مفهومي الخاص عن العروبة والقومية العربية وعملية الاستعراب .

أما من ناحية المفاهيم الجديدة التي قدمها الاسلام فيمكن الاشارة الى ثلاثة مفاهيم أساسية هي التي تفسر النقاط الثلاث السابقة ، وتفسر بصفة خاصة ذلك السلوك الاسلامي الحضاري في التعامل مع الحضارات الأخرى

(١) إن الاسلام مبني على رفض فكرة العنصرية : يا أيها الناس إنا خلقناكم من ذكر وانثى وجعلناكم شعوباً وقبائل لتعارفوا إن اكرمكم عند الله اتقاكم . ومعنى ذلك أن الاسلام يقبل بفكرة التنوع وإن هذا التنوع هو للتعارف وليس للقتال وإن الأكرم هو الاتقى . ومن قول آخر : لا فضل لعربي على اعجمي إلا بالتقوى ، وهنا نجد فكرة المساواة بين الشعوب على تنوعها ورفض الافضلية المطلقة لشعب على الشعوب الأخرى ، وهو ما يأتي على نقيض فكرة شعب الله المختار .

وهذا المدخل الاسلامي أباح التزاوج مع الشعوب الأخرى ، كما أباح التداخل الحضاري وجعله أمراً عادياً . ولذلك فقد كان من الأمور العادية مثلاً أن يكون وزير الخليفة من الفرس أو الروم ، وأن يكون أحد أعظم شعراء العرب رومي الأصل ، وهو ابن الرومي . وكل هذا لم يكن وارداً فيما لو استمرت الفكرة العنصرية التي كان العرب يعتقدون بها قبل الإسلام . فمن المعلوم أن العرب قبل الاسلام كانوا يسمون انفسهم بهذا الاسم « العرب » ومن عاداهم الاعاجم - أي الذين لا يعرفون كيف يتكلمون ، وكانوا يعتبرون انفسهم في مرتبة اعلى من جميع الشعوب الأخرى رغم فقرهم في كل شيء ، ثم جاء الإسلام وكسر هذه الفكرة العنصرية .

(٢) لقد اعترف الاسلام بشريعة وجود الديانات السابقة كلها وبالذات اليهودية والمسيحية وأمن

الممارسة الحرة لشعائرها وتعاليمها ، إلى حد يجعلنا نصاب بالدهشة والاستغراب إزاء توجهات موجة الاحياء الإسلامي بتياراته المختلفة التي تعاصرنا حالياً ، إذ تبدو بمثابة توجهات غريبة جداً بالنسبة لصدر الإسلام وللإسلام الصحيح في رأينا . إنني أذكر مثلاً أن استاذنا الجليل الشيخ الخفيف رحمه الله ، وهو يدرسننا الشريعة في كلية الحقوق بجامعة القاهرة ، قد علمنا الآتي : إن الخمر في يد المسلم ليست مالاً مقوماً ، فإذا أراقها إنسان لا يجب عليه التضمين - أي التعويض ، وإذا سرقها لا يجب عليه الحد لأنها ليست مالاً مقوماً . أما الخمر في يد الذمي فهي مال مقوم ، فإذا أراقها مسلم وجب عليه التضمين ، وإذا سرقها وجب عليه الحد . وهكذا نرى إلى أي مدى ذهب الفقه الإسلامي الأصيل في احترام الأديان الأخرى .

إن مبدأ احترام الأديان الأخرى قد ترتب عليه نتيجة حضارية مهمة ، وهي أن الشعوب التي فتحت بلادها لم تجبر على الاختيار بين عقيدتها وبين البقاء في الأرض . وإذا تصورنا أن الدين الإسلامي قد انطلق من أنه لا يبقى في أرض الإسلام إلا كل من هو مسلم ، لكان على المسيحي أو اليهودي المتمسك بدينه أن يعمد إلى الهجرة في الغالب ، ومعنى ذلك أنه سيهاجر بترائه الحضاري .

وعلى سبيل المثال عندما نجح الاتراك في احتلال القسطنطينية لم يستطيعوا الاحتفاظ برجال العلم والفلسفة من البيزنطيين ، وهاجر هؤلاء إلى الغرب وكانت تلك بداية عصر النهضة في أوروبا . ولذلك فإن اعطاء المسيحي واليهودي في داخل الدولة الإسلامية حق المواطنة الكاملة واحترام مشاعره وتقاليده الدينية ، هو الذي جعله يتفادى هذا التناقض وبالتالي فقد استمر حيث هو وبقي معه تراثه الحضاري ، وأمكته أن يكون وسيطاً في ترجمة الفلسفة اليونانية والعلوم اليونانية .

(٣) إن أهمية طلب العلم يوضحها الحديث النبوي الشريف الوجيه العبارة الغني المعاني تماماً : « اطلبوا العلم ولو في الصين » . فعلى الرغم من أن كتاب الله ، في المفهوم الإسلامي هو بكل شيء محيط ، إلا أن رسول الله نفسه (ص) يقول : « اطلبوا العلم » مما يفترض معه أن العلم لم يقفل بنزول القرآن . وأكثر من هذا أن الرسول (ص) جعل من طلب العلم واجباً دينياً ، ومن المستقر في الفقه « أن طلب العلم مثل الجهاد » من حيث الثواب عند الله . فمن اجتهد في طلب العلم له اجران إن أصاب ، وأجر إذا أخطأ وهو أجر الاجتهاد . وفضلاً عن ذلك « اطلبوا العلم ولو في الصين » ، أي أن طلب العلم ينطوي على مشقة ولا بد من تحمل هذه المشقة في سبيل الحصول عليه ولو اقتضى الأمر الحصول عليه في الصين وهذا في منتهى الأهمية لأن الصين لم تكن بلداً مسلماً ، أي اطلبوا العلم ولو من عند غير المسلمين .

إن هذه المفاهيم الثلاثة ، قد ساعدت على تحضّر هؤلاء البدو الذين خرجوا من الصحراء يحملون لواء الإسلام وساعدت على استفادتهم من حضارات البلاد التي فتحوها . والخلاصة أن فكرة العروبة والقومية العربية هي فكرة حضارية في الأساس ، وتعتبر اللغة وسيلة أساسية في عملية التوحيد الحضاري . وأن هذه الحضارة العربية هي حضارة مركبة بالمعنى البيولوجي ، حيث نجد أن الكائن المركب اغنى وأكثر تعقيداً ورقياً من الكائن البسيط . ولذلك فعندما نعترف بالخصوصيات المحلية والاقليمية والدينية والقبلية وما إلى ذلك ، في داخل الوطن العربي ، فإن ذلك لا يتنافى مع السعي نحو الوحدة ، بل على العكس لقد كان ذلك التنوع مصدر إثراء للوحدة العربية ، ومن الممكن أن يكون مصدر إثراء لها ، إذا كانت مثل هذه الخصوصيات محل عناية ولم توضع موضع التناقض مع الهدف الكلي وهو الوحدة العربية .

فإذا انتقلت بعد ذلك إلى محاولة تقديم قراءة جديدة لتاريخ مصر الحضاري ، لكانت أول ملاحظة عامة في هذا المجال ، هي أن الإسلام قد انتشر في بلاد كثيرة جداً ، ومع ذلك فإن اللغة العربية لم تنتشر معه حيثما انتشر . يترتب على ذلك مباشرة أن التوحيد بين العروبة والإسلام تفكير غير وارد ، فالعرب لا يمثلون حالياً أكثر من مجرد ١٥٪ من مجموع المسلمين في العالم . إن المسلمين من حيث العدد يأتون بعد الكاثوليك في الترتيب إذ تتفاوت التقديرات بخصوص عدد المسلمين ما بين ٧٠٠ مليون إلى ٨٠٠ مليون مسلم في العالم من بينهم حوالي ١٤٠ مليون عربي . ومعنى ذلك أن الشعوب التي أسلمت لم تستعرب جميعها ، ولكن بعضها استعرب وبعضها حافظ على شخصيته القومية . ويمكن في هذا المجال الإشارة الى مثلين بالغي الدلالة وخاصة عندما ننظر إليهما معاً نظرة مقارنة : أولهما - حال ايران ، وثانيهما - حال مصر .

فبالنسبة للحال الأول ، نعرف جميعاً أن ايران كانت على بعد خطوات من مركز الخلافة الاسلامية وفرضت فيها اللغة العربية كلغة إدارة وأسلمت جميعاً ومع ذلك فهي لم تفقد لغتها الفارسية . لقد أخذت اللغة الفارسية كثيراً من اللغة العربية ، فأخذت عنها حروف الكتابة العربية ، لأن الإيرانيين كانوا يستخدمون الحرف المسماري قبل ذلك في الكتابة ، كما أخذت مفردات عربية كثيرة ، ومع ذلك فإن اللغة الفارسية ظلت على حالها فارسية مائة في المائة ، رغم عدة قرون من حكم إسلامي مباشر يستخدم اللغة العربية في الادارة ، لأن ما يميز اللغة عن غيرها ، ليس مجرد المفردات وإنما قواعد النحو وتركيب الجمل .

أما بالنسبة للحال الثانية ، فمن المعروف أن مصر ظلت تستخدم اللغة اليونانية كلغة رسمية للدولة قبل الاسلام حوالي الف سنة من أيام البطالسة حتى أيام البيزنطيين. ولكن ينبغي أن نلاحظ هنا أن من خصوصيات مصر هي أن الادارة الدنيا فيها ، على مستوى القرية أو القسم أو المركز ، كانت تبقى عادة في ايدي المصريين أياً كان الحكام . بمعنى أنه كان هناك تمييز دائم بين الحكومة والادارة ، فالحكومة كانت سلطة علوية اجنبية ، بينما الصراف ودلال المساحة وشيخ القرية وما شاكل ذلك ظلوا من المصريين . ويستند ذلك إلى أن نظام الزراعة والري في مصر كان من التعقيد بحيث يصعب فهمه على الجهاز الاجنبي الحاكم ولذلك كان يتركه في ايدي الادارة المصرية ، ويقتصر دور هذا الجهاز على أن يحصل على ما نسميه حالياً بالفائض الاقتصادي . وتفسر هذه الظاهرة كثيراً من حقائق اللغة في مصر . فمثلاً من الصحيح أن الحكم الاجنبي في مصر من أيام البطالسة حتى وصول العرب كان يستخدم اللغة اليونانية ، بل وأكثر من هذا فقد اعطى كل المدن والقرى المصرية اسماء يونانية . ولكن عندما سقط الحكم البيزنطي في مصر سقطت معه كل الرموز اليونانية واستردت المدن والقرى اسماءها المصرية القديمة وبعد ذلك أضيفت بعض الأسماء العربية . وفي هذه الأثناء أيضاً تنصرت مصر منذ القرن الأول للمسيحية وهذه ظاهرة أساسية في التاريخ الحضاري المصري ، ومن الملاحظ هنا أنه عندما تنصرت مصر وصلها الكتاب المقدس مترجماً إلى اللغة اليونانية ، ولم يصلها بلغته الأصلية وهي الآرامية ، فسارعت مصر بترجمته إلى اللغة القبطية وكان ذلك بداية كتابة حروف هذه اللغة . ومعنى ذلك أنه كان هناك رفض في داخل الشعب المصري لأن يتحول إلى شعب يوناني أو هيلينستي ورفض الدخول في فلك الحضارة اليونانية وتبني لغتها . وإذا كانت هناك فئة من المصريين قد ساروا في ركاب الحكام الأجانب وتعلموا لغتهم وعاشوا بأسلوب حياتهم ، إلا أن الشعب المصري في مجموعه ظل محتفظاً بلغته وديانته إلى أن تنصّر .

وهنا أصل إلى مرحلة دخول العرب إلى مصر ، وأنبه إلى مدخل إعادة قراءة التاريخ ، سواء أكان

هذا التاريخ مكتوباً على يد مؤرخين عرب قدامى أم محدثين أم على أيدي مؤرخين غربيين قدامى أو محدثين . وأشير الى أن ما كتبه المؤرخون العرب القدامى كان يندرج أساساً ضمن ما سمي بالحواليات أو التاريخ ، حتى جاء ابن خلدون وأوجد علم التاريخ بمعناه الدقيق . ويضاف إلى ذلك أن الشهادات المتاحة لدينا عن مرحلة وصول العرب إلى مصر لم تكن لمؤرخين عاشوا تلك المرحلة ، حيث لا نجد مؤرخين للقرن الأول الهجري إطلاقاً لأن عملية التأريخ بدأت في العصر العباسي ومن أشهر المؤرخين فيها « الطبري » ثم ننتظر عدة قرون حتى مجيء مؤرخ آخر هو المقرئزي في القرن الثاني عشر الهجري أي بعد فتح مصر بحوالي عشرة قرون . ومع ذلك فالمقرئزي بالذات قد اجتهد فيما كتب ولذلك فقد أوضح في كتابه « الخطط والآثار » عدة جوانب لم أجدتها في أي كتاب تاريخ آخر ، ويهمني من ذلك الإشارة إلى نقطتين .

النقطة الأولى منهما، أنه يعكس المفهوم العربي السائد في كتب التاريخ كلها ، فإن « المقوقس » لم يكن كبير القبط في مصر ، كما قالت العرب في ذلك الوقت ، ولكنه كان البطريرك المملكاني الذي عينته بيزنطة لأنها كانت تضطهد الكنيسة الأرثوذكسية . ويقول المقرئزي أن بطريرك الاقباط المصريين في ذلك الوقت وهو أنبا بنيامين - لأن البيزنطيين كانوا يقتلون كل من ينتخب بابا أو بطريركاً للاقباط - قد أصدر بياناً للشعب القبطي يقول فيه بالحرف الواحد : « أراد الله ألا يكون للروم ملك في مصر بعد اليوم » وطلب الى الشعب المصري عدم مقاومة العرب ، مما سهل عملية فتح مصر . ولعل الأرقام تؤيد ذلك أيضاً ، فقد وصل إلى مصر تحت قيادة عمرو بن العاص عشرة آلاف جندي ، ثم تبعهم عشرة آلاف آخرين ، وهذا العدد لم يكن كافياً لفتح مصر فتحاً كاملاً لو تصدى الشعب المصري لمقاومة الفاتحين . إنما على العكس من ذلك لقد دار القتال أساساً بين قوات الفتح الاسلامي وقوات الحامية البيزنطية التي كانت موجودة بمصر . ويوضح ذلك أن بنود الصلح الذي تم بين عمرو بن العاص والمقوقس كانت تنص على تأمين خروج البيزنطيين من مصر وليس تأمين بقائهم فيها .

والنقطة الثانية ، أن العهد الذي اعطي للمصريين غير الاتفاق الذي تم مع المقوقس فالعهد العمري الذي اعطي للمصريين والذي كان ينص على تأمينهم على عقيدتهم وما إلى ذلك اقترن بأكثر من هذا ، حيث نص على تسليم كل الكنائس المملكانية للكنيسة الأرثوذكسية . إن سيدنا عمر في هذه الظروف وحيث كان الاسلام يميز في هذه الفترة بين ما فتح عنوة وما فتح صلحاً ، انتهى إلى إقرار وضع فريد لمصر حيث قال : « إنكم لم تفتحوا مصر وإنما فتحها الله عليكم ولذلك فإن أرضها ملك لله وخيرها لمن يزرعها » .. وبالتالي فلم تصبح أرض مصر غنيمة لأنها لم تفتح عنوة ، وترتب على ذلك حظر هجرة العرب إلى مصر في عهد عمر .. ولم تكن توجد بمصر سوى الحامية العربية بالفسطاط والحكام بطبيعة الحال ، ولكن حظر قدوم العرب للاستيطان بمصر يعكس ما حدث في العراق مثلاً حيث كان نصفه مستعرباً على الأقل قبل الاسلام وكذلك الشام كان معظمها مستعرباً قبل الاسلام ، وكان هؤلاء يمثلون العرب المسيحيين وظلوا كذلك .. لأن قبائل بكر وتغلب وصلت الى مدينة « ديار بكر » في الاناضول . وكان منهم شاعر بني أمية المشهور « الأخطل » الذي كان يتلو الشعر أمام الخليفة والصليب على صدره . وعندما حاول جرير أن يتعرض له انتقده وقال له « دون هذا لن يكون ذلك » ، أي دون هذا الصليب لن يكون ذلك الشعر .

أما بالنسبة لمصر فالثابت أنه خلال القرن الأول الهجري ظلت اللغة القبطية هي لغة الدواوين وفي بدء القرن الثامن الهجري عندما فرض عبد الملك بن مروان اللغة العربية كلغة حكم وإدارة كانت حجتة في هذا ان المصريين قد تعلموا اللغة العربية ولم تعد هناك مشكلة في التفاهم بينهم .

إنني أصدر هنا عن منطلق موضوعي تماماً ولن أعمد إلى التحيز وتنزيه أي طرف في مسألة فرض اللغة بالذات . إنني أفترض أن الأيوبيين ، ومن المعروف أنه كانت بينهم درجة من التعصب العربي ضد العناصر غير العربية في الأمة الإسلامية في ذلك الوقت ، قاموا بفرض اللغة العربية بالقوة . ولكن ألم يحدث قبل ذلك أن قام اليونانيون بفرض لغتهم على شعب مصر بالقوة ، وعاشوا الف سنة في مصر ومع ذلك فالشعب المصري لم يتخل عن اللغة القبطية . إننا نلاحظ هنا ظاهرة غريبة لا يمكن أن تفهم إلا لأسباب معينة تفسر لماذا أقبل الشعب المصري على تكلم اللغة العربية . والمدخل الذي أوصلني إليه إجتهادي يتمثل في :

ان الاختلاط بين الشعب المصري والشعوب التي نسميها بالشعوب العربية بعد ذلك لم يبدأ بالفتح الإسلامي .. وأننا إذا رجعنا إلى ما قبل تسمية « العرب » إلى ما يسمى بالشعوب السامية نجد أن مصر فوجئت بوصول الهكسوس إليها وقد كانوا من الساميين (أي العرب) الذين قدموا من بادية الشام . لقد اكتشفت مصر بعد طرد الهكسوس أن أمنها في فلسطين فحرص حكام مصر على وجود مصري في فلسطين وجنوب الشام بصفة عامة . وظل هذا الوجود حقيقة حتى سقط ملك المصريين القدماء وحتى عندما جاءت دولة البطالسة في مصر حرصت على أن تكون فلسطين والأردن تابعتين لها وأن مملكة انطاكية لم تصل إلى هذا الحد .

ما معنى استمرار الاتصال بين هذه الشعوب مدة تصل إلى ألفي عام تقريباً ؟ معنى ذلك أنه كانت هناك حملات مصرية تصل إلى هذه البلاد وتخالط أهلها وتزوج من بينهم ، وتركت لنا من التاريخ المصري القديم ، ابناء امراء هذه البلاد الذين كانوا يأتون للتعلم في مصر وكانت هناك مصاهرات تتم بها أيضاً وبعضهم كان يتطوع في الجيش المصري . كذلك فإن نفر تاري أشهر زوجات رمسيس الثاني كانت آسيوية .. وأيضاً نفر تيتي آية الجمال المصري ، إن لم تكن آسيوية بالكامل فعلى الأقل بها دماء آسيوية . معنى ذلك أن هناك تواصلاً يمتد حتى نصل إلى عهد الإسلام والتفكير في فتح مصر . وهنا نلاحظ أن الذين فكروا بداية في فتح مصر هم التجار العرب الذين زاروا مصر وهي في حكم بيزنطة ووصفوها واقتنعوا عمر بن الخطاب بذلك . ومن الثابت مثلاً أن عمرو بن العاص زار مصر عدة مرات قبل قيادة الفتح الإسلامي لها . وفي بعض الروايات أن الرسول نفسه (ص) زار مصر أيضاً قبل البعثة وهو يشتغل بالتجارة . هذا من ناحية سيناء وفلسطين أي الطريق الشمالي الى مصر ..

وهناك أيضاً الطريق الجنوبي عبر صعيد مصر ، ومن هذه الناحية نلاحظ أن مدن قوصين وقوص وقنا كانت على اتصال بالجزيرة العربية قبل الفتح الإسلامي بلا شك ويوجد دليل مادي على ذلك ، وهو أن أقدم نص مكتوب باللغة العربية حتى الآن لم يعثر عليه في الجزيرة العربية وإنما هنا في مصر في الصحراء الشرقية . معنى ذلك أنه كان هناك تواصل قديم بين هذه الشعوب ولم تكن شعوباً غريبة على الشعب المصري وينعكس ذلك على اللغة عادة ويمكن الإشارة الى عدة مظاهر لذلك :

(أ) من المعروف أن اللغة المصرية تنتمي الى مجموعة اللغات الحامية - السامية ، وهي مجموعة اللغات التي تمتد حتى الحبشة ، لكن بلا شك أن اللغة « المتكلمة » كانت قريبة من لغة هذه الشعوب الوافدة . وهذه اللغة المتكلمة غير اللغة الهيروغليفية التي وجدت على المعابد .

(ب) ان هناك تقارباً بين قواعد تركيب الجملة وقواعد النحو والاعراب بين لغات هذه الشعوب باعتبارها تنتمي إلى أسرة لغات واحدة . ويبدلنا علم اللغات على أن الانتقال من لغة إلى لغة أخرى قريبة لها أو من الأسرة نفسها سهل جداً على الانتقال من لغة إلى لغة أخرى تنتمي إلى أسرة أخرى ، ونعرف

أن اللغة اليونانية تنتمي الى أسرة اللغات الهندية - الأوروبية وتركيباتها مختلفة تماماً عن تركيبات اللغات السامية والحامية الموجودة هنا . ولذلك كان من المنطقي تماماً أن تكون لغات هذه الشعوب أقرب الى بعضها والانتقال من لغة إلى لغة أخرى عملية أسهل .

(ج) إن هذا الانتقال تم على فترة زمنية طويلة . ففي دار الكتب المصرية مثلاً توجد مخطوطات لعقود بين افراد مكتوبة في القرنين الثاني والثالث الهجري وعندما نطالعها يمكن أن نلاحظ عملية الانتقال هذه ، لأنها مكتوبة بحروف عربية وبلغة عربية ولكن فيها مفردات قبطية كثيرة جداً . فعملية الانتقال هذه لم تصدر بمرسوم لأنه لا يمكن تعليم الناس لغة جديدة بقرار أو في يوم . إنما استمرت عملية الانتقال فترة طويلة ، واعتقد أنها انتهت في الفترة التي ظهر فيها ابن العسال وأولاده الذين ترجموا آثار القديسين ولغة الكنيسة الى اللغة العربية .

معنى ذلك أن فترة استعراب مصر لم تتم بين يوم وليلة وإنما استغرقت فترة تمتد الى حوالي اربعة او خمسة قرون ولكن الأمر أن هناك مجموعات من الشعب المصري احتفظت بدينها وقبلت اللغة العربية وهم جماعات المسيحيين . وكذلك هناك مجموعات اخرى من الشعوب مثل الفرس تخلوا عن دينهم بينما تمسكوا بلغتهم .

ومعنى ما تقدم أنه لا العامل الديني يفسر استعراب مصر ولا عامل القهر الأجنبي يفسر استعراب مصر بمفرده ، وحتى مع التسليم بوجود هذين العاملين ، إلا أن هناك عاملاً ثالثاً في غاية الأهمية ويتمثل في الوشائج التاريخية السابقة على الاسلام من زاوية الاتصال بين شعوب هذه المنطقة . فهناك واقع تاريخي لا يمكن انكاره ويتمثل في تحول عدد كبير من اقباط مصر إلى الاسلام ، بينما كان يتحدث لغة قبطية ، ثم تعلم اللغة العربية فنشأت « لغة مختلطة » وهي اللغة العادية التي كانت تستخدم في هذه الفترة ... وبمرور الوقت اكتملت عملية الاستعراب في مصر . ولكن العامل الديني لا يفسر هذه العملية لأن الاقباط حافظوا على دينهم .. كذلك لا يمكن تفسيرها بعامل القهر الأجنبي لأن هذا العامل وجد في كل البلاد التي فتحها العرب وبخاصة في فارس لقربها من دار الخلافة . فمن الثابت أن الخلفاء لم يهتموا مثلاً بسرعة استعراب عناصر البربر في شمال افريقيا ، ولكنهم اهتموا بسرعة استعراب فارس لقربها منهم ولأنه كان من الممكن أن تتحول إلى امبراطورية مناوئة لهم . وبالقطع فإن الضغط على الاستعراب في فارس كان اقوى بكثير من الضغط في مصر .

وفضلاً عما تقدم ينبغي التسليم بأنه كان هناك جزء « ارادي » في عملية الاستعراب بمصر ، بمعنى اختيار الكلام باللغة العربية من جانب اقباط مصر .. ولذلك فإنني اعتقد أن اهم حدثين في تاريخ مصر الطويل هما استنصار مصر ، اي تحولها إلى النصرانية - من ناحية ، والتحول الى اللغة العربية - من ناحية أخرى ، لأن الذي ضغط وحدة مصر مدة ثلاثة آلاف عام سابقة على ذلك تمثل في الديانة في صورتها الاساسية - أن ثالوث ابيزيس وأوزوريس وحورس - واللغة على تطوراتها . والتغييرين اللذين حدثا في تاريخ مصر الطويل هما :

- الانتقال الى ديانات التوحيد أو الديانات الابراهيمية في مجموعها ومن المعروف هنا أيضاً أن الانتقال من ديانة ابراهيمية إلى ديانة ابراهيمية اخرى مثل مسألة اللغة يعتبر عملية سهلة نسبياً لأن الأصول الفكرية والقيم الاساسية واحدة .

- الانتقال من اللغة المصرية القديمة الى اللغة العربية .. ويلاحظ هنا أن استعراب مصر كان

يمثل ظاهرة عامة ، واقباط مصر لم يتعلموا اللغة العربية فقط ، بل لقد برزوا فيها . وعلى سبيل المثال فإن ترجمات ابن العسال وأولاده تدل على تمكن من اللغتين القبطية والعربية لا يستهان به .

إن كل ما تقدم لا يعني أن مصر ، طوال الدولة الإسلامية ، كانت في حال حكم عادل ، بل كان هناك حكم جائر في فترات كثيرة جداً . وهنا نتفق مع اشارة الاستاذ الكبير عزيز سوريال عطية عن وضع الاقباط في مصر بصيغة لبقة وذكية حيث يقول : « ان في عصور الاستقرار والرخاء لم تكن هناك مشكلات .. ولكن في عصور الظلم والاستبداد كان الظلم الذي يقع على الاقلية القبطية ضعف الظلم الذي يقع على الاغلبية المسلمة » .! وهذا الكلام يمثل منطقاً موضوعياً ومقبولاً رغم احتجاج بعض الكتاب العرب عليه .. وهنا ارجع الى المقريري مرة أخرى ، ففي كتابه عن « الخطط » خصص فصلاً كاملاً عن تاريخ الكنيسة القبطية ، ضمنه قائمة بالبطاركة من القديس مرقس الى عصره .. وفي فقرة معينة يقول : « وظلت الكنيسة بدون بطرك عشرين عاماً وهذا من ظلم الحكام وجورهم » ، ومعنى ذلك أن الشيخ عبد الرحمن المقريري ، لأنه كان مسلماً صحيحاً ، اعتبر تدخل الحكام في شؤون الكنيسة الذي حرّمها من أن يكون لها بطرك مدة عشرين عاماً كان ظلماً وجوراً . إذن ، لا ينبغي أن نقول أن الصورة كانت وردية ولم تكن هناك نزاعات ولا مشكلات .

وكذلك ينبغي أن توضع الناحية الاقتصادية في الاعتبار ، فمن المؤكد هنا أن أغلبية اقباط مصر كانوا من الفلاحين وبالتالي تفاعلت الظاهرة الدينية مع الظاهرتين الاقتصادية والسياسية ، وتمثل ذلك تماماً فيما يسمى بهبة الاقباط في العصر العباسي التي اقتضت حضور الخليفة المأمون بنفسه لكي يقيمها . ففي تحليلي الاقتصادي لهذه « الهبة » أن الدور الاساسي وراءها -بالاضافة الى دور صلاح الدين - تمثل في مبالغة الحكام في ابتزاز الفلاحين ، أي في ابتزاز الاقباط أساساً . ومن الروايات المشهورة عن جولة الخليفة المأمون في مصر أن امرأة قبطية قابلته في احدى القرى وأهدته صحناً مملوءاً بالقطع الذهبية ، فقال لها : أنت الفقيرة تهدين الخليفة ؟! .. فأمسكت حفنة طين من الأرض وقالت له : هذا من هذا ، وهذا أدوم ، أي أن الذهب من الأرض . ويوضح ذلك أن الهبة كانت أساساً هبة فلاحين .

ولعلنا نقارن هنا مع التاريخ المسيحي في أوروبا ، إذ نلاحظ أن « الحركة اللوثرية » تبناها أساساً الفلاحون في المانيا . كذلك فإن ثورة الفلاحين التي كتب عنها انجلز في القرن السادس عشر في المانيا تمت تحت لواء البروتستانتية لأن أمراء الاقطاع كانوا مرتبطين بالكنيسة الكاثوليكية وكان من الطبيعي أن يعتمد الفلاحون ، وهم طبقة غير قادرة على افران ايدولوجية أو تفكير سياسي متكامل ، إلى البحث عن سند معنوي لحركتها السياسية من الدافع الديني .

وبالقطع كان اغلبية الفلاحين في مصر من الاقباط . ويرجع ذلك إلى نمط الهجرة العربية إلى مصر . فمن المعروف أن الهجرة العربية لم يصرح بها الى مصر على نطاق واسع اطلاقاً .. وإنما حدث نوع من التساهل في تطبيق الحظر . وبالتالي فإن قوافل الهجرة العربية التي خرجت من الجزيرة العربية هرباً من الحرب ، كانت تتفادى العاصمة حتى لا يعمد الحاكم الى جمعهم وردهم ثانية من حيث أتوا .. كذلك فقد كانوا يتفادون إثارة المشكلات مع المصريين بقدر الامكان ، سواء في ذلك الذين كانوا اقباطاً واستمروا كذلك أم الذين أسلموا ، لأن إثارة المشكلات ستؤدي الى تدخل الحاكم . ومن هنا كانت نقطة تمرکز العرب تدعوللتأمل ، فقد كانت هناك ثلاثة اتجاهات بصفة عامة للاستيطان العربي في مصر :

أولها : ما يسمى حالياً محافظة الشرقية ، وقد كانت منطقة غير مزروعة وكانت تسمى « الحوف

الشرقي » ، اي المنطقة المحيطة بترعة الاسماعيلية وشمالها . وهي لم تزرع بشكل منتظم إلا بعد حفر الترعة .

ثانيها : التوجه الى قنا والقصير وقوص ومنها الى الوادي دون الوصول الى منطقة الشمال .

وثالثها : الدوران من منطقة الشرقية حول منطقة القاهرة العاصمة والاتجاه الى الصعيد وهذا هو اصل المثل التاريخي « الشرقاوية أبناء عم الصعايدة » .

وكان الملفت للنظر أن العرب يستمرون في البداية « بدواً » بمناطق الاستيطان الجديدة وكانت عملية التحول من « بدوي » الى « فلاح » عملية تاريخية طويلة لم تتم في جيل او جيلين . بل لقد استمر بعض عناصرهم اعراباً حتى وقت قريب . وليس أدل على ذلك من أن حكومة الاحتلال الانجليزي في مصر كانت تعترف لهم بمكانة Status خاصة ، ومن ذلك مثلاً أن عائلات كبيرة مثل عائلة الموم وعائلة الباسل كانت معتبرة من الاعراب واعفيت بناء على ذلك من الخدمة العسكرية وكانت لها قواعد خاصة بها إلى عهد قريب .

لقد كانت هناك مرحلة أولى لتحول هؤلاء البدو الى فلاحين ، حيث كانوا يعيشون على حافة الأرض المزروعة ويشتغلون بالرعي ويقتاتون من هذه الأرض أو يحصلون على قطع منها عن طريق « وضع اليد » مثل عرب مرسى مطروح . ثم كانت هناك بدايات تدرجية لاحترافهم الزراعة ، فلم يكن في مقدورهم مثلاً أن يقتحموا قرية ما ويطردوا أهلها منها ، فكانوا يقومون ببناء قرية صغيرة مجاورة لاحدى القرى الكبيرة . وتوضح طبوغرافية الصعيد هذه الظاهرة تماماً ، حيث نجد في القلب قرية كبيرة لا تزال تحتفظ بالاسم المصري القديم ومن حولها تجد منشأة كذا ، محلة كذا ، كفر كذا ، نزلة كذا وهي المواقع التي نزلت بها القبائل العربية . ومع بقاء القرية الأصلية الكبيرة كما هي . وعلى سبيل المثال ، من الشائع وجود قريتين أو بلدين متجاورتين تحملان الاسم نفسه ، بل هناك بلدة بالصعيد تسمى « الكودية » وهي عبارة عن بلدين متجاورتين احدهما تسمى « كودية الاسلام » والاخرى تسمى « كودية النصارى » . وتدل هذه التسمية على أن العرب لم يستطيعوا اقتحام « كودية النصارى » فقاموا ببناء قرية مجاورة لها وكانت بينها مسافة معينة .. ولكن بمرور الوقت ومع اتساع القريتين تلاحمتا معاً ، لكن ما زالت لكل منهما تسميتها .

كانت هذه عملية تاريخية تدرجية طويلة ، ولذلك فإن الاسماء المصرية الحالية هي أما اسماء مصرية قديمة محرفة أو اسماء قبائل عربية استقرت بمصر . ومن المهم هنا أن نلاحظ أن هذه القبائل عندما بدأت في الاستقرار والاشتغال بالزراعة تقبلت التقويم القبطي وبدأت تستخدمه كأساس للحساب لأن هذا التقويم هو المستخدم في الزراعة المصرية .

وفضلاً عن ذلك فإن هذه القبائل العربية التي اشتغلت بالفلاحة كانت تتخلى عن تقاليد بدوية وتتقبل تقاليد مصرية أساسية ، ولقد كان صعيد مصر هو الموطن الأساسي لعملية المزج هذه ، وبخاصة التقاليد المسيحية التي يمكن أن نجد لها اصولاً في مصر ما قبل المسيحية رغم طابعها الديني . فمثلاً أذكر أننا في قريتي التي تنتمي الى صعيد مصر كنا نحفل جميعاً مسلمين ومسيحيين بسبت النور وحد الزعف ، رغم أن ثلثي القرية كانوا من المسلمين والثلث من المسيحيين . كذلك فإن ختان اولاد القرية جميعاً كان يتم في أول شهر « توت » لكل من بلغ سبع سنوات وكان ذلك بمثابة عيد في القرية كلها . وهنا أرجع ايضاً الى المقريري الذي كتب فصلاً « في أعياد المصريين ومواسمهم » وأشار فيه إلى اشتراك

المسلمين والمسيحيين في هذه الأعياد بما في ذلك عيد الغطاس ، حيث كان المسلمون يذهبون الى النيل في ذكرى تعميد المسيح لأن العيد أصبح عيداً شاملاً للمصريين جميعاً .

معنى ذلك أنه مثلما احتفظ الاقباط بدينهم ، ولكنهم أخذوا اللغة العربية وبعض قيم حضارية عربية ، فإن العرب الذين « استنصروا » باشتغالهم بالزراعة دخلوا في الاطار الحضاري لمصر ، هذا الاطار الذي يتمثل عموده الفقري في النيل والزراعة والمواسم والتقويم والعادات المرتبطة بها . فمثلاً العادات الجنائزية المصرية هي عادات قديمة عبرت المسيحية وعبرت الاسلام ، بما فيها فكرة الأربعين الحداد بينما في السعودية والسودان وغيرهما يعتبر اللون الأبيض هو التعبير عن الحداد . اي أن العرب الذين استقروا في مصر واشتغلوا بالفلاحة « استنصروا » بهذا المعنى الحضاري مثل القبط الذين احتفظوا بدينهم و « استعربوا » من الناحية اللغوية .

وفي الختام يمكنني أن اخلص من كل ما سبق ، إلى أن مصر اقباطاً ومسلمين « عربية » ، وأن مصر اقباطاً ومسلمين لها خصوصية وعلامات مميزة داخل الامة العربية . وهذا ما يعيدني الى الكلمة التي بدأت بها . وهي أن مفهومي عن القومية العربية والوحدة العربية ، هو مفهوم مبني على « الوحدة والتنوع » وأن الحضارة العربية حضارة مركبة تضم بداخلها حضارات جزئية تتفاوت في اهميتها . فمثلاً يعتبر المغرب الأقصى وحدة حضارية مهمة جداً ، كذلك فإن مصر وحدة حضارية مهمة للغاية ... الخ .

المناقشات

○ ميلاد حنا : لدي بعض التساؤلات حول موضوع « الجزية » : متى بدأ فرضها أولاً ، وكيف تم ذلك وبخاصة إذا وضع في الاعتبار أن اقباط مصر كانوا من الاغنياء بينما كان المسلمون من الفقراء ؟ .

○ اسماعيل صبري عبدالله : يمكنني تلخيص الرد على ذلك في عدد من النقاط :

أولها : إن الجزية بدأ فرضها بعد الفتح الإسلامي مباشرة . وكانت تفرض على « أهل الذمة » أو « الذميين » . ورغم أن هذه الكلمة الاخيرة تحولت الى سبة وتمييز في عهود الانحطاط الاسلامي إلا أن المقصود بها في الاسلام الصحيح « أهل العهد » ، وأنهم لذلك « في ذمة » رسول الله . وتوضح ذلك مثلاً مقدمة العهد العمري عن « عهد الله وذمة رسوله » ، أي أن حقوق اليهود والمسيحيين أمانة في ذمة رسول الله .

ثانيها : إن الحصيلة الاساسية التي كانت تحصل عليها الخلافة الاسلامية من مصر ، كانت تتمثل في « الخراج » ولم تكن « الجزية » . والخراج يفرض على « الأرض » - وبنسبة « عشر » محصول الأرض . ولذلك فإن تمرد الاقباط المعروف في العصر العباسي لم يكن بسبب الجزية وإنما كان بسبب الخراج .

وثالثها : أنه ينبغي التمييز في صدد طبيعة الجزية بين ناحيتين : اولاهما - الناحية الفنية ، وعن هذه الناحية فالجزية هي « ضريبة على الفرد » أو هي « ضريبة الرؤوس » . وقد كانت معروفة في

الامبراطورية الرومانية وفي أوروبا . وقد فرضت بهذا المعنى على كل ذكر بالغ من الأقباط فيما عدا رجال الدين ، وكانت نسبة ثابتة وبالتالي فقد كانت تفرض على الدخول الأدنى وليس الدخول الأقصى ، وهذا من طبيعة ضريبة الرؤوس طالما أنها تفرض على كل فرد . وثانيتها - الناحية السياسية ، ومن هذه الناحية فرضت الجزية في نظير تأمين المسيحيين على دينهم وممتلكاتهم ومعتقداتهم . وهذا مخالف تماماً لمفهوم الجزية في عصور التخلف مثلما حدث وقت الخلافة العثمانية التي كانت تجبي الجزية من الأقباط والمسلمين معاً ، إذ هي تمثل هنا « جزية الفاتح » .

وفي ضوء هذه النقاط فإن لي تفسيري الخاص لموضوع الجزية . ففي اعتقادي أن المسلمين قد وجدوا أنفسهم في موقف غريب ، إذ هم يحاربون دفاعاً عن الإسلام ، ويقتضي ذلك الدفاع عن حدود بلاد الإسلام مثل مصر وغيرها وتأمينها من الفتح البيزنطي أو غيره . فهل كان من المتصور أن يجند « أقباط » للدفاع باسم الإسلام ؟ .. طبعاً الإجابة بالنفي . ومن هنا فإن مفهوم الجزية أقرب إلى مفهوم « البديلية العسكرية » أي بديل عن الخدمة العسكرية ، لأن المسلم مفروض عليه الجهاد كجزء من الفروض الدينية ، ولذلك فمن الممكن أن يلزم بالقتال . إن هذا هو تحليلي الخاص .

○ رؤوف عباس : إن هذا التحليل هو الوضع القانوني للجزية في الوقت نفسه .

○ القس انسطاس شفيق : لقد سبق أن طالعت مقالكم بمجلة الطليعة « نظرة مصرية إلى تاريخنا الحضاري » الذي اشترتم إلى بعض مما فيه . ولقد أنصفتكم في هذا المقال بالإشارة إلى خطأ تسمية العصر البيزنطي بالعصر الروماني أو اليوناني وأن تسميته الصحيحة هي العصر القبطي ، اعترافاً بأن أقباط مصر كانت لهم حضارة وهم امتداد الفراعنة . والتساؤل هنا يدور حول انتشار اللغة العربية ، إنني أفهم أن التحول إلى لغة جديدة يمكن أن يحدث عندما يكتشف المرء أن تلك اللغة تحمل من المعاني والمقولات الفكرية والحضارية ما هو أغنى من واقعها . وكلنا نعلم أن العرب جاءوا إلى مصر باللغة العربية ، بينما أقباط مصر لهم لغتهم التي تحمل من المعاني والمقولات الفكرية والحضارية ما هو أغنى مما كان عند العرب . فما الذي دفع المصريين وهم أغنى ثقافة وفكراً وعلماً أن يتحولوا إلى لغة - مع كل الاحترام - كانت أقل في المستوى الحضاري من لغتهم القبطية .

○ اسماعيل صبري عبدالله : إن علم اللغات ينطوي على ظواهر مماثلة مما قد يستعصي على الحل . ولكن أقرب الحلول هنا هو أن لغة الفاتح يكون لها عادة نوع من الهوية . وكما سبق أن أشرت ، ففي العهود التي كانت فيها اللغة اليونانية هي اللغة الرسمية ، فإن العناصر التي نسميها بلغة اليوم « البرجوازية » أو « عليّة القوم » كانوا يستخدمون اللغة اليونانية في التعامل . كذلك فإن المصريين الاغنياء في عصر الخلافة العثمانية كانوا يتكلمون باللغة التركية .

هذا هو اجتهادي الذي شرحتة سابقاً : أي حقيقة العلاقات السابقة ، التقارب بين اللغات بمعنى أن اللغات تنتمي إلى الأسرة نفسها وأن الانتقال من لغة إلى أخرى يصبح أكثر سهولة مثل الآراميين الذين تحولوا إلى اللغة العربية ومثل السوراليين الذين تحولوا إلى اللغة العربية ، لكن اليونانيين لم يتحولوا إلى اللغة العربية ولا الأتراك ولا الفرس ، لأن لغاتهم غريبة عن مجموعة هذه اللغات المتقاربة وهذا مجرد اجتهادي في تفسير الظاهرة .

بالإضافة إلى هذه اللغة العربية المصرية ، في مستواها الدارج وفي مستواها المكتوب ، حافظت على أصول مصرية ، فمصر هي البلد الوحيد الذي يستخدم الفدان والقصب حتى الآن . في دراسات المرحوم

الاستاذ احمد امين عن الخصوصية المصرية في الأدب العربي القديم وفي الأدب العربي للعصر الايوي مثل البهاء زهير وغيره ، ويبرز الأثر المصري البحت فيها . الدكتورة سعاد ماهر - عميدة كلية الآثار سابقاً - قالت لي وإن كانت لم تكتب ذلك بشكل واضح أن التراث المعماري الفاطمي تراث قبلي أساساً لأن الخلافة الفاطمية عندما جاءت لمصر كانت ترغب في منافسة بغداد حتى تكون عاصمة خلافة زاهية . فإذا كانت بغداد قد وجدت في مجال الفن والفنانين عناصر الفرس ففي مصر وجدوا الأقباط . وأضافت د . سعاد ماهر إلى ما قالته لي إن بعض عناصر العمارة كانت قبطية خالصة مثل زهرة اللوتس وإعادة استخدامها . فإذا انتقلنا إلى اللغة المصرية الدارجة لوجدنا أننا مسلمون ومسيحيون ما زلنا نحتفظ بكلمات قديمة لا تستمد أصولها فقط من اللغة القبطية وإنما أيضاً من اللغة المصرية القديمة التي تعتبر اللغة القبطية آخر شكل لها . فما زلنا حتى الآن نستخدم كلمة «بتاو» في الصعيد ، وهي الكلمة المصرية القديمة للخبز ، «ب» تمثل حرف التعريف ، و «تاو» تمثل كلمة خبز . وأيضاً كلمة «ببصارة» - أي البصارة - كلمة مصرية قديمة . وأيضاً كلمة «التوريا» - أي الفأس - الكلمة المصرية القديمة التي عبرت كل الأديان وكل التقلبات .

معنى ذلك أن الظاهرة اللغوية والظروف التي تجعل شعباً معيناً يتقبل لغة ما ويرفض لغة أخرى ليس لها قوانين عامة وتحسب حالة حالة - في حدود قراءاتي في علم اللغات . وهناك حالات ليست غريبة فمثلاً اللغة العبرية كانت لغة غنية جداً ، ولكنها حتى انشاء اسرائيل كانت في حكم اللغات الميتة ، واليهود الأوروبيون ابدعوا لغة خاصة بهم هي «اليديش» . وهي لغة مفرداتها كلها تكاد تكون المانية وروسية لكن تركيبها سامي . كذلك فإن يهود اسبانيا ابتكروا لغة خاصة بهم هي «اللايني» . اليهود الوحيدون الذين لم يحتاجوا الى ذلك هم اليهود العرب ، لأن العرب لم يضعوا اليهود في جيتو واعتبروا اليهودية ديناً وليست قومية ولم يفرضوا تمييزاً ضد اليهود ، ولذلك فقد تعلموا اللغة العبرية ولم يستخدموا لغة خاصة بهم ، بينما كانت اللغة العبرية لغة غنية ولم تكن فقيرة بلا شك . إن ظاهرة التحول من لغة الى لغة أخرى واقتصار لغة على استخدام محدد تعتبر من الظواهر المعقدة والتي تبحث كل حالة بمعزل عن الأخرى ، وليس لها قوانين عامة تحكمها والتي تحتاج الى المزيد من الدراسة .

○ أبو سيف يوسف : إن ظاهرة التحول من لغة إلى لغة أخرى لا يحكمها سبب واحد وإنما مجموعة من العوامل موضوعة في إطار تاريخي معين . ففيما يتعلق بظاهرة الاستعراب يلاحظ أن العرب عندما قاموا بفتح اقطار مختلفة ، ومنها مصر ، كانوا على مستوى معين من الحضارة ، وإن كان أقل من المستوى السائد في مصر . في علم الاجتماع الديني ليس هناك تفسير لقبول العرب للدين ولفكرة التوحيد، ولكن ما ينبغي ملاحظته هنا أنه كانت هناك حركات او ما يسمى الدين الابراهيمي تدعو الى التوحيد في مصر ، فضلاً عن أنه كانت هناك علاقات واسعة بين الجزيرة العربية والمنطقة المجاورة كلها خصوصاً بيزنطة والدولة الرومانية والدولة الفارسية . فاللغة العربية كانت مستعدة تماماً للتفاعل في هذا الإطار مثلما اشار د . اسماعيل أن المناطق المجاورة كانت على استعداد للتلقي . والنقطة الثانية أن اللغة القبطية لم تكن لغة «حامية» فقط وإنما كانت لغة «حامية - سامية» فيها اختلاط ربما من آثار الهكسوس الذين استمروا بمصر لمدة تروبو على الثلاثة قرون . وهناك احصاء اجراه الاستاذ محمد دروزه ، لا اعلم مدى دقته ، عن المفردات التي من اصل سامي وعربي في اللغة القبطية ، قدرها بحوالي عشرة آلاف كلمة .

أما النقطة الأخيرة : فهي أن هناك مدارس مختلفة تحاول تفسير ظاهرة تغلب لغة على لغة أخرى من ذلك مدرسة دوركايم الاجتماعية الغربية او اخر القرن ١٩ ، والتي تذهب في تفسير كيفية تغلب لغة

على اخرى وعدم قدرة لغة على التغلب على لغة اخرى ، الى اهمية عنصر الفتح واستقرار الفتح في البلد ومستوى حضارة الفاتحين بالنسبة لمستوى حضارة البلد الذي تم فتحه فضلاً عن المدى الزمني لاستمرار الفاتحين ومدى اندماجهم مع اهل البلد . ويمكنني أن أضيف الى ذلك ما أشار اليه د . اسماعيل ايضاً عن « خصوصية مصر » . فكما لا يمكن تقسيم البلد لا يمكن ايضاً تقسيم الشعب ولا يمكن تقسيم اللغة وهنا أيضاً أهمية مركزية الدولة ودور القانون في فرض اللغة ، فحينما يصدر قانون بأن الجميع يتكلمون باللغة العربية فسوف تسود اللغة العربية .

○ القس انسطاس شفيق . أود أن أضيف الى ما تقدم ملاحظة قد تكون غائبة نسبياً عن حقيقة مشاعر الأقباط قد يكون هناك تخوف من ابرازها . فالكتاب المقدس يقول عن جماعة التلاميذ عندما حل عليهم الروح القدس أنهم تكلموا بلغات مختلفة يونانية وعبرية .. وعربية أيضاً . وعندما جاءت البشارة الدينية الى مصر حُمل اليهم الانجيل - كما ذكر د . اسماعيل - باللغة اليونانية فعرفوا أن كل ما يأتي في الانجيل هو من الوحي، هو من الروح القدس، هو من الله ، فصارت اللغة العربية لغة سماوية ، ومن هنا صار انعطاف روجي عن الاقباط لتقبل اللغة العربية من منطلق ديني قبل أن يكون من منطلق اجتماعي . هذا هو العامل الأول .

العامل الثاني أن الاقباط عانوا الأمرين من الحكم البيزنطي الذي كان موجوداً بمصر وكانوا يرغبون في الخلاص منه بأي شكل من الأشكال . وعندما ساعدوا العرب وكانوا متفائلين فيما يتصل بالخلاص من البيزنطيين لكن لم يساعدوا العرب اطلاقاً من أجل التفريط في أرض مصر أو لقبول حكم غريب لأن الاقباط لم يفرطوا ولن يفرطوا في أرض مصر . وعندما دخل العرب ونجحوا في الاستيطان ، لا أقول اطلاقاً أنهم دخلوا لكي يستوطنوا كحكام وإلا لكان المصريون قد قاوموهم ، لأن الدفاع عن الأرض عملية مقدسة لدى اي انسان في العالم وليس في مصر فقط . لكن كان عند العرب في نفسيتهم ما جعل الأقباط يطمئنون اليهم ويعاشرونهم لأن سماحة الفكر الاسلامي وسماحة الفكر الديني في هذا العصر وما تسمع من عبارات عمر بن الخطاب في ذلك الوقت ، رسخت الاعتقاد لدى الأقباط بأن هؤلاء القوم ليس بهم طمع في مصر . فإذا كان هناك بديل أو لا بد من أن يكون هناك بديل حتى يمكن تدارك الموقف ، فيمكن قبول هذا الوجود الجديد . لكن السلبيات التي حدثت بعد ذلك جعلت الاقباط ينظرون بشئز او بتحرز ، لأن دخول العرب تحول من دخول امتداد حضاري وامتداد فكري ، إلى دخول اسلامي وغزو اسلامي . ولذلك فقد اعترضت على عبارة د . اسماعيل التي يقول فيها ان الاقباط كانوا يدفعون الجزية نظير عدم الاشتراك في الحرب في دولة اسلامية . معنى ذلك أن مصر تحولت الى قاعدة اسلامية تحارب من أجل الاسلام ومن الطبيعي هنا أن لا يحارب الاقباط معركة الاسلام . فاللغة العربية قبلت من الاقباط للعامل الديني من ناحية ، ولأن العرب حملوا معهم مناخاً فكرياً وحضارياً جعل الاقباط يطمئنون الى ذلك من ناحية أخرى .

الاقباط كانوا مرتبطين بلغتهم لأنها كانت لغة اللحن الكنسي وهذه نقطة جديدة . فكما أن الاسلام يرتبط باللغة العربية لأنها لغة القرآن الكريم ، فالاقباط كانوا يرتبطون باللغة القبطية لأن اللحن الكنسي والصلاة : سبحوا الله بالدقوف والصفوف بالترتيل وبالمزمارة كل ذلك ضمن طقوس عبادة الاقباط . الاقباط في القرون الأولى والثاني والثالث أثروا العبادة الروحية بالألحان الكنسية ، ومن هنا أتساءل كيف استطاع الاقباط التخلي عن لغة لحنهم في عبادتهم وبتقبلوا لغة جديدة وهي اللغة العربية ؟ ليس عندنا اجابة حتى اليوم ولكن أضع هنا أهمية العنصر الزمني بمعنى استقرار العرب لمدة طويلة بمصر والعلاقات السابقة ، ولكن لا ننفي اطلاقاً أن عبد الملك بن مروان ، وهذا مذكور في كتب التاريخ

القبطي ، كان يأمر بقطع لسان من يتكلم بغير اللغة العربية . ومعنى ذلك أن عنصر الحاكم لا بد من وضعه في الاعتبار سواء بمعنى إكراه الحاكم او بمعنى الانجذاب الى لغة الحاكم .

○ طارق البشري : الحديث عن الجزية عادة يدور حول ثلاث نقاط : أولها : موجبات الجزية ، وكما أشار د. اسماعيل فالجزية واجبة على البالغ العاقل من غير رجال الدين والعبرة هنا بالقدرة على حمل السلاح ، حيث كان من المتفق عليه إسقاطها عن الشيوخ . وثانيها : حكمة الجزية ، وملاحظة د. اسماعيل هنا دقيقة تماماً إذ ان حكمة الجزية هي الدفاع عن اهل الوطن الاسلامي من غير المسلمين . وثالثها : مسقطات الجزية ، ونقطة البداية هنا هي أنه حيث أن الجزية تدفع أصلاً نظير الدفاع عن غير المسلمين ، فإذا عجز المسلمون عن ذلك في ارض ما تعاد الجزية الى اصحابها. كذلك إذا شارك المسيحيون مع المسلمين في احدى الحروب تسقط عنهم الجزية . هاتان هما حالات إسقاط الجزية شرعاً .

○ القس انسطاس شفيق : ولكن اذا تعرضت مصر لحرب في ذلك الوقت ، من يجند للدفاع عنها : الحاكم المسلم ، أم المسيحي الذي يدفع الجزية ؟ .. وهل المسيحي لا يهب للدفاع عن « وطنه » طالما هو يدفع الجزية ؟

○ طارق البشري : إنني اتحدث هنا عن المفهوم من الناحية الشرعية . ولكن على أية حال ففي الحالات التي دافع فيها المسيحيون عن أوطانهم مع المسلمين اسقطت عنهم الجزية . وفترة الحروب الصليبية شهدت امثلة عديدة لذلك . كذلك عندما اصدر الخديوي سعيد قانون التجنيد الاجباري اسقطت الجزية وأعلن أن أبناء المسيحيين ينبغي أن ينضموا إلى الجيش « إحقاقاً للمساواة » .

○ رؤوف عباس : إنني أود العودة الى الناحية التاريخية للاستعراب . لقد أشار د. اسماعيل الى نمط هجرة القبائل العربية الى مصر ، وكيف كانوا يتفادون العاصمة وكانوا يتجهون إلى الأطراف . إنني أقدم هنا اجتهاداً آخر استخلصته من دراستي لمشكلة الأرض في مصر . فقد كانت ملكية الأرض الزراعية في صعيد مصر لمن يزرعها ولذلك فقد كان أهل كل قرية يمتلكون زمام القرية ، وهذه الأزمة ثابتة والتحرك داخلها صعب . وبالتالي فإن أي واحد قادم من الجزيرة العربية لا يملك سوى أن يعيش على اطراف التجمعات ، او يحاول بناء تجمعات اخرى مجاورة يحصل على ارضها بأي شكل من الأشكال ولذلك فإنني أضع تحفظات على مسألة الامتزاج بين القبط والعرب في صعيد مصر بالذات وأعتقد أن الشواهد تفرض علينا الحذر في هذا المجال . إذ لا شك أن درجة التعصب بين المسلمين والمسيحيين في الصعيد اكبر بكثير منه في الوجه البحري ، وربما رجع ذلك - تاريخياً - الى مزاحمة القبائل العربية لا قباط مصر في الصعيد .. وربما رجع الى نظرة الاستعلاء التي ميزت العرب في تعاملهم مع أهل البلاد المفتوحة ، بصرف النظر عن المسائل النظرية السابق الاشارة اليها مثل الجزية . فقد فرضت الجزية في بعض الحالات حتى على من أسلم عندما اكتشفت الحكومة تناقص الموارد لديها .

كذلك بالنسبة لعملية التحول إلى الإسلام واللغة العربية أعتقد أننا ينبغي أن نضيف إلى ما أشار إليه د. اسماعيل بعض النواحي الاقتصادية . إذ أن الجزية ، حتى إذا كانت نسبة بسيطة ، إلا أنها كانت مرهقة ، خاصة أن « الخراج » لم يقف عند حد كونه يمثل ١٠ بالمائة إذ أن هذه النسبة لم تكن كذلك إلا في القرن الأول الهجري فقط . ولذلك فقد كان نصيب الفلاح المصري من الخراج يتناقص باستمرار ، وبالتالي فقد كان التحول إلى الإسلام وارداً كنوع من تخفيف هذا العبء .

وأعتقد أيضاً أن عنصر الاكراه في فرض اللغة، كما أشار إلى ذلك الأب انسطاس، كان وارداً، وتؤكد بعض الشواهد التاريخية. ولكن ألفت النظر هنا إلى أن الكنيسة ربما واجهت مشكلة في مرحلة من المراحل، عندما واجهتها مشكلة أجيال عديدة من المسيحيين الذين لا يعرفون غير اللغة العربية. وهي تشابه مشكلة المسلمين اليوم في اندونيسيا وماليزيا مثلاً حيث الصلاة باللغة العربية بينما لا يعرف منها المسلم شيئاً. معنى ذلك أن انقطاع الصلة فرض على الكنيسة أن تواكب هذه الظاهرة التي فرضت نفسها بالتطور التاريخي.

وخاصة كل ما تقدم أننا لا يجب أن نميز بين المصريين، إلى مسلمين وغير مسلمين، ففي اعتقادي أن معظم المسلمين المصريين هم في حقيقة الأمر من الأقباط، لأن الهجرة العربية كمكون تعتبر نسبة صغيرة للغاية.

○ اسماعيل صبري عبدالله: إنني أعتقد أنه ينبغي علينا دراسة ظاهرة التعصب جيداً. واتصور بداية أن صعيد مصر متعصب بطبيعته، لأن الصعيد كان مستودع المقاومة دائماً في مصر، فالغزوكان يأتي من الشمال والعناصر المتمردة على الغزوكان تهاجر إلى الجنوب. ولقد تم ذلك حتى في عصر المماليك، فمن كان يفكر منهم في الهرب كان يتوجه إلى سوهاج. كذلك فإن عملية التعبئة للتحريير كانت تأتي من الصعيد والامثلة هنا عديدة من علي بك الكبير حتى جمال عبد الناصر.

والأهم من ذلك أننا ينبغي أن نسأل أنفسنا عن أثر التعليم الغربي على ظاهرة التعصب التي بدأت تبرز منذ مطلع هذا القرن؟ لقد لاحظت أن درجة التعصب بين المتعلمين أكبر منها بين غير المتعلمين. ولقد كان من المؤلف في قريتي بالصعيد أن يشترك مسيحي ومسلم في الحقل نفسه، وأن يعهد المسلم إلى مسيحي بأمانة يرغب في حفظها. ولذلك اعتقد أن التعصب قد صاحب الوجود الاستعماري والوجود الفكري والاقتصادي الغربي، دون أن يعني ذلك تهرباً من المسؤولية فمن الناحية الفكرية، يلاحظ أننا تعلمنا تاريخنا نقلاً عن كتب الغرب، وهذه الكتب سربت تلك المقولة البسيطة: إن المسلمين أصلهم عرب وغزاة وأن الأقباط هم السلالة النقية للفراعنة. وأنني أعتقد أنه حتى مصر الفرعونية القديمة ليست نقية عرقياً، وإنما شهدت تجمعاً من الشعوب المختلفة عرقياً. وإذا كان ملوكها قد تزوجوا من أجنيبيات، فإن الشعب المصري قد اختلط وتزاوج مع الشعوب الأخرى بدرجة أكبر، حتى أن إحدى الأسر التي حكمت مصر الفرعونية، وهي الأسرة السادسة والعشرون، كانت تسمى الأسرة الليبية، وكانت هناك أيضاً الأسرة الاثيوبية. فمصر كانت لديها قدرة ضخمة على استيعاب العناصر الأجنبية التي تنزل بها، بحيث تتخلل هذه عن أصولها، وهكذا نجد أن الجيل الثاني منها يتصرف ويعيش كمصري.

وبالتالي فإن فكرة النقاء العنصري القبطي من ناحية، وفكرة أن كل المسلمين هم عرباً من ناحية أخرى، كلتاهما خطأ ولا بد من التخلص منهما. ومن الناحية الاقتصادية، عمدت الشركات الغربية في سياسات التعيين إلى المحاباة، وكان المقصود من ذلك، بلغة القرن التاسع عشر، أن تقسم «عنصري الأمة». وكانت عملية المحاباة معقدة للغاية. وأضرب لذلك مثلاً ما تكشف عند تأميم «البنك العقاري المصري» عقب سنة ١٩٥٦ فهذا البنك كان مرهوناً له ملدون سدان من أجود أراضي مصر لكي نعرف وزنه الاقتصادي. لقد كان إجمالي العاملين في البنك من الموظفين ١٢٠ فرداً من بينهم اثنتان فقط من المسلمين، أولهما - كان موظف تسهيلات جوازات والآخر - كان بدرجة وكيل البنك لكن كل عمله تخليص أعمال البنك مع وزارة المال. وبحث سياسة التعيين في البنك وجدنا التالي: الأولوية

الأولى للفرنسيين ، والثانية للعناصر الكاثوليكية من غير المصريين والموارنة في المقام الأول ، والأولى الثالثة لليهود ، والرابعة للأقباط الكاثوليك وأخيراً الأقباط الأرثوذكس .

○ **نبيل عبد الفتاح** : إنني اعتقد أن ما قدمه د. اسماعيل يمثل نوعاً من الاجتهاد التاريخي ، وأود بدوري أن أضيف إلى هذا الاجتهاد التاريخي نقطة أخرى تتصل باعتراف العرب المسلمين بالخصوصية التاريخية للمجتمعات المفتوحة . وأود أن أضرب مثلاً لذلك بقضية ، قد تبدو معاصرة الآن ، وهي العلاقة بين الاسلام القانوني - أي الشريعة وبين التراث القانوني المصري القديم . والفرضية التي اتبناها في صدد هذه العلاقة هي أن العرب الفاتحين قد اعتبروا التراث القانوني المصري القديم ، وقد كان بناءً متطوراً ، جزءاً من البناء القانوني الجديد الذي جاء لكي يحكم العلاقات الاجتماعية المصرية في ظل النظام السياسي الاسلامي الجديد . ولقد تمثلت المشكلة الجديدة التي عكست أزمة فكرية لدى « النخبة الفاتحة » ، في هذا البناء القانوني المصري القديم المتطور والتميز ، بينما لم تجد أمامها « تراكمًا اجتهادياً » يسمح لها بمواجهة المجتمعات الحضارية المفتوحة وبالذات المجتمع المصري . واعتقد أن الاجتهاد الذي طرحوه في هذا الصدد هو قبول الهيكل القانوني المصري القديم واعتباره جزءاً لا يتجزأ من البناء القانوني الجديد ، واعتبر ، بالمصطلح الأصولي ، من قبيل العرف كمصدر من مصادر البنين القانوني للشريعة ، وذلك فيما لا يتعارض مع النصوص الاسلامية القطعية . مع وجود نسق احوال ذمي مرتبط بالاحوال الشخصية . وهذا ما يؤكد على الخصوصية الحضارية المصرية ، كما يؤكد على الملاحظات التي أشار إليها عدد من الزملاء في هذه الندوة حول بعض انماط السلوك المشتركة والتي لها مصدر تاريخي قديم ، مما يؤكد أن التراث الثقافي المصري ما زال ممثلاً ومؤثراً في حياة المصريين دون تفرقة ما بين مسلم ومسيحي .

وينقلني ذلك إلى نقطة أخرى تتصل بالخبرة التاريخية التي قد تبدو سلبية في بعض الحالات عن عدد من سياسات التمييز من قبل النخبة الاسلامية في مصر . إنني اعتقد هنا أن هذه الظاهرة متعلقة بالنخبة أساساً وقد لا تبدو متعلقة بالمواطن المصري العادي ، المسلم والمسيحي على حد سواء . إذ أنني أتصور أن النخبة الحاكمة هي التي كانت تسمح ببعض هذا التمايز ، بينما أعتقد أن المصريين العاديين كانوا يمارسون قدرًا كبيراً من الممارسات المشتركة التي تعكس نوعاً من « الموحدات » الثقافية التاريخية للمصريين .

○ **طارق البشري** : أود أن أضيف ملاحظة أخرى تتصل بالعلاقة بين الشريعة والتراث القانوني القديم . فإذا كان من الصحيح أن الشريعة الإسلامية قد أخذت كثيراً من الاعراف والعادات الموجودة واستوعبتها ، إلا أننا ينبغي ان ننظر أيضاً الى الوجه الآخر لهذه الظاهرة ، أي استقبال هذا التراث القديم للمفاهيم العربية . ولننظر على سبيل المثال لكتابات صفي الدين بن العسال حيث يتضح فيها مدى تأثره بالفقه الشرعي الاسلامي ، ومن ذلك مثلاً فكرة الاجماع كمصطلح في علم أصول الفقه ، وفكرة القياس . ويلاحظ أيضاً أنه حتى الكلمات والالفاظ التي اختارها للحديث عن تولية البطريرك قربية الى حد بعيد من الكلمات والالفاظ التي استخدمها الماوردي في حديثه عن الولاية . ومن المعروف ان الماوردي كان شافعيًا والمذهب الشافعي كان قائماً آنذاك .

○ **مجدي حماد** : إنني أود أن أتوجه بسؤال للدكتور اسماعيل عن محصلة هذا التطور والتفاعل التاريخي الطويل بين الاقباط والمسلمين في اطار الخصوصية المصرية ، هل يمكن القول أن هذا التطور والتفاعل في اتجاه التكامل أم على العكس من ذلك يتجه هذا التطور والتفاعل التاريخيان في

محصلته العامة في اتجاه عدم التكامل . وخصوصاً أن فكرة « الوحدة والتنوع » التي أشار إليها د. اسماعيل لا تقوم في المجتمعات إلا إذا كانت على أساس « سلمي » ، أي وحدة وتنوع في إطار التفاعل السلمي بين القوى الاجتماعية المختلفة . وإذا لم تكن في إطار التفاعل السلمي بين القوى الاجتماعية المختلفة فهي تصير في الحقيقة نوعاً من « الوحدة والصراع » وخصوصاً إذا كانت الوحدة قانونية أو رسمية . فهل التفاعل القبطي الاسلامي كان في اتجاه الوحدة والتنوع ، أم الوحدة والصراع . لقد أشار د. اسماعيل الى بعض الظواهر الحديثة التي يمكن أن نجد تفسيراً لها في التاريخ القديم . فمثلاً هناك إشارة الى ارتباط المستوى الثقافي بدرجة التعصب الديني ، وأن هناك ارتباطاً طردياً بين مستوى الثقافة المسيحية أو الاسلامية ودرجة التعصب الديني . وبالتالي إذا قلنا أن التعصب يولد التعصب ، من ناحية ويولد التعصب المضاد ، من ناحية أخرى ، فكيف يمكن تفسير ذلك من منظور الوحدة والتنوع .

كذلك من الظواهر الملاحظة الآن أن الاقلية القبطية في مصر أكثر تفوقاً من الناحية المهنية والثقافية من الأغلبية الاسلامية ، وبخاصة إذا وضعت نسب السكان في الاعتبار . ولكننا نعرف أن الحكم العثماني عمد إلى نزح الخبرات المهنية والفنية من مصر وغيرها الى العاصمة التركية ، ولقد تم هذا النزح بلا تمييز ديني ، أي أنه تم على حساب الأقباط بدرجة أكبر لأنهم كانوا أصحاب المهن الأساسية . فما هي علاقة ذلك بالتركيب المهني - الديني الحالي في مصر حيث يلاحظ أن الاختلال قد عاد مرة أخرى لصالح الأقلية القبطية .

○ إسماعيل صبري: إنني أصدر أساساً عن أن مصر كان لها نمط حضاري لا يمكن أن تعيش إلا به ، وبالتالي فالوفاة الذي يرغب في أن يعيش بها ، أي كانت معتقداته وأصوله ، عليه إما أن يدخل في هذا النمط أو يعيش على هامشه مثل البدو والاعراب الذين ينتقلون من منطقة إلى أخرى . والدخول في النمط الحضاري المصري يعني تحول الوفاة الى فلاح ، ويوم يحدث هذا التحول فإن الوفاة يكون قد اكتسب حضارة كاملة وليس مجرد مهنة أو حرفة .

أما بالنسبة لقضية التعصب ، وينبغي أن نكون في منتهى الوضوح هنا ، إنني أعتقد أن التعصب هو مشكلة الأغلبية وليس مشكلة الأقلية . فحيث يوجد تعصب فإن المسؤولية تقع على الأغلبية ، لأن تعصب الأقلية ما هو إلا رد فعل دفاعي نتيجة للاضطهاد . وينطبق ذلك من الناحية السيكولوجية العامة على كل الاقليات . فمثلاً الأقلية المسلمة في يوغوسلافيا متعصبة رغم أنها لا تعرف اللغة العربية ولا تعرف الاسلام جيداً ، إلا أنها تعتبر نفسها قومية مستقلة وفي غاية التعصب للاسلام . وبالتالي فتفسير المسألة هو أساساً تفسير سيكولوجي وليس تفسيراً دينياً . ويتضح ذلك أيضاً في حال الاقليات اليهودية في أوروبا ، فعندما انتهى الاضطهاد والتمييز ضدها وبدأت عملية الذوبان والاندماج في المجتمعات الأوروبية القديمة ، ثم جاءت الصهيونية لكي توقف هذه العملية . كذلك من الملاحظ أن تعصب الأغلبية يحرم الأقلية من جهة معينة ، مما يدفعها الى التركيز على مهن أخرى ، فمثلاً إذا حرمت الأقلية من رئاسة الدولة وقيادة الجيوش ، فلا بد من أن تشتغل بالصناعة والتجارة والمال وهي المجالات المفتوحة أمامها . وإذا لم تكن الفرص أمامها متكافئة ، فهي تمعد الى التعليم لتحسين فرصها في المنافسة . وباستمرار نجد أن الاقليات التي تتعرض للاضطهاد ، قوية في المال وفي التجارة وفي الصناعة لأنها مستبعدة من الصعود الى مناصب الدولة العليا □

التكامل النقدي العربي

المبررات - المشاكل - الوسائل

(بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية ، ١٩٨١) ، ٧٤٠ ص .

د . سمير المقدسي

التكامل النقدي في مناطق أخرى من العالم ، وبالتحديد أوروبا وأميركا اللاتينية وغربي أفريقيا . وقد ساهم هذا التقويم في ابراز بعض القضايا الرئيسية التي تواجه أي عملية تكامل نقدية والطرق التي اعتمدت من أجل معالجتها .

عالجت الندوة اربعة مواضيع رئيسة وهي :
(١) معنى التكامل أو التعاون النقدي ؛ (٢) الوضع الراهن للنظم النقدية العربية ومجالات التعاون فيما بينها ؛ (٣) تجارب التعاون النقدي في مناطق أخرى ؛ (٤) مستقبل التعاون النقدي العربي - أسسه - صيغه - عقباته .

بالنسبة للموضوع الأول ، تركّز البحث حول ورقتين وتعقيبين مكتوبين . الورقة الأولى لجون وليامسون عالجت مفهوم وصور وأهداف التكامل النقدي (تعقيب برهان الدجاني) والثانية لروبرت تريفن تطرقت الى النظام النقدي العالمي والنظام النقدي الاقليمي ، والعلاقة بينهما (تعقيب جون غنتر) . بالنسبة لمفهوم التعاون النقدي ، فقد أشير إلى أن هناك عدة صيغ يمكن تحديدها ، أكثرها تقدماً هو التكامل النقدي الكامل الذي يستند الى عملة واحدة مشتركة . ولكن هناك عدة صيغ لتعاون نقدي جزئي كاقامة اتحاد للمدفوعات وتجميع

يحتوي هذا الكتاب بحوث ومناقشات الندوة التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية ، باقتراح وتمويل واستضافة صندوق النقد العربي حول « متطلبات التكامل الاقتصادي العربي في المجال النقدي » في أبو ظبي خلال الفترة ٢٤ - ٢٧ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٠ .

وقد اشترك في الندوة عدد من الباحثين العرب والأجانب . وكان هدفها الاساسي هو : المعالجة العلمية لقضايا التكامل النقدي العربي ، في ضوء المعطيات الاقتصادية والسياسية السائدة في البلاد العربية . وأهمية الندوة ، تكمن في مجالات ثلاثة : أولاً : أنها أتاحت الفرصة لمناقشة تصورات وتحاليل مختلفة تتعلق بقضايا التعاون النقدي - مبرراته ، الصعاب التي تعترضه ، وامكانيات تحقيقه ، على الصعيد العربي - وذلك في جو علمي . ثانياً : أنها جمعت باحثين من الوسط الاكاديمي ومسؤولين من هيئات مالية واقتصادية عربية ودولية . وهكذا عكس التداول الفكري خبرات مختلفة أغنت مناقشات الندوة ، وساعدت على الربط بين التحليل النظري ، والخبرات العملية لقضايا التكامل النقدي . وثالثاً : أنها أفسحت المجال لتقويم تجارب

النفطية مثلاً ، فإن صافي الانفاق الحكومي هو الذي يقرر مدى الثبوت الإقتصادي - وليس للسياسة النقدية تأثير كبير في هذا المجال - بينما في الاقتصاديات غير النفطية حيث يلعب القطاع الخاص دوراً كبيراً ، فإن الأدوات النقدية المتاحة أكثر فعالية في التأثير على مستوى الانفاق . والملاحظ في هذا المجال أنه عند تحليل واقع وامكانات السياسة النقدية فلا بد من الأخذ بعين الاعتبار خصائص الاقتصاد الوطني ومنها الدور الذي يضطلع به القطاع العام ، ومدى تطور السوق المالية .

الورقة الثالثة لعبد العال الصكبان قومت صندوق النقد العربي : أهدافه وأدأؤه (تعقيب محمد لبيب شقير) . ولقد بحثت أهداف الصندوق (تصحيح الاختلال في موازين المدفوعات واستقرار أسعار الصرف ... الخ) بأسهاب وكذلك مصادر التمويل . كما نوقش أداء الصندوق في مجالاته المتعددة ليس من حيث دعم موازين المدفوعات فقط، بل والعمل على اتخاذ خطوات نحو التقارب إن لم نقل الاندماج النقدي العربي . وقد دار النقاش بالأخص حول المجالات التي نجح فيها الصندوق كالحفاظ على موارده والمجالات التي ينبغي له أن يسير عليها بقوة أكبر وخصوصاً في مجال التوحيد النقدي . ومن النقاط التي أثارت جدلاً ، موضوع الموارد اللازمة لتصحيح عجز موازين مدفوعات الاقطار الاعضاء ذات العجز وكانت نظرة ممثلي الصندوق أن موارده في وضعها الحالي لا تكفي ولكن هناك عدة حلول يمكن اللجوء إليها لزيادة الموارد .

الموضوع الثالث : تجارب التعاون النقدي في مناطق أخرى - تناولته ثلاث أوراق وتعقيبات مكتوبة . الأولى لجورج غونزاليز ديل فال حول التكامل النقدي في اميركا اللاتينية (تعقيب كارلوس دياز الجاندرو) أبرزت الملامح الرئيسية لكل من ترتيبات

الاحتياطي وتنسيق أسعار الصرف والتنسيق النقدي والعملية الموازية كعملة مكملة للعملات المحلية وتكامل السوق المالية . وأما العلاقة بين النظامين الاقليمي والعالمي فإنه يمكن النظر إليها كعلاقة مكملة ، اي أن النظام العالمي الحالي ، يجب أن يسمح بالاستغلال الكامل للامكانات الواسعة التي ينطوي عليها التعاون الاقليمي - وهذا ما يخفف عن كاهل صندوق النقد الدولي مسؤوليات لا لزوم للاضطلاع بها ويسمح له أن يركز اهتماماته على المسؤوليات التي ، لا يمكن أن تنهض بها التجمعات الاقليمية .

الموضوع الثاني : الوضع الراهن للنظم النقدية العربية ، ومجالات التعاون فيما بينها - عولج في ضوء ثلاثة أبحاث وتعقيبات مكتوبة . الورقة الأولى لبرهان الدجاني، تطرقت الى تحليل واقع التعاون الاقتصادي العربي المالي وموقع التعاون النقدي فيه (تعقيب عبد العال الصكبان) . وقد تطرقت الورقة الى قضايا النقد غير المربوط ومنها أن الانسيابات غير المربوطة بين البلاد العربية يجب أن تقابلها زيادات في الانتاج - وهكذا ، ومن أجل تحقيق الفائدة المرجوة منها ، يجب أن تلتزم الدول الساحبة بتخصيصها للانفاق الانتاجي على أسس علمية ومدروسة . كما تطرقت الورقة الى اشكال الحصول ، على أموال غير مربوطة ودور التحويلات غير المربوطة في التعاون الاقتصادي العربي وتوحيد النقد اقليمياً وعربياً (الدينار الخليجي والدينار العربي الشامل) ، والعقبات الاقتصادية والسياسية التي تعترضه . الورقة الثانية لكريم نشاشيبي عالجت نظم التجارة والصرف وممارسة السياسة النقدية في الاقطار العربية (تعقيب سمر المقدسي) ومن القضايا الرئيسية التي أثرت في هذا المجال مدى فعالية السياسة النقدية في مختلف البلدان العربية ، وما هي الجهة المؤثرة أو العمليات المؤثرة على مستوى الانفاق . ففي البلدان

السياسة النقدية بين البلدان الاعضاء . مع العلم أن خصائص منطقة غربي افريقيا تختلف في أوجه متعددة ، عن خصائص المنطقة العربية وغيرها من المناطق .

الموضوع الرابع : حول مستقبل التعاون النقدي العربي - أسسه - صيغه - وعقباته - عالجه أربع أوراق وتعقيبات مكتوبة . الأولى لعبد المنعم السيد علي حول الوضع الاقتصادي والنقدي الخارجي للاقطار العربية ودور الفوائض المالية في امكانية تحقيق التكامل النقدي العربي (تعقيب كريم نشاشيبي) . ومن استنتاجاتها أن اقامة تكامل نقدي كامل ، بمعنى وحدة نقدية كاملة في الوطن العربي ، هو أمر سابق اوانه ، نظراً لاختلاف النظم السياسية والاقتصادية العربية وتباين السياسات الاقتصادية . ويذهب الكاتب الى أن التوحيد النقدي هو تويج للتكامل الاقتصادي في المجالات الأخرى . واما الفوائض العربية ، فإذا كان ليس بإمكانها ان تحقق تكاملاً نقدياً كاملاً ، فإنه يمكن استعمالها لتحقيق تعاون نقدي عربي معين بواسطة القروض القصيرة الأمد الميسرة عن طريق صندوق النقد العربي ، والقروض الطويلة الأمد لتلبية متطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلاد العربية . ومما يسهل تنقل الرساميل العربية هو بالطبع تطوير السوق النقدية والمالية العربية . كما لوحظ امكانية البدء في اقامة منطقة نقدية عربية عن طريق تطوير تدريجي لعملة مشتركة الى جانب العملات الوطنية .

الورقة الثانية حول التكامل النقدي العربي وصيغ تحقيقه شملت جزئين - الأول لالفريدو ميديو تطرق الى التكاليف والفوائد ، والثاني لمحمود سقباني عالج الامكانيات والصيغ (وقد عقب على الجزئين عبد المنعم السيد علي) . تطرق البحثان - الى حد كبير- الى تحليل عام حول فوائد وتكاليف وصيغ التكامل النقدي

المدفوعات المعمول بها في أميركا اللاتينية وهي : غرفة المقاصة لاميركا الوسطى ، ونظام المدفوعات لرابطة التجارة الحرة لاميركا اللاتينية ، وتسهيل المقاصة المتعدد الاطراف للاتحاد الكاريبي . ومما أشير اليه في هذا الصدد ، أنه على الرغم من أن أميركا اللاتينية قد سبقت غيرها من المناطق في محاولة اقامة تعاون نقدي ، فإن الاداء الفعلي لا يزال بعيداً عن الاهداف الطموحة للمعاهدات التي عقدت . كما أن هذه المعاهدات لم تستهدف صراحة قيام تكامل نقدي كعنصر دعم وتكميلي للتكامل الاقتصادي ككل . ومع ذلك ، فإن السير في عملية التكامل كانت القوة الدافعة وراء التوسع غير العادي في التجارة والاستثمارات الاقليمية الداخلية .

الورقة الثانية لرينيه ماسيرا وسلفاتوري روسي حول النظام النقدي الاوروبي والتكامل النقدي الاوروبي (تعقيب محمود سقباني) قومت النظام النقدي الاوروبي مع اعطاء بعض الدلائل والمؤشرات العامة « للقيود » التي أخذت في عين الاعتبار كما رسمت الخطوط الممكنة لتطور النظام في المستقبل - وقد ركز على أن النظام النقدي الاوروبي يقصد منه التكامل النقدي وفق خطوط رئيسية ثلاثة : (١) اتفاقات سعر القطع ؛ (٢) آليات الائتمان المتبادل ؛ (٣) التدابير المتخذة لصالح الدول الاعضاء الاقل ثراء .

الورقة الثالثة لرتان بهاتيا حول تجربة الاتحاد النقدي لغربي افريقيا (تعقيب عبد الرحيم عمرانا) أبرزت خصائص الاتحاد النقدي وتطويره في عام ١٩٧٤ وأبعاد تجربته على الصعيد العملي . وقد لوحظ بهذا الصدد أن احد الدروس المستفادة من هذه التجربة هو إمكانية اقامة اتحاد نقدي على نحو منفصل ومستقل عن هدف التكامل الاقتصادي . ويكون عمله في هذه الحال مقصوراً على تنسيق

ومن الناحية السياسية فإن الكاتب يشدد على أهمية ارادة التحرر من السيطرة ، وإرادة التنمية وارادة التكامل إذ إن التكامل الاقتصادي انما يعني في الواقع قراراً سياسياً بتصفية علاقات التبعية . ويقترح الكاتب أن يتبع انشاء صندوق النقد العربي ، نظام نقدي عربي يستند الى قابلية التمويل للعملة العربية وتثبيت اسعار الصرف ، وانشاء آلية تخلق سيولة اضافية لمواجهة العجز الهيكللي لميزان المدفوعات وآلية لتجنب التقلبات الحادة لاسعار العملات الدولية ويستند هذا النظام الى وحدة نقدية وتثبيت أسعار الصرف وصندوق النقد العربي .

مما لا بد من الاشارة اليه ، ان مناقشات المشتركين في الندوة قد ساهمت الى حد كبير ، في بلورة وتوضيح الكثير من القضايا الشائكة المتعلقة بمنافع ومتطلبات وتكاليف وصيغ التعاون النقدي العربي والوسائل الممكنة للسير نحو هذا الهدف . وليس من الممكن هنا مراجعة اهم النقاط التي اثيرت في المناقشات المختلفة ، مع الاشارة الى أن الدكتور محمد لبيب شقير قد تطرق اليها في مقدمة تحليلية للكتاب ويمكن الرجوع اليها لمعرفة الخطوط التحليلية العريضة لمناقشات الندوة . إلا انه في ختام هذه المراجعة اود أن ألفت النظر الى ثلاثة من الاستنتاجات الرئيسة التي أسفرت عنها هذه المناقشات وهي :

أولاً : إن القضية الأساسية التي تواجهها البلاد العربية لا تمت في وقتنا الحاضر الى تحقيق تكامل نقدي كامل بقدر ما تمت الى اختيار النموذج الاصلح للتكامل الجزئي ؛ مع كل ما يتطلب ذلك من تهيئة ضرورية في المناخ والسياسة الاقتصادية . إن بعض المعطيات الاقتصادية - كاختلاف السياسات الاقتصادية ودرجة انفتاح الاقتصاد الوطني على الاقتصاد العالمي ، ولربما تفاوت النمو الاقتصادي - كلها

الا أنه جرت محاولة لتقويم وضع المنطقة العربية في ضوء المعطيات النظرية . ومما لوحظ بهذا الصدد ، أن التكامل النقدي يتطلب توحيد العملة ، أو على الأقل تثبيتاً لأسعار الصرف ، وإذا ارادت الاقطار العربية أن تتجه نحو التكامل النقدي ، فلا بد لها من أن تقرر أن هدف استثمار معظم فوائضها المشتركة في داخل منطقتها ، مع كل مضامين هذا الاستثمار ، لهو هدف يستحق التضحية ، مع الملاحظة أن هذا قد يمثل مشكلة للاقطار التي لا توجه اقتصادياتها ناحية السوق . وفي مراحل التخطيط لمراحل الاتحاد النقدي لا بد من فترة أولية للتنسيق تتبعها فترة من الترتيبات الانتقالية .

الورقة الثالثة لفايق عبد الرسول
بحثت في دور صندوق النقد العربي في إمكانية تحقيق التكامل النقدي بين الاقطار العربية (تعقيب رفيق سويلم) . وبعد بحث مستفيض حول هيكلية وأهداف وامكانات الصندوق يعالج الكاتب قضية تهيئة الظروف المؤدية لايجاد العملة العربية الموحدة ومنها توحيد مسميات الوحدات النقدية العربية وأجزائها ، انشاء اتحاد للمدفوعات ، توحيد ارتباطات العملات العربية وهوامش تحركاتها وتكوين مجمع ادارة الاحتياطات الرسمية واصدار الدينار العربي ، الذي يستمد قوته من الطلب العالمي للنفط .

الورقة الأخيرة لفؤاد مرسي بحثت في المتطلبات الأساسية الاقتصادية والسياسية للتكامل النقدي العربي ووسائل تحقيقها (تعقيب جورج قرم) . ومما يشدد عليه الكاتب كمتطلبات أساسية اقتصادية هو تصفية التبعية الاقتصادية والمالية والنقدية للاقطار العربية ، وأما وسائل تحقيق المتطلبات الأساسية للتكامل النقدي العربي فإنها تتركز على تصفية التفاوت في مستوى النمو الاقتصادي للبلدان العربية .

أي منهما يسبق الآخر . بل يجب النظر إليهما كعمليتين مساندين لبعضهما البعض .

ثالثاً : إن الإرادة السياسية هي من أهم العوامل التي تقرر عملياً إمكانية السير نحو التكامل النقدي . فمهما بلغت قوة المبررات الاقتصادية لهذا التكامل ، فإنها لن تدفع البلدان العربية نحوه ما لم يتوافر القرار السياسي بهذا الشأن □

قد تشكل عوائق مهمة أمام التوجه نحو التكامل النقدي وبالتالي فإن تحقيقه يتطلب أولاً العمل على تقليص هذه الفوارق والاهتمام بتحقيق تكامل نقدي جزئي كمرحلة أولية نحو التكامل النقدي الأشمل .

ثانياً : إن العلاقة بين التكامل النقدي والتكامل الاقتصادي وثيقة جداً ويجب عدم الاخذ بكل واحد منهما على حدة أو التركيز على

Walid Khalidi

*Conflict and Violence in Lebanon:
Confrontation in the Middle East*

صراع وعنف في لبنان : مواجهة في الشرق الأوسط

(Cambridge: Harvard University, Centre
for International Affairs, 1979), 216 p.

عبد النبي اصطيف

وبالطبع فإن الحديث عن هذه العلاقات بفئاتها المختلفة هو أمر نظري بحت ، لأنها على المستوى العملي متداخلة ومتشابكة ومعقدة إلى درجة بعيدة . ولا شك أن محاولات الإمساك أو العثور على بدء خيوط هذه الشبكات أمر على قدر كبير من الصعوبة ، ودع عنك بعد ذلك تتبعها إلى نهايتها من ناحية والحفاظ على صورة تموضعها في الساحة اللبنانية الداخلية ، والساحة العربية ، وساحة الصراع العربي - الصهيوني ، وأخيراً ساحة العلاقات الدولية

إن عملاً كهذا أشبه ما يكون بتحد كبير يُواجهه أي باحث ويجعله يتردد كثيراً قبل الخوض في غمار مغامرة ضمن غابة ، يكاد يكون تلمس الطريق فيها أمراً شبه مستحيل . ومن هنا فإن أي قارئ لكتاب الأستاذ الخالدي يجد نفسه موضع تعاطف كبير مع المؤلف ، إذ كلف هذا الأخير نفسه هذا العناء ، وبالتالي يميل نتيجة هذا التعاطف إلى غض النظر عن عدد من الهفوات التي قد يقع عليها أثناء قراءته للكتاب . لأنها تكون عندئذ غير ذات شأن إذا ما قورنت بهذا الإنجاز المهم .

يقع الكتاب في أكثر من مائتي صفحة من

على الرغم من أن كتاب الأستاذ وليد الخالدي **صراع وعنف في لبنان : مواجهة في الشرق الأوسط** لم يكن أول كتاب يصدر عن الحرب الأهلية المؤسفة التي استنزفت القطر العربي اللبناني ، فإنه قد يكون أول كتاب يستطيع أن يميز نفسه من خلال المنظور العريض الذي يتناول فيه هذا الحدث المفجع في التاريخ العربي المعاصر .

وخلاصة مكونات هذا المنظور المميز للكتاب هو أن ما حدث في لبنان لم يكن غير محرق التقت فيه جملة من العوامل الداخلية القريبة والبعيدة ، وجملة أخرى من العوامل الخارجية التي تنقسم بدورها إلى ثلاث فئات :

- الفئة الأولى : هي شبكة العلاقات العربية الداخلية بين الدول المجاورة للبنان أو البعيدة عنه .

- الفئة الثانية : هي شبكة العلاقات التي تربط بين دول المنطقة من جهة والقوتين العظميين من جهة أخرى سواء على المستوى الثنائي أم على المستوى العام .

- والفئة الثالثة : هي شبكة العلاقات والتحالفات الإقليمية والعالمية الناتجة عن الصراع العربي - الصهيوني .

فرصة نادرة حقاً للخروج برؤية شاملة تأخذ بعين الاعتبار وجهات نظر جميع الفرقاء من جهة وتسمح بتقويم أقرب ما يكون إلى واقع الحال من جهة ثانية .

يقدم المؤلف في الفصل الأول خلفية تاريخية للأزمة اللبنانية يشرح فيها التطورات السياسية التي مرّ بها القطر الشقيق منذ الاحتلال الفرنسي لأراضيه عام ١٩٢٠ مروراً بفترة الانتداب ، ففترة الاستقلال الذي تحقق عام ١٩٤٣ ، وحتى عام ١٩٧٥ وهو عام اندلاع شرارة الحرب الأهلية . ويدرس في الفصل الثاني الحرب الأهلية فيبدأ بحادثة عين الرمانة في نيسان / ابريل من عام ١٩٧٥ ويتعرض لدراسة اتفاق فرنجية - كرامي في تشرين الأول / اكتوبر من العام نفسه ، ثم يدرس ما جرى بعد هذا الاتفاق من أحداث حتى إعلان الرئيس سليمان فرنجية الوثيقة الدستورية في شباط / فبراير من عام ١٩٧٦ ، وبعدها يعرض لانتخاب الرئيس الياس سركيس في أيار / مايو من العام نفسه ، ثم للمبادرة السورية في حزيران / يونيو ويدرس الفترة الواقعة بين دخول القوات السورية وبداية إدارة سركيس إلى نهاية الاشتباكات في ايلول / سبتمبر من ذلك العام .

أما الفصل الثالث فيخصصه لدراسة ما يسميهم « بالممثلين » ودورهم في هذه الحرب ، فيتناول دور اللبنانيين والفلسطينيين والأقطار العربية الأخرى (سورية، مصر، العراق ، والأنظمة العربية المحافظة) والدول غير العربية (الولايات المتحدة الأمريكية ، الاتحاد السوفياتي ، الكيان الصهيوني العنصري) . في حين يدرس عملية التفاعل بين العوامل الداخلية والعوامل الخارجية وتأثيرها على مجريات الحرب وتطوراتها ونتائجها في الفصل الرابع ، فينظر في « خارج الصندوق اللبناني » وفي « داخله » ويشير إلى فشل نموذج الحكم في

القطع المتوسط تضم مقدمة ومسرداً بأعلام الحرب اللبنانية وفرقاتها والأمور المتصلة بها ، وسبعة فصول وعدداً من الملاحق سنقدم إشارة موجزة لها فيما يلي من سطور .

يشير الأستاذ الخالدي في مقدمته للكتاب ، إلى أن هذا المؤلف :

« ليس دراسة إجتماعية - سياسية ، وليس هوتاريخاً دبلوماسياً وعسكرياً ، إنه في جزء منه سرد وفي جزء آخر مقالة سياسية تفسيرية ، وموضوعه هو أصول الحرب الأهلية اللبنانية في عامي ١٩٧٥ و ١٩٧٦ وتطورها وعقابيلها . ونقطة النهاية فيه هي الثالث عشر من شهر حزيران عام ١٩٧٨ ، وهو تاريخ الانسحاب الاسرائيلي النهائي من جنوب لبنان . ورغم أنه يركز على التطورات داخل لبنان ، فإن أحد الموضوعات الرئيسية التي حاولت أن أطورها فيه ، هو أن الحرب الأهلية والأزمة الناتجة عنها والممتدة حتى الغزو الاسرائيلي لجنوب لبنان في آذار عام ١٩٧٨ ، كانت نتيجة التفاعل بين التطورات الداخلية ، والتطورات الخارجية ، وكان أبرز هذه التطورات الخارجية ، الصراع العربي الاسرائيلي ، والتوترات العربية الداخلية التي تفاقمت نتيجة هذا الصراع » (ص ١٣) .

والحقيقة التي لا يمكن إغفالها لدى قراءة هذا الكتاب هي أنه - في الجزء الذي كان فيه سرداً أو في الجزء الذي كان فيه مقالة سياسية تفسيرية - قد كتب من قبل شاهد عيان لما يجري في المنطقة ، فقد كان المؤلف كما يذكر في مقدمته في لبنان خلال الحرب ، ثم غادره في ايلول / سبتمبر عام ١٩٧٦ إلى كامبريدج في الولايات المتحدة الأمريكية ، ليعود في الفترة التي تلت ثلاث مرات إليه ، الأولى في كانون الثاني / يناير من عام ١٩٧٧ ، والثانية في شهر تموز / يوليو من العام نفسه ، والثالثة في كانون الثاني / يناير من عام ١٩٧٨ ، وقد مكث في كل منهما عدة أسابيع أتاحت له متابعة ما فاتته .

والأمر لا يقتصر على هذا ، فالمؤلف على صلة وثيقة وودية مع جميع فرقاء الحرب اللبنانية كما يذكر هو نفسه ، ولا شك أن هذا قد أتاح له

الدائر في القطر اللبناني . فهو يشير في مقدمة كتابه إلى أن هناك سببين أساسيين جعلاه يركز على الموارد في تناوله للمسيحيين في لبنان . والأول منهما هو أنه لا يرى الصراع الداخلي في لبنان على أنه صراع بين المسيحيين والمسلمين ، فالبعد الطائفي للصراع يتصل بالأحرى بالموارثة في جانب وغير الموارد في الجانب الآخر . وعلى الرغم من أن التناقض بين اللبنانيين الموارد من جهة واللبنانيين المسلمين من جهة أخرى كبير في رأيه ، إلا أن التوتر بين الموارد وبين طائفة الروم الأرثوذكس - التي تشكل المجموعة المسيحية الكبرى الثانية في لبنان - شديد تقليدياً ، وهو سابق في الحقيقة للتوتر الماروني - الإسلامي .

وإذا كان التناقض الأساسي هو بين الموارد وغير الموارد ، فمن الطبيعي أن تكون الأبعاد الأخرى للصراع أكبر شأنًا ، بل ربما كانت الأساس ، وليس من المستبعد - وربما كان من الطبيعي أن يتخذ المتصارعون من الطائفة مظلة أيديولوجية لتغطية التخرجات السياسية والعسكرية التي يقومون بها وتسويغها . وعلى أي حال فإن صنع الموارد في هذا المجال ليس بجديد ، وبخاصة إذا وضعنا بعين الاعتبار أن النموذج الأمثل لاستخدام الدين كمظلة أيديولوجية تسوغ كل شيء يرتكب ضد الآخرين ، لا يبعد كثيراً عن ساحة الصراع الذي كان يدور في لبنان .

والحقيقة أن المؤلف - رغم تردده - فيما يبدو يميل إلى حد ما إلى هذا الاتجاه في تفسير الأمور ، فهو يذكر أن الموارد هم أكبر تجمع مسيحي في لبنان ، فهم يشكلون نصف سكانه المسيحيين وثلاث سكانه ككل تقريباً . وأنهم - وهذا بيت القصيد - تسلموا زمام السلطة السياسية والاقتصادية منذ قيام لبنان الحديث عام ١٩٢٠ ، وعلى ذلك فإن القضية في جوهرها هي صراع على هذه السلطة السياسية والاقتصادية . وربما كان

هذا البلد العربي ، وإلى عدم تمكن المراقبين من التنبؤ بما حدث . وأما الفصل الخامس فيدرس فيه المؤلف الأحداث الواقعة بين نهاية الاشتباكات والغزو الإسرائيلي لجنوب لبنان في آذار عام ١٩٧٨ . ليكرس الفصل السادس لدراسة هذا الغزو وعقابيله دراسة مفصلة ، فيناقش دوافع إسرائيل وأهدافها منه ، وتدخل مجلس الأمن ، وإرساله لقوات الأمم المتحدة ، وتأثير الغزو على منظمة التحرير الفلسطينية من جهة ، وعلى لبنان من جهة أخرى .

ويختتم المؤلف كتابه بنظرة يتناول فيها علاقة لبنان بفلسطين ، ومشكلة « الهوية » والدور السوري ، ودور قوات الأمم المتحدة والأمور المتصلة بهذه القضايا ، ويلحق الفصل السابع والأخير بعدد من الملاحق هي :

- نص اتفاقية القاهرة الموقعة في القاهرة في ٣ تشرين الثاني ١٩٦٩ .

- مقتطفات من حديث الرئيس اللبناني سليمان فرنجية إلى الشعب اللبناني من إذاعة بيروت في ١٤ شباط ١٩٧٦ ، والوثيقة الدستورية التي أعلنها في ذلك الحديث المهم .

- مقتطفات من خطاب الرئيس اللبناني الحالي إلياس سركيس عند توليه مهام الرئاسة في ٢٢ ايلول عام ١٩٧٦ .

- مقررات مؤتمر قمة الرياض الذي حضره رؤساء كل من مصر وسورية ولبنان وأمير دولة الكويت والعاقل السعودي وإيسر عرفات رئيس منظمة التحرير الفلسطينية .

- مقررات مؤتمر القمة العربي الموسع المنعقد في القاهرة في ٢٥ و ٢٦ تشرين الأول عام ١٩٧٦ .

- قرار مجلس الأمن رقم ٤٢٥ الصادر في ١٩ آذار ١٩٧٨ والمتعلق بمشكلة الغزو الصهيوني لجنوب لبنان في ذلك الشهر .

- مقتطفات من قرار مجلس الأمن رقم ٤٢٦ الصادر في ١٩ آذار ١٩٧٨ والمتعلق بقوات الأمم المتحدة في جنوب لبنان (يونيفيل) .

فلا يمكن لقارئ الكتاب إلا أن يتوقف عنده لأنه يعكس - ربما بشكل خفي - الموقف المتكافئ الضدين للمؤلف من البعد الطائفي للصراع

متأنية متمعنة ، ورغم أنه في جملته وقفة سريعة عند أصول الحرب الأهلية اللبنانية ، وتطوراتها ونتائجها ، إلا أنه وقفة أتت في أوانها . ولاشك أن داسي تاريخ لبنان الحديث ، والصراع العربي الصهيوني ، والقضية الفلسطينية سيجدون الكثير مما يمكن الإفادة منه عند مراجعتهم لهذا الكتاب ، لأنه كتب من قبل باحث فلسطيني متمرس « كان له لبنان وطناً ثانياً ، وكانت المأساة اللبنانية بالنسبة له أكبر نكبة تحل بالشرق الأوسط منذ حرب فلسطين عام ١٩٤٨ » □

هذا يفسر إلى حد ما الخلافات الأخيرة في صفوف الموارنة (بين فرنجية من جهة والكتائب والأحرار من جهة أخرى في البداية ، ثم بين الكتائب والأحرار مؤخراً) لأنها صراع على زمام المبادرة الذي بدأ يخرج من يد هذه الفئة التي تحكمت إلى زمن طويل بمقدرات لبنان السياسية والاقتصادية ، وهو صراع غايته حماية مصالح هذه الفئة والحفاظ عليها .

مهما كان الأمر فإن الكتاب بحاجة إلى قراءة

ندوة « الشرق الأوسط في الثمانينات »

مركز البحر المتوسط الهيليني للدراسات العربية والاسلامية

رودس : ٣١ / ٨ - ٤ / ٩ / ١٩٨١

د. سعد الدين ابراهيم

يديه العديد من الاساتذة العرب في العقدين الماضيين . والاستاذ فيتاكيوتس ، ولد في القدس وترعرع فيها ، ثم انتقل الى القاهرة ليواصل دراسته الجامعية الأولى ، قبل أن تأخذه رحلته الاكاديمية الى الولايات المتحدة ثم أخيراً الى بريطانيا حيث استقر فيها كاستاذ منذ منتصف الستينات . الشخصية الثالثة ، الدكتور الكسندر قدسي ، وهو أكاديمي شاب ولد وترعرع في السودان ، ثم رحل الى الولايات المتحدة وبريطانيا لاستكمال دراساته العليا ، واستقر أخيراً في اليونان كمدير للدراسات في المركز المذكور .

وقد دأب المركز الهيليني للدراسات العربية والاسلامية على عقد ندوة سنوية كبرى منذ عام ١٩٧٧ ، يدعو إليها كبار المتخصصين في شؤون العالمين العربي والاسلامي ، لبحث احد الموضوعات المهمة التي تخص المنطقة . وهو حريص على أن يكون معظم المدعوين من المفكرين والاساتذة العرب ومن كل الأقطار ومن ممثلي مختلف الاتجاهات الاكاديمية والايديولوجية . والمركز الهيليني بذلك يتيح للمفكرين العرب لا فرصة البقاء فقط ، وإنما أيضاً التحاور الديموقراطي المكثف حول هموم وطنهم .

المركز الهيليني للدراسات العربية والاسلامية ومقره اثينا في اليونان ، هو أحد المراكز الغربية التي نشأت في السبعينات عقب حرب تشرين الاول / اكتوبر ، كترجمة أكاديمية للاهتمام السياسي والاقتصادي المتزايد الذي بدأ يوليه الغرب ، والعالم أجمع لشؤون المنطقة العربية . فضلاً عن المصالح الاقتصادية الهائلة لليونان في الوطن العربي ، هناك اعتبارات تاريخية حضارية واعتبارات سياسية دبلوماسية تلي مثل هذا الاهتمام ، ليس أقلها المسألة القبرصية والنزاع التركي - اليوناني ، والدور العربي المهم الذي يساعد في ترجيح إحدى كفتي الصراع .

وكان وراء انشاء هذا المركز الاكاديمي الرصين ثلاث من الشخصيات اليونانية ذات العلاقة الوثيقة بالوطن العربي . اولها البرفيسور إيانيس جورجاكس ، وهو دبلوماسي يوناني عريق ، مثل بلاده في عدة أقطار عربية طوال العقود الثلاثة الماضية ، وقد تقاعد في السنوات الأخيرة ليكرس جهوده لإدارة المركز . الشخصية الثانية ، البرفيسور ب . ج . فيتاكيوتس ، الاستاذ بجامعة لندن (مدرسة الدراسات الشرقية والأفريقية) وهو من أشهر المتخصصين في العالم في شؤون مصر والشرق العربي ، وقد تخرج على

الاجتماعي المعاصر يتجاوز كونه مادة أولية مهمة ، ويتجاوز كونه مادة استراتيجية أهم ... فهو الى جانب ذلك يعني تكنولوجيا ، وثروة مالية هائلة ، وانتقال واسع النطاق للأموال والرجال عبر الحدود القطرية ، وبشكل لم يشهد له الوطن العربي مثيلاً منذ القرنين السابع والثامن . وقد عدّ الباحث آثار ذلك كله في انبثاق نظام طبقي جديد بين الأقطار العربية ، وفي داخل كل منها ، ونظام قيمي ومعيارى جديد ، وانماط سلوكية مستحدثة . وحاول من خلال ذلك العرض أن يستشف محاور الصراع الرئيسية خلال هذا العقد وما تبقى من سنوات القرن العشرين . فالنظام العربي الجديد في رأيه لا يعني الانتظام والانسجام ، وإنما يعني في المقام الأول الارتباط والتشابك بين الأجزاء القطرية والتكوينات البشرية العربية . وهو ارتباط وتشابك متوتر ومملو بالمتناقضات الداخلية ، وتحيط به الضغوط الخارجية التي تحاول أن تجره الى التبعية (الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي) والاستسلام (اسرائيل) . أما محاور الصراع نفسها فتشمل استمرار المواجهة العربية - الاسرائيلية ؛ والمواجهة بين القوى الوطنية التي ترغب في تقليص التبعية وتأكيد هوية المنطقة الحضارية من جانب والنخب الحاكمة المتحالفة مع الدول الكبرى من جانب آخر ؛ والمواجهة بين الأقطار العربية الغنية والفقيرة ؛ والمواجهة بين الأغنياء والفقراء داخل كل قطر ؛ والصراعات القطرية على الحدود ؛ والصراعات الداخلية بين الاقليات والأغلبية . وتوقع الباحث أن تلعب الطبقة المتوسطة الدنيا الدور الحاسم في خوض هذه الصراعات المتعددة سواء ضد القوى الخارجية او النخب المحلية الحاكمة . وسيكون شعارها في هذه المعارك الصراعية ضد السلطة : الأصالة ، والعدالة ، والاستقلال ، والمشاركة الديمقراطية . وستستخدم الاسلام كغطاء حضاري وكوسيلة للتعبئة السياسية الجماهيرية . وقد جاءت معظم

ويؤسفنا أن نقول : إن مثل هذه الفرص لا تتوفر كثيراً هذه السنوات داخل الوطن العربي نفسه - باستثناء ندوات مركز دراسات الوحدة العربية .

دعا المركز الهليليني الى ندوة هذا العام ، حوالى خمسين من المتخصصين بالشؤون العربية والاسلامية ، وجعل موضوعها هو الشرق الاوسط في الثمانينات . وقد ألقى فيها اربعة عشر بحثاً على مدى خمسة ايام . وقد اتاح منظمو الندوة مجالاً زمنياً كافياً للحوار والنقاش حول كل بحث . وادار معظم الجلسات الاستاذ فيتاكيوتس بحسم وعدل وخفة روح عالية .

أولاً : النظام الاجتماعي الجديد في الوطن العربي

افتتحت الندوة اعمالها ببحث قدمه د . سعد الدين ابراهيم (استاذ علم الاجتماع بالجامعة الامريكية بالقاهرة) عما سماه بالنظام الاجتماعي العربي الجديد . ومقولته الرئيسية هي أن النفط قد خلق موجة هائلة من التحولات الاجتماعية الكيفية في البناء الاجتماعي العربي لا في أقطاره الغنية فقط ، وإنما أيضاً في أقطاره الفقيرة على السواء . وتضارع هذه الموجة في عمقها وشمولها موجات التغير الثلاث الرئيسية التي اجتاحت الوطن العربي منذ بدء القرن التاسع عشر ، حينما أعاد العرب والغرب اكتشافهما لبعضهما البعض . الموجات الثلاث السابقة هي : (١) التغلغل والاختراق الغربي الامبريالي للوطن العربي وما أحدثه ذلك من تحولات في الهياكل الرئيسية للمجتمع العربي وما أدى اليه من تشوه واختلال وتطور لامتكافئ : (٢) الموجة التي أحدثها أخذ العرب المتزايد بالعلوم والمعارف والتكنولوجيا الحديثة : (٣) النضال ضد الاستعمار من أجل الاستقلال والوحدة وبناء الدولة العصرية .

إن النفط كمحرك رئيسي لموجة التغير

« الإصلاحات » التي فرضت من أعلى بهدف التحديث السريع دون مراعاة ابسط القواعد العقلانية للهندسة الاجتماعية .

أما ورقة الدكتور مايكل هدرسن فقد تناولت مسألة التحديث من خلال العلاقة بين الاسلام والعلمانية في التطور السياسي للمشرق العربي . وبداية يؤكد د. هدرسن أن النظرية التحديثية بصورتها المنقحة في أدبيات العلوم الاجتماعية الغربية قد تنبأت بأن التغيير الاجتماعي السريع لا بد من أن يتولد عنه توتر قد يأخذ شكل الصراع الطائفي والاثني . ويستشهد في ذلك بما كتبه هانتنغتون ودويتش في الستينات . لذلك لا تدهشه الصحة الاسلامية الحالية في الوطن العربي ، ولا يعتبرها ارتداداً معاكساً للتطور السياسي والاجتماعي التحديثي في المنطقة . فالاسلام في رأيه يستخدم كوسيلة لامتناس صدمات التغيير الاجتماعي السريع بالنسبة للشرائح الاجتماعية المهاجرة من الريف الى المدينة . وقد أصبح في السنوات الأخيرة قابلاً للتطويع السياسي بواسطة الجماعات المتصارعة في المجتمع العربي . فبعض الحكومات تستخدم الاسلام كمصدر « للشريعة » (مثل السعودية ، وفي بدء حكم الرئيس السادات) وللتعبئة السياسية في خدمة النظام الحاكم . وفي الوقت نفسه تستخدمه القوى المعارضة كوسيلة للتعبئة السياسية ضد الأنظمة الحاكمة - حتى لو كانت مظالمها في الأساس سياسية واجتماعية واقتصادية ، وليست مظالم دينية . ويذهب د. هدرسن الى أن القوة التحريكية العظيمة للاسلام في التعبئة السياسية يقابلها عجز فادح في قدراته التنظيمية والادارية للدولة الحديثة .

هذا فضلاً عن أن الاستخدام السياسي للاسلام يعني استبعاد شرائح اجتماعية مهمة من العملية السياسية مثل العناصر الليبرالية والأقل تديناً من المسلمين أنفسهم ومثل الأقليات المسيحية في بعض الأقطار . وهذه الشريحة

الابحاث المقدمة في الندوة لتتناول بمزيد من التفصيل والتمحيص محوراً أو آخر من محاور الصراع المذكورة اعلاه .

ثانياً : محاولات التحديث والاختناقات الناتجة عنها

قدم الاستاذ كيث لوري (مركز الدراسات البيزنطية ، ديميرتن أوكس) والاستاذ مايكل هدرسن ورقتين عما يمكن اعتباره اختناقات حضارية واجتماعية ناتجة عن محاولات التحديث السريع (Rapid Modernization) ، وما يترتب على ذلك من توتر اجتماعي وعدم استقرار سياسي . ركز الاستاذ لوري على التجربة الكمالية كنموذج للتغيير الاجتماعي القسري من أعلى . واختار لتحليله حقل التعليم الذي اشتمل على ثلاثة تحولات كيفية مهمة جدا منذ منتصف العشرينات في تركيا الجمهورية . وهذه على التوالي هي : تغيير الابدعية من العربية الى اللاتينية ؛ والإصلاح اللغوي الذي شمل « تنقية » التركية من كل الالفاظ العربية والفارسية ، واشتقاق مقابل تركي لها ؛ واعادة كتابة التاريخ التركي « وتنقيته » من الحقبة العثمانية . وخلص الاستاذ لوري إلى أن الإصلاح الأول كان بمثابة بتر جراحي قيصري بين الأجيال الجديدة وراثهم المكتوب بحروف عربية ، وخلق فراغاً عميقاً حاول القادة المحدثون أن يملؤوه بنقل حضاري واسع النطاق - ولكنه مصطنع - من الغرب . وأدى الإصلاح الثاني الى تفريخ آلاف الكلمات الجديدة كل عام بواسطة الجمعية اللغوية التركية ، لدرجة اصبح معها كل جيل تركي يتعلم لغة جديدة يستعصي فهمها على الأجيال السابقة والتالية . وأدى الإصلاح الثالث - والذي قامت به الجمعية التاريخية التركية - الى خلق شوفينية تركية موهلة في تطرفها وفي تمركزها الحضاري لدرجة افقدتها الحد الأدنى من المصادقية . ويذهب الدكتور لوري الى أن كثيراً من التوترات والصراعات الداخلية في تركيا الثمانينات يمكن تتبع جذورها في تلك

للموارنة ،روسيا القيصرية كحامية للأرثوذكس ، وانجلترا البروتستانتية كحامية للدروز ... الخ) .

وعرض د. صليبي الدور الذي قامت به الأقليات الدينية المسيحية في عصر النهضة العربية من بعث للتراث العربي ونقل للأفكار الحديثة . ويذهب الى أن حماسة بعضها للقومية العربية والعلمانية كان مبعثه ايجاد رابطة جديدة لأبناء الوطن الواحد تتجاوز أو تحل محل الرابطة الاسلامية العثمانية . غير أنه حينما بدأت الأغلبية السنية العربية تتقبل دعوة القومية العربية في جيل لاحق فإنها لم تفصل بين العروبة والاسلام . وجاءت دساتير معظم الأقطار العربية بعد الاستقلال تنص على أن دين الدولة الرسمي هو الاسلام . وقد كان ذلك مصدر خيبة أمل لمعظم الطوائف المسيحية . وأصبح المد العربي القومي منذ الخمسينات يعني بالنسبة لبعضها ، وبخاصة **الموارنة** ، بمثابة مد اسلامي مغلف يهدد كيائها ومصالحها . ثم كان المد الاسلامي الصريح في السبعينات تدعيماً لا يقبل الشك لهذه المخاوف . ويخلص د. صليبي الى أن الصورة في الوقت الحاضر بالنسبة للطوائف المسيحية في المشرق هي إما ذعر صاخب يستدعي حمل السلاح للدفاع عن الذات (الموارنة) او خوف صامت يؤدي الى التقوقع المستسلم على الذات او الهجرة على نطاق واسع الى خارج الوطن العربي .

رابعاً : النزاعات العربية - العربية

إن تحديات النظام العربي الجديد تشمل فيما تشمله الى جانب ما تقدم **اخفاق النخب الحاكمة** في الاستجابة الناجحة ليس للتعامل مع الحقائق الجديدة التي فرزتها **الطفرة النفطية** فقط، وإنما أيضاً لإخفاقها في انجاز المطالب القومية التي تبلورت منذ جيلين على الأقل وفي مقدمتها تحرير فلسطين والوحدة العربية . وقد تناولت عدة اوراق في الندوة - بشكل او بآخر - مظاهر ومضاعفات

الآخيرة بالذات قد تزايدت مخاوفها من الصحوة الاسلامية ، وبدأت تعبئ نفسها سياسياً في اتجاه عدائي متحفز للدفاع عن مصالحها المكتسبة . وقد أخذ ذلك في بعض الأقطار العربية صوراً جديدة وصلت الى حال الحرب الأهلية (لبنان) .

ثالثاً : الأقليات الدينية وازمة النظام العربي

الورقة التي قدمها الدكتور **كمال صليبي** (استاذ التاريخ بالجامعة الأمريكية في بيروت) التقطت أحد خيوط الورقة السابقة لتضع موضوع الأقليات الدينية في السياق التاريخي والاجتماعي المتغير لأقطار المشرق العربي . لم يقتصر عرض د. صليبي على الأقليات المسيحية ، وإنما شمل تطور الأقليات المسلمة غير السنية ، وهي الشيعة والدروز . احدى المقولات الرئيسة لبحث د. صليبي هو أن معاملة الأغلبية للأقليات الدينية في الدولة الاسلامية حتى القرن الثامن عشر كان يعتمد في الأساس على درجة ولاء هذه الأقليات واحترامها لهيبة الدولة وسلطانها وليس على اعتبارات الاختلافات الدينية أو اللاهوتية . وقد تمتعت هذه الأقليات بقدر كبير من الاستقلال الداخلي (النظام الملي) الممنوح لها من الدولة وبتسامح الأغلبية السنية . طبعاً كان هناك استثناءات لتلك القاعدة بين الحين والآخر . بدأت الأوضاع مع ذلك تتغير نتيجة الضعف المتزايد للامبراطورية العثمانية من ناحية ، وتزايد التدخل الأوروبي من ناحية ثانية ، والتطور الاجتماعي والاقتصادي للأقليات من ناحية ثالثة . وركز الدكتور صليبي على الفترة الممتدة من اواسط القرن التاسع عشر الى الوقت الحاضر ، وعلى العامل الخارجي الغربي في بسط الحماية على الأقليات المختلفة كوسيلة للتدخل في شؤون الامبراطورية العثمانية وتوطئة لتكريس النفوذ او حتى اقتسام المشرق (فرنسا الكاثوليكية كحامية

أن الحرب الباردة العربية قد تسلت الى تلك الساحة ايضاً . فمع استمرار اغلبيه الأقطار التعاطف مع الارتيريين ، الا أن بعض الأقطار العربية الآن اصبحت مؤيدة لاثيوبيا وبعضها اصبح محايداً . بل إن المؤيدين لكفاح الشعب الارتيري من الأقطار العربية قد انقسموا الى مناصر لجبهة التحرير الوطني الارتيري مقابل آخرين يناصرون الجبهة الشعبية لتحرير ارتيريا .

وقدم الدكتور عباس كليدار (الاستاذ بمدرسة العلوم الشرقية والافريقية بجامعة لندن) ورقة ناقشت صراحة موضوع العلاقات العربية - العربية . وكانت المقولة الأساسية في ورقته هي أن الوطن العربي في حال انقسام وتشردم منذ عقد الستينات ؛ وما نراه اليوم وفي المستقبل المنظور هو مزيد من الانقسام و « البلقنة » (Balkanization) . وفي التذليل على غياب أي إجماع عربي استشهد الدكتور كليدار ببعض المسائل الحيوية على الساحة العربية مثل ، فلسطين ، والأزمة اللبنانية .. اما الدكتور قاسمية (استاذة التاريخ في جامعة دمشق) فقد ركزت على أن هناك إجماعاً عربياً على الأهداف فيما يتعلق بالمسألة الفلسطينية . وأن ذلك الإجماع لا يقتصر على الحكام والأنظمة وإنما - وذلك هو الأهم - على مستوى الجماهير العربية من الخليج الى المحيط . ومع التسليم أن الحكام يختلفون في الوسائل ، وحتى يحاول بعضهم استغلال القضية دعائياً وسياسياً ، الا أن ذلك هو دليل على مركزية المسألة في الوجدان العربي وفي السياسة العربية . واستشهدت على ذلك باللحظات المهمة التي توحد فيها العرب حول تلك القضية او احد انعكاساتها حينما بدت المواجهة مع اسرائيل جادة او شبه جادة - مثل حربي ١٩٦٧ و ١٩٧٣ ، وضرب المفاعل النووي العراقي ، وازمة الصواريخ السورية ، وقصف بيروت بالقنابل . كما استشهدت بالاجماع العربي على اعتبار منظمة التحرير الفلسطينية هي الممثل الشرعي الوحيد

هذه الاخفاقات في سلوك النخب الحاكمة مع شعوبها وفي علاقاتها مع بعضها البعض .

ركزت ورقة قدمها د . أرنولد هوتنجر (صحافي الماني متخصص بالشؤون العربية) عن أزمة الحكام العرب منذ هزيمة الأنظمة في حرب ١٩٦٧ على يد اسرائيل . فقد كانت احدى نتائج اخفاقهم في تلك الحرب وفي حسم الصراع العربي - الاسرائيلي عموماً ازدياد خوفهم من شعوبهم . وقد ترجم ذلك الخوف نفسه بازدياد إجراءات الأمن الداخلية لحماية أنفسهم . وأصبح معظم هؤلاء الحكام لا يثق الا في أقرب المقربين ، لا على أسس أيديولوجية او مواقف سياسية ، وإنما على أسس القرابة الدموية والعشائرية . فاصبح الأقارب والأقارب فقط يعينون في المراكز الحساسة في الدولة القطرية ... وأصبح الأمر بالنسبة لتلك النخب الحاكمة بمثابة عزلة شعبية في قلاع حصينة داخل بلادهم . فهم لا يثقون في شعوبهم ولا تثق فيهم شعوبهم ، وأكثر من ذلك لا تثق أي نخبة قطرية حاكمة في نخب الأقطار الأخرى المجاورة وتبادلها نظرة العداء والشك . وأصبحت المسافات بين كل قلعة حصينة والأخرى مملوءة بجماهير معادية وإن كانت صامتة في معظم الأحيان . وأصبحت الشعارات والقضايا العربية الكبرى والأمر كذلك قنوات ، لا للعمل المشترك بين هذه النخب ، ولكن لتبادل الاتهامات والصراع العربي - العربي .

وقد أشارت ورقة الدكتور روبرتو البيوني (مدير معهد الشؤون الدولية في روما) الى السياسة الخارجية للرئيس معمر القذافي ، ذهب الباحث الى أن سعيه الدائب لانجاز وحدة عربية قد أصيب بالاحباط في عقده الأول ، وهو الأمر الذي جعله يتجه جنوباً نحو العمق الافريقي . وركز الدكتور دافيدبول (الاستاذ بجامعة ماننستر) على الصراع في ارتيريا ، وبين أن معظم الأقطار العربية قد تعاطفت مع الشعب الارتيري معنوياً ومادياً طوال الستينات في كفاحه ضد اثيوبيا ، إلا

المتحدة والاتحاد السوفيتي في الثمانينات . وإن محاور التماس في مسرح المجابهة هي فلسطين (الصراع العربي - الاسرائيلي) و الخليج و القرن الافريقي . وفي كل محور من تلك المحاور تصطف الدول المعنية بالمنطقة في استقطاب ثنائي حول كل من القوتين العظميين . التيار الثاني : هو تبلور مذهب مونرو سوفياتي جديد ، يعطي الاتحاد السوفياتي نفسه بمقتضاه حق التدخل في الأقطار المجاورة له (كما فعل في افغانستان) حفاظاً على مصالحه الحيوية ، وفي مقدمتها ما يشاع عن الاحتياجات المتوقعة للسوفييت من النفط الخارجي (العربي !) . التيار الثالث : هو استمرار بل وزيادة اعتماد الغرب على نفط الشرق الأوسط . التيار الرابع : هو استمرار حالة التشردم والانقسام العربي الذي من شأنه خلق فراغ يغري القوى الأعظم بالتدخل للمثله . التيار الخامس : هو الزوال التدريجي لعقدة فيتنام لدى الولايات المتحدة والتي كانت تمنعها في السبعينات من التدخل العسكري ، فهي تبدو الآن في ظل رئاسة رونالد ريجان اكثر استعداداً لاستخدام القوة العسكرية . الاتجاه السادس : هو تآكل المكانة الاحتكارية لاسرائيل كقاعدة وحيدة للولايات المتحدة في الشرق الأوسط . فهناك الآن دول شرق اوسطية عربية على استعداد لمنحها القواعد والتسهيلات العسكرية . هذه التيارات مجتمعة ومتفاعلة من شأنها في رأي الدكتور بحيري أن تجعل من منطقة الشرق الأوسط في العقد القادم مسرحاً ملتهباً للحرب الباردة ، وربما الساخنة ايضاً .

اما الورقة الختامية في الندوة فقد قدمها الدكتور علي الدين هلال عن الاسلام والنظام العالمي . وقد أوضح باديء ذي بدء أن معظم الدراسات الكثيرة التي ظهرت في السنوات الأخيرة عن الصحوة الاسلامية قد ركزت على العوامل والنتائج الداخلية . ولم تحظ المضاعفات الدولية للمد الاسلامي بقدر مماثل من الدراسة والتحليل . لذلك ركز الدكتور هلال على ما سماه

للشعب الفلسطيني ، واستمرار ذلك الاجماع رغم تذبذبات وانقسامات سياسات الأنظمة .

أما الدكتور لوتشيانني ، فقد تناول موضوع النفط العربي والعلاقات المتوقعة بين الدول المنتجة والشركات المتعددة الجنسية . ويلاحظ الدكتور لوتشيانني أن العرب - بعكس كل ما يقال - قد أداروا معركتهم النفطية بمهارة فائقة ، سواء في جانبها السياسي ، كسلاح ضغط دبلوماسي اثناء وبعد حرب تشرين الأول / اكتوبر ١٩٧٤ ، او في جانبها الاقتصادي من حيث الاسعار والسيطرة المتزايدة على عمليات الانتاج والنقل والتكرير والتسويق . كما أن العرب عموماً ، رغم بعض الأمثلة الصارخة القليلة في سوء الاستخدام ، قد نجحوا في توظيف عائدات النفط لتنويع قاعدتهم الاقتصادية والتوسع في خدمات التعليم والصحة والرفاهة الاجتماعية لشعوبهم . وقد حاول الدكتور لوتشيانني أن يستقرىء المستقبل من خلال عدة سيناريوهات ممكنة في العلاقة بين الأقطار المنتجة والشركات العملاقة في ميدان النفط . وقد توقع أن أسوأ ما يمكن أن يحدث هو صراع تنافسي مكشوف بين الطرفين من شأنه أن يخلق ارتباكاً في الاقتصاد العالمي . أما السيناريو « المفضل » فهو استمرار التعاون بين المنتجين والشركات على مستواه الحالي ، وهو الأمر الذي يمكن أن يحقق استقراراً اقتصادياً عالمياً .

خامساً : الشرق الأوسط والعالم

خصص اليوم الأخير في الندوة لموضوع الشرق الأوسط والعالم ، واستمع فيه المشتركون الى ورقتين من الدكتور مروان بحيري (استاذ التاريخ بالجامعة الأمريكية في بيروت) والدكتور علي الدين هلال (استاذ العلوم السياسية بجامعة القاهرة) . كانت ورقة د . بحيري عن الشرق الأوسط بين القوى الأعظم ، وركز فيها على ستة تيارات متنامية في هذا الصدد . الأول : هو بروز المنطقة كمجال مجابهة ساخن بين الولايات

الدكتور هلال : ان هناك تنسيقاً بالغاً بين الدول الاسلامية في منظمات الأمم المتحدة - الأمر الذي يجعل نمط تصويتها متضامناً الى حد كبير . ومع ذلك ، يقول الدكتور دسوقي إن الاسلام - كقوة روحية وتعبوية هائلة - يتم عادة «تأميمه» (Islam has been nationalized) بواسطة كل دولة لخدمة مصالحها القطرية في المقام الأول .

إن الصورة العامة التي يخرج بها المتتبع لأعمال الندوة هي صورة قاتمة نوعاً ما . فالشرق الاوسط خلال عقد الثمانينات سيظل يشهد صراعات خلفتها عقود سابقة ، وعلى رأسها الصراع العربي - الاسرائيلي ، **وصراعات جديدة داخلية واقليمية وعالمية** جلبتها الطفرة النفطية . وإن الاسلام في كل ذلك سيمثل دوراً احتجاجياً وتعبوياً كبيراً جداً في ايدي من لا يملكون وفي ايدي الغاضبين من ابناء المنطقة . فالنظام العربي القائم بسبب تكديس الأموال **والسلاح** يبدو مثل قلعة او مجموع قلاع عملاقة ، ولكن هذه القلاع تقف على رمال صحراوية متحركة □

« الاسلام السياسي » او « الاسلام المُسيَّس » على السياسة الخارجية للأقطار الاسلامية . ويعرض حال ثلاثة بلدان - هي ليبيا والسعودية وايران - للاسلام في كل منها تأثير واضح وصريح على توجهاتها الخارجية ، وخلص الدكتور هلال الى أن هناك اختلافات كيفية هائلة في السياسة الخارجية لكل منها . كما أنه فحص الأيديولوجيات الاسلامية السياسية من حيث هي تقول شيئاً صريحاً او ضمناً عن العلاقات الدولية . فوجد نقاط ارتكاز مشتركة بينها جميعاً ، اهمها : (١) تقسيم العالم الى مسلمين وغير مسلمين ؛ (٢) ان هناك تأمراً دائماً على الاسلام بواسطة غير المسلمين ؛ (٣) إن على المسلمين أن يتراصوا متحدّين في مواجهة هذا التأمّر ؛ (٤) الاعتماد على الذات الاسلامية . لاحظ الدكتور هلال أيضاً أن هناك نمواً مستمراً في المنظمات الاسلامية الدولية الرسمية (التي تشترك فيها الحكومات) مثل مؤتمرات القمة الاسلامية والبنوك الاسلامية وما اليها . وهناك نمواً مماثلاً في الحركات الاسلامية الاجتماعية التي تضم اعضاء من دول اسلامية مختلفة . وأخيراً لاحظ

ندوة « المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب »

بغداد ، ١٢ - ١٤ ايلول / سبتمبر ١٩٨١

في إطار التطلعات والتوجهات القومية للمؤسسات والاتحادات والمنظمات العربية المعنية بشؤون النقل والمواصلات ، وتجاوباً مع ظروف المرحلة الحاضرة التي تجتازها الأمة العربية في طريق نضالها ، ضد الاستعمار والصهيونية ومختلف الاعداء ، وفي سبيل تحقيق المزيد من الخطة العملية على طريق الوحدة العربية الشاملة ، انعقدت ندوة « المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب » في بغداد ولفترة من ١٢ - ١٤ ايلول / سبتمبر ١٩٨١ . وقد قام بتنظيم هذه الندوة ، مركز دراسات الوحدة العربية (بيروت) بالتعاون مع نقابة المعلمين في الجمهورية العراقية ، ونقابة المهندسين العراقيين (بغداد) .

في ميدان النقل البري ناقشت الندوة تسعة ابحاث هي :

- الطرق البرية في المشرق العربي
- شبكات النقل في المغرب العربي
- الحج وطرق المواصلات في البلاد العربية
- اطار عام لقطاع النقل في الوطن العربي
- اطار عام لتطوير شبكة الطرق العربية

جرى افتتاح الندوة بكلمات من ممثلي الجهات الثلاث المنظمة للندوة ، عرضوا خلالها الأهمية الكبيرة للمواصلات في الوطن العربي ، ودورها في هذه المرحلة ، من تطور الأمة العربية . وتواصلت اثر ذلك اعمال الندوة وعلى مدى ثلاثة ايام ، ومن خلال خمس جلسات عمل طويلة .

- الوسائل غير المباشرة لتحقيق الوحدة العربية .

ولم تقتصر اعمال الندوة على استعراض هذه المواضيع ، او البحوث التي بلغت خمسة عشر بحثاً ، وثمانية تعليقات ولكنها كانت غنية بجلسات النقاش الحية المفتوحة والجادة والموضوعية ، فزادت في مساهمة الندوة لهدف انعقادها . لقد أجمعت مختلف البحوث والتعليقات على اهمية المواصلات في الوطن العربي وعلى دورها كسبيل مهم من سبل التقارب العربي . فقد مهدت وسائل الاتصال منذ فجر التاريخ لهذا التقارب ، وكانت دوماً قناة من قنوات تبادل المصالح وانتقال السكان والبضائع ، كما كانت حافزاً من حوافز الاستمرار في توثيق العلاقات القومية والانسانية وربط او اصرها .

وفي الجلسة الختامية ، اقرت الندوة بالاجماع - في ضوء الاتجاهات العامة لسير عمل الندوة - مجموعة من التوصيات التالية :

أولاً : النقل البري بالطرق والسكك الحديدية

(١) التنسيق والتخطيط بين اقطار الوطن العربي ، بما يحقق تنمية سليمة في قطاع النقل من خلال تنظيم مؤسسي يتابع المراحل الاساسية في العملية ، والأخذ بنظام موحد لتبيان انواع الطرق والجسور والقناطر وتصميمها ومواصفاتها الفنية وانشائها وتحديد ابعادها والسرعة المسموح بها وتوفير مستلزمات الحركة فيها من محطات وقود ودور استراحة وورش تصليح .

(٢) اجراء المسوح الدقيقة والموسمية للطرق وحركة السير عليها وبخاصة الرئيسية منها مع تفصيل مناسب يبين عدد المركبات وانواعها والتركيز على نقاط البداية والنهاية والنقاط الحيوية منها عن طريق الاحصاءات والبيانات

المشتركة

- شبكة الطرق البرية والموارد المالية
- شبكتا الطرق البرية والخطوط الحديدية
لربط الاقطار العربية ببعضها وربطها بالعالم الخارجي
- نظرة الى الطرق البرية في المشرق العربي
- السكك الحديدية في الوطن العربي .

وفي ميدان النقل البحري ناقشت الندوة سبعة مواضع هي :

- المواصلات البحرية في الوطن العربي
- اهمية المواصلات والنقل في حالة الحرب مع العدو الصهيوني
- الخليج العربي طريقاً للمواصلات العربية
- النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز
- مضيق هرمز ، ضرورة ضمان حرية الملاحة فيه وتأثيره على دول الخليج العربي
- اثر احتلال الجزر العربية في الخليج العربي على المواصلات البحرية العربية
- الاهمية الجغرافية لمضيق باب المندب .

كما ناقشت الندوة اربعة ابحاث تتعلق بالاتصالات ، والنقل الجوي في الوطن العربي :

- المواصلات السلكية واللاسلكية في الوطن العربي
- اثر المواصلات على السياحة في البلاد العربية
- توحيد العلامات المرورية بين الاقطار العربية
- المواصلات الجوية في الوطن العربي .
واستعرضت الندوة تجارب الحرب في المواصلات ووسائل تحقيق الوحدة العربية ، وشملت المناقشة :

- أثر قيام اسرائيل والمشاريع التي تقوم بتنفيذها على المواصلات بين البلاد العربية
- دروس الحرب مع ايران من ناحية المواصلات

(٤) تبني الاقطار العربية النظام المقترح في مشروع اتفاقية قانون البحار حول الملاحة في المضائق الدولية ، لأنه يضمن قدرأ كافيأ من الحرية لمزور السفن العربية وغيرها من السفن الأخرى في المضائق الدولية .

(٥) التأكيد على الحق العربي في استرجاع الجزر العربية الثلاث ، لضمان سلامة الملاحة العربية في مضيق هرمز .

(٦) بناء القوة الذاتية العربية للوقوف بوجه الاعتداءات والاطماع والتصرفات الكيفية واللاقانونية ضد أمن وسيادة الأمة العربية وضد حرية الملاحة في منطقة الخليج العربي . وتوفير القدرة على حماية الاساطيل العربية التجارية .

ثالثاً : النقل الجوي

(١) الدعوة لاعتبار النقل الجوي على القطاعات العربية نقلاً داخلياً ، وفصله عن نطاق الاتحاد الدولي للنقل الجوي فيما يتعلق بألية تحديد الاجور ، والاسعار ودعوة الحكومات العربية الى تشجيع هذه الخطوة عن طريق رفع القيود المفروضة على حقوق النقل في هذه القطاعات وتخفيض او الغاء رسوم الطيران بهدف خفض الاسعار .

(٢) تشجيع اسلوب التشغيل المشترك بين شركات الطيران العربية ، على أن لا يكون ذلك هدفاً بل وسيلة للوصول الى تأسيس شركة طيران عربية موحدة .

(٣) دعوة شركات الطيران العربية الى تطوير الشحن الجوي للبضائع ، وتشجيع تأسيس شركة عربية خاصة به للتمكن من مسانيرة الحاجات المتزايدة ، والمساهمة في حركة التبادلات التجارية بين الاقطار العربية .

(٤) دعوة شركات الطيران العربية من خلال الاتحاد العربي للنقل الجوي الى انشاء مراكز

المعتمدة وفق نماذج ومقاييس موحدة لمختلف اقطار الوطن العربي وصولاً الى شبكة متكاملة تيسر وسائل الاتصال .

(٣) تسهيل عمليات العبور التي تستهلك وقتاً طويلاً ، وجهداً ضائعاً يعرقل حركة النقل الدولي ويضر بمصلحة بلدان المنطقة منفردة ومجتمعة ، ومحاولة تخفيف الاجراءات وتوفير التسهيلات التي تؤمن للمسافرين الراحة ، ووضع نظام موحد يمكن الالتزام به في تيسير هذه الجوانب بما يكفل انسياب المسافرين والبضائع .

(٤) توفير الخرائط الصحيحة والحديثة للطرق البرية والمعلومات التي تمكن المواطن العربي من معرفة وطنه والوقوف على وسائل الاتصال بابناء شعبه عن طريق اعداد معجم عربي موحد لمواقع المدن العربية والاقسام الادارية والمقاطعات والوحدات الجغرافية بشكل مفصل .

(٥) توحيد العلامات المرورية بين الاقطار العربية ، واعتماد تسميات وارقام محددة ، لانواع الطرق باعتبارها مظهراً من مظاهر وحدة انظمة النقل في الوطن العربي .

ثانياً : النقل البحري

(١) اعتماد استراتيجية بحرية عربية تضمن زيادة مساهمة الاقطار العربية في السيطرة على حركة تجارتها الخارجية ، وبموجب ما توفره الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري .

(٢) اعتماد سياسة قطرية ، وقومية عربية لدعم الاسطول البحري العربي ، وتوفير مستلزمات النمو لهذا الاسطول .

(٣) دعم الجهود المبذولة لربط الموانئ العربية بخطوط ملاحية منتظمة تسهم في تنشيط التبادل التجاري بين الاقطار العربية .

العربي .

(٥) ايجاد جهاز عربي مركزي للنقل والمواصلات تتفرع عنه هيئات متخصصة بالابحاث والدراسات والمعلومات والاحصاءات والتنسيق لتسهيل مهمة وضع الخطط وتصميم وتنفيذ المشاريع القطرية والقومية وفق اسس سليمة .

(٦) دعوة اجهزة السياحة والاعلام للتنسيق مع الاجهزة المعنية بتشجيع السياحة العربية الداخلية واصدار الخرائط والنشرات والارشادات التي تساعد المواطن العربي على معرفة وطنه والاهتمام بتطوير خدمات المسافرين لتوفير سبل الراحة والسلامة لهم .

(٧) الدعوة الى قيام صناعات عربية تخدم أنشطة قطاع النقل والمواصلات .

(٨) تعريب الملاكات العاملة في الموانئ والمطارات وشركات النقل .

وفي ختام الندوة اعربت الجهات المنظمة للندوة وكل من شارك فيها عن تسجيل الشكر للمؤسسات والمنظمات العربية والدولية التي ساهمت في اعمال الندوة ، ومن بينها : الأمانة العامة للجامعة العربية ، والصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي ، واللجنة الاقتصادية لغربي آسيا (الاكوا) ، واتحاد المهندسين الفلسطينيين ، والاتحاد العربي للناقلين البحريين ، والاتحاد العربي للنقل البري ، لتبليغهم الدعوة والمشاركة بابحاث قيّمة ومناقشات حية في هذه الندوة . كما ابدت الندوة شكرها للمؤسسات والاتحادات العربية والقطرية كافة ولكل المساهمين في هذه الندوة ومناقشاتهما لما قدموه من مشاركة علمية نافعة . كما اعرب المشاركون عن شكرهم لمنظمي الندوة على جهودهم الطيبة ، وكذلك عن شكرهم على حسن الوفادة □

متخصصة للصيانة وتخزين قطع الغيار والتدريب في بقع جغرافية مختارة من الوطن العربي بهدف الاكتفاء الذاتي في هذا المجال وضمان استمرار تشغيل الاساطيل في اثناء الطوارئ والأزمات .

رابعاً : الاتصالات السلكية واللاسلكية

(١) انشاء مشاريع للكابلات البحرية لربط اقطار المشرق العربي مع المغرب العربي عبر البحر المتوسط والبحر الاحمر ، لتجاوز ثغرة وجود الكيان الصهيوني ويكون رديفاً للاتصالات عبر الاقمار الصناعية التي بوشر بتنفيذها .

(٢) دعوة الاقطار العربية الى الالتزام باستخدام التلكس في الحروف العربية بدل اللاتينية لتيسر الخدمة بلغة المواطن العربي .

خامساً : توصيات عامة

(١) اعتماد خطط تنفيذ شبكات الطرق والسكك وتطوير الموانئ والمطارات والنقل البحري والجوي والاتصالات السلكية واللاسلكية وفق استراتيجية عربية موحدة .

(٢) دعوة الاتحادات العربية والنوعية والمنظمات المعنية الى عقد ندوات متخصصة بموضوع النقل والمواصلات .

(٣) عدم تقويم مشاريع المواصلات البرية من وجهة نظر الجدوى الاقتصادية للمشروع فقط ، لأن حصرها في مجال التكلفة الاقتصادية يفقدها عناصر حيوية ، لها مساس مباشر بالمصلحة المشتركة بين ابناء الشعب العربي الواحد .

(٤) دعم صناديق التمويل العربية وزيادة رؤوس اموالها لتذليل الصعوبات التي تعترض تنفيذ مشاريع النقل والمواصلات في الوطن