

النقل

أثره في زيادة وتنظيم الاستثمار الزراعي

عندما عقد المؤتمر الزراعي الأول لاحظت خلو موضوعاته من الإشارة إلى النقل وأثره في الاقتصاد القومي بصفة عامة والاقتصاد الزراعي بصفة خاصة إلا إشارة بسيطة بقلم قلبي باشا فهمي تدور حول ضرورة تخفيض تعريفات النقل . وفي خلال فترة الدراسة لم نتلق عن النقل وأثره في الاقتصاد القومي إلا كلاماً على هامش هذا الموضوع الحيوى الهام وهذا الإهمال لشئون النقل أنتاج أثره البعيد في عدم تنبه الأذهان والتفتاتها إلى أهميته الكبيرة فأهملنا أمره من البداية وأغفلنا خطره ولم نهىء الأذهان إلى وثيق صلته بمستقبلنا الاقتصادى حتى إذا خرجنا إلى الحياة العامة ومضينا شوطاً في العمل الحر لمسنا التأثير الواسع المدى للنقل في الحياة الاقتصادية . ولقد دفعتنا المتاعب والآلام التى لمسناها في حياتنا العملية من سوء وسائل النقل في مصر إلى الاتجاه لدراسة النقل كناحية من نواحي النشاط الاقتصادى لها ارتباطها الوثيق بالنواحي الأخرى ولها أثرها الفعال فيها كذلك .

وفي الواقع أن من يتصل بالحياة الاقتصادية ليلس أثر النقل واضحاً قوياً . فظاهر أن تيسير المواصلات الناشئ عن التقدم العلمى هو الذى جعل الأسواق تتسع فتصبح عالمية بدلاً من محلية ضيقة محدودة وتبع ذلك زيادة الاستهلاك ورخص الحاجيات وتوفر مادتها للمستهلك ثم بالتالى نمو القوى الشرائية للأفراد وازدياد حاجياتهم وما يترتب على ذلك من ازدياد قوى الإنتاج وما يدفع إليه هذا من تنظيم أساليبه والتفنن فيه .

والنقل ولو أنه عملية تداولية إلا أنه صاحب الأثر الأكبر في خلق قيمة السلع وجعلها ذات منفعة .

وسيدور الكلام في مقالنا هذا عن حالة النقل في مصر وأثر تحسينها في خلق منافع لكثير من السلع والحاصلات وسنكتفي بالزراعية منها — والتي يذهب الكثير منها الآن سدى لما في حالة النقل من نقص كبير .

تتلخص علاقة المزارع بالنقل في : —

١ — النقل خارج المزرعة وبهم الزراع في هذه العملية أن تصل إليهم البذور والأسمدة والآلات بنفقات قليلة وأن يصدروا محاصيلهم إلى الأسواق بنفقات مناسبة .

ب — النقل داخل المزرعة وهو عملية تختص بذات المزارع وعليها المعول الأكبر في نظام الإدارة الزراعية . وفي مصر نجد أنه مع التهام الملكيات الكبيرة لمعظم المساحة المزروعة ، فإن نظام الاستغلال الزراعى يعتمد على المزارع الصغيرة — الصغيرة جداً — وذلك لالتجاء الملاك إلى التأجير لصغار الزراع . وتشتيت الأرض بهذه التجزئة يجعل أمر النقل داخل المزرعة شاقاً والوسيلة المستعملة فيه هى الجمال والدواب التي تنقل إلى الأرض السماد والبذور وتنقل منها المحاصيل المختلفة ولا ريب أن تكاليف الدواب وإن لم تكن أكثر من نفقات النقل الآلى فهى أبطأ منه وأصعب ولكن هذه الطريقة هى الوحيدة المواقفة لنظام الاستغلال الحالى والمترتبة على وضعه . أما فى المزارع الكبيرة — وهى قليلة ومحصورة فى أفراد — فإن مشكلة النقل تجد حلها الطبيعى القائم على المجهود الخاص لأصحابها والمقصود عليهم وحدهم . نفعه فتستخدم الدوائر الكبيرة وسائل النقل الحديثة .

أما عن النقل خارج المزرعة وهو ما يرمى إليه مقالنا هذا فهو الخطوة الأخيرة لعمليات الإنتاج وأولى عمليات المبادلة . وسيدور كلامنا فيه على أمرين : الأول بسط حالة النقل الحالية وبيان قصورها وسوءها وأثر ذلك فى ضياع منافع لكثير من المنتجات الزراعية . والثانى شرح أثر تحسين حالة النقل

في زيادة المنفعة لكثير من السلع الزراعية وأثر ذلك في تحسين استغلال الأرض الزراعية استغلالاً موقفاً .

تتلخص دراسة حالة النقل الحالية في بيان الأسواق المختلفة للمحصولات الزراعية وبيان وسائل النقل من أمكنة الإنتاج إليها . وأهم المحصولات التي اختصت بالرعاية هي المحصولات المعدة للتصدير وأولها القطن ثم البصل والبيض ولقد كانت وسيلة نقلها هي السكك الحديدية والنقل المائي إلى الموانئ حيث تنقل بحريا إلى أسواقها الخارجية . أما المحصولات التي تتداول داخلها وأهمها الغلال والخضر والفاكهة والحيوانات الحية ومنتجات الحيوان الأخرى التي تكاد تنحصر أهم أسواقها في المدن الكبرى كالحفاظات وعواصم المديريات فلم تجد من الرعاية إلا الحظ القليل .

ويلاحظ أنه بينما يتوزع إنتاج الغلال والحيوان في جميع أنحاء القطر نجد أن إنتاج الفاكهة ومنتجات الحيوان تشتهر بها مناطق معينة حتى ليكاد بعض أنواعها يكون محليا .

ويعتمد نقل الغلال أكثر ما يعتمد على النقل المائي بينما ينحصر نقل الحيوان في السكك الحديدية غالباً وتتنافس السكك الحديدية والنقل البري على نقل حاصلات الفاكهة والألبان والبيض .

وستحاول فيما يلي أن نشرح بإيجاز حالة وسائل النقل المختلفة ومدى مساهمتها لحالة الاستهلاك والإنتاج من الوجهة الاقتصادية . وإنه لمن المناسب أن نبدأ هذا الموضوع بالإشارة إلى ما جاء عن النقل في تقرير لجنة كان لها أكبر الأثر في الاقتصاد القومي المصري خلال ربع القرن الماضي ألا وهي لجنة التجارة والصناعة المؤلفة سنة ١٩١٦ بقرار مجلس الوزراء والتي يعتبر تقريرها دستورياً سارت عليه الحكومة في سياستها التجارية والصناعية ، فقد أشارت اللجنة في تقريرها إلى تحسين أحوال التجارة والصناعة في مصر عن طريق

العناية بوسائل النقل واقترحت اللجنة أن تشتري الحكومة خطوط شركات السكك الحديد الضيقة حتى يترتب على ذلك توحيد تعريفات النقل التي أشارت اللجنة إلى ارتفاعها ارتفاعاً غير مناسب وطالبت بخفضها . كما أشارت إلى الإهمال الذي تلقاه الملاحة النهرية مع أن امتداد الخط الحديدي الرئيسي موازياً للنيل وعلى بره الغربي يجعل النقل النهرى كبير الأهمية بالنسبة إلى البر الشرقى وقالت اللجنة بضرورة الاهتمام بالملاحة النهرية وإنشاء موانئ نهرية وافية بالغرض وتحويل الترع الكبيرة إلى ترع ملاحية صالحة لمرور السفن الكبيرة واهتمت اللجنة أن تثبت بصفة خاصة أن تحسين الملاحة النهرية غير خطر على إيرادات السكك الحديدية وأشارت اللجنة كذلك إلى أهمية النقل البرى ونوهت بضرورة الاهتمام به . وأخيراً جاء في تقريرها عن النقل البحرى ما ملخصه وربما كانت مصر من دون بلاد العالم أجمع التي تعتمد على غيرها اعتماداً كلياً من حيث مواصلاتها البحرية ولذا فهي لا تستطيع أن تسير في مواصلاتها البحرية على ما يلائم مصلحتها بل هى خاضعة لما يخططه الأجانب ومع أن وضعها الجغرافى ووجود قناة السويس بها يكفلان لها من الوجهة العملية طرقاً سريعة للمواصلات إلا أنها لا تستطيع استغلال ذلك إلا بما يسمح به أصحاب الأساطيل الأجنبية .

وإنه لما يملأ النفس بالأسى أن نجد الحكومة قد قطعت شوطاً بعيداً فى تنفيذ مقترحات اللجنة فيما يتعلق بنواحى النشاط التجارى والصناعى وتركزت شؤون النقل مهمة أشد الإهمال مع ما للنقل من الأهمية الكبرى فى الحياة الاقتصادية ، ولولا مجهود بنك مصر وبعض الأفراد لظلت حالة النقل كما هى منذ أن كتبت اللجنة تقريرها .

وإننا لنستعرض هنا حالة النقل بمختلف وسائله استعراضاً تقصده به إلى الإحاطة الكاملة فتشكم عن كل وسيلة من وسائله على حدة .

١ — النقل بالسكك الحديدية : تعتبر السكك الحديدية الوسيلة الأساسية للنقل في مصر وتقوم الحكومة بإدارتها فيما عدا بعض خطوط من السكك الضيقة تقوم باستغلالها شركات ثلاث والسكك الحديدية أقدم وسائل النقل في مصر ونلخص في الجدول التالي حالتها مستقاة من الإحصاء السنوى العام لسنة ٣٩ — ٤٠

وإن دراسة هذا الجدول اثبتت بجلاء سوء إدارة هذه المؤسسات فمثلاً نجد أن الكيلو متر الواحد من خطوط السكك الحديدية يمر عليه كل ساعتين قطاراً ويبقى المدة الباقية بدون استعمال وقس على ذلك ما أخذ كثيرة يمكن استنتاجها من دراسة هذا الجدول .

وقبل أن نستمر في شرح هذا الموضوع نذكر شيئاً عن اقتصاديات السكك الحديدية يعيننا على فهم تفاصيله . تتميز السكك الحديدية بعدة مميزات تجعل لها وضعاً اقتصادياً فريداً : —

(١) إن المشرف على السكك الحديدية يكون مالكا لجميع عناصر النقل وهذا لا يوجد في أى وسيلة أخرى من وسائل النقل كما أنه يستلزم ضخامة رأس المال .

(٢) معظم رأس مال السكك الحديدية غير متحرك إذ يظل ثابتاً في الأبواب التي تصرف فيها ولا رجعة له مطلقاً .

(٣) ضخامة المصروفات الإنشائية (رأس المال الثابت) .

(٤) نسبة المصروفات الإضافية التي لا علاقة لها بحركة النقل كبيرة جداً .

هذه المميزات جعلت السكك الحديدية مشروعات ضخمة رأسمالية تقوم بها الحكومات أو شركات متحدة تحت إشراف الحكومات . وهذه الظروف نفسها جعلت استغلال السكك الحديدية أمراً صعباً شائكاً فهي لا تقبل المنافسة كما أن احتكارها قد يسيء لمصلحة الجمهور لذلك رأينا الاتجاه القومى العام

إيرادات محصلة من نقل :		المسافات التي قطعها القطار			عدد العربات		عدد الآلات	عدد الخطوط	عدد محطات الخطوط	طول الخطوط	
بضائع	ركاب	مخاططة	بضائع	ركاب	بضاعة	ركاب					
٢٧٠٣٣٧٤	١٢٤٠٣٧٣	٢٠٥٠٠٠٧	١٦٠١٥٠٠٠	١٦٠١٥٠٠٠	١٦٠١٤٨	١٠١٨	٦٦١	٢٨	٦١٩	٣٦٠٤	سكك حديد الحكومة ...
٨٤١٨٠	١٢٤٠٣٧٣	١٠٠٣٣٢	٦٥٢٤٩٠	١٣٦٣٨	١٤٦٧	٣٤٤	١١٩	—	٢٤٥	١٠٠٤	سكك حديد الدلتا الضيقة ...
٢٧٠٣٣٨	١٢٤٠٣٧٣	١١٥٠٤٩٩	—	—	٣٦٧	٩٠	+ ٢٣ ديزل	—	٥١	٢٥٣	سكة حديد وجه بحري ...
١١٨٠٩	١٢٤٠٣٧٣	٤٦٥	—	—	٢١٨	٥٣	١٦	—	٣٢	١٥٨	سكة حديد القوم الضيقة ...

يرمى إلى تدخل الدولة في النقل عموماً والسكك الحديدية بوجه خاص .
والتدخل الحكومى فى السكك الحديدية يتلخص فى أوجه ثلاثة :

أ — الإشراف الحكومى : ويقصد منه . أن تقوم الدولة بوضع الأنظمة
التي تدير عليها شركات السكك الحديد ولا تخرج عنها وذلك للمحافظة على
مصلحة الجمهور وسلامته .

ب — التملك الحكومى : وهو أن تقوم الحكومة بتقديم المال اللازم
لإنشاء السكك الحديدية ولا يعنى ذلك أن تقوم الحكومة بإدارتها .

ج — الإدارة الحكومية . وفيه تقوم الحكومة بامتلاك وإدارة السكك
الحديدية .

ولكل وضع من هذه الأوضاع مؤيدون ومعارضون ولو أن لكل منها
في الحقيقة الظروف التي لو توفرت لجعلته خيراً من أخويه .
ومن دراسة الجدول السابق نجد أن ثلاثة أرباع السكك الحديدية تملكه
الحكومة والربع الباقي خطوط ضيقة تديرها شركات ثلاث في ثلاث مناطق
متميزة .

النقل البرى : يمكننا أن نلخص الخطة التي يدير بها استغلال حركة النقل
البرى في شكل قصة بسيطة فلدينا سائق أو ميكانيكى ذو مواهب سبق له العمل
في حركة النقل يقوم باستئجار أو امتلاك سيارة للنقل ويعمل بها بين بلدين .
ثم يتقدم به الزمان فيمتلك أكثر من سيارة أو قد يتحد مع بعض إخوانه
في عمل شركة بسيطة وقد يواتيهم الحظ فيقومون بتحويل شركتهم إلى شركة
مساهمة ثابتة الأركان وبذلك أصبح لدينا الآن سبع شركات مساهمة للنقل
في الأرياف منها خمس لنقل الركاب واثنان لنقل البضائع .

والتعامل مع هذه الشركات والأفراد القائمين بالنقل من أنعب العمليات
فليست هناك تعريفة منظمة ولا نظام للتأمين على البضائع بل تقدر أجور النقل
ارتجالاً وكثيراً ما تقبل المساومة ومن النادر أن يلجأ للوزن لتقدير الأجر

وإذا لجأ أحدهم لذلك فبدافع من المظهرية الساذجة حيث يرى العجب العجيب فأجر نقل النبق كأجر نقل القطن كأجر نقل البيض لا فرق بينهما من غير رعاية للمبدأ الاقتصادى المقرر فى تقدير تعريفه النقل أى مبدأ تحديد التعريف على أساس ما تتحملة وحدة النقل . ولذا وجب على الذى يريد التعامل مع هؤلاء أن يقوم بعملية الاتصال بجميع الشركات والأفراد الذين ينقلون إلى بلد واحد وأن تتوفر له خبرة خاصة فى هذا وعندئذ يرى الاختلاف للتفاوت فى الأجور . وعليه أن يختار أقلهم أجراً وأصدقهم وعداً وفى هذا ما فيه من العناء . أما إدارة حركة البضائع فجعبية وغريبة وأصدق وصف لها هى أنها تسير بدون ضابط ولا نظام محدود بل حسب الهوى والمزاج . وإذا كان التعامل مع هؤلاء على نظام الشحنة الكاملة فالويل لنا من سوء الخلق وسوء المعاملة وكذب المواعيد . ويبدو لنا أن الحكومة لم تتدخل فى أمر النقل البرى إلا فى الأمور البعيدة عن مصلحة الجمهور والى لا تنتج عنها إلا مصلحة السكك الحديدية فقط فهى لم تضع نظاماً لتأمين مصالح الجمهور ولا فكرت فى إيجاد هيئة مباشرة يلجأ إليها بالشكوى من سوء التعامل مع القاعين بأمر النقل البرى ولا وضعت تعريفة موحدة للنقل تلزم بها جميع المشتغلين به من أفراد وشركات .

ولمشكلة النقل بالسيارات ناحية أخرى هى حالة الطرق التى تسير عليها هذه السيارات فليس هناك مراء فى أن حالتها غير صالحة ولا تناسب بأى حال التقدم العلمى والمهندسى العظيم الذى وصلت إليه البشرية كما أنها لا تلائم النشاط الاقتصادى الضخم الحالى . ولولا هذه الطرق الحديثة التى أنشئت على عجل لتلائم حاجيات الظروف الطارئة لكانت مصر وحيدة فى وصمة الخلو من الطرق الحديثة .

وملاحظة أخرى جديرة بالتسجيل هى عدم مراعات العدالة فى توزيع شبكة ما يسمى بالسكك الزراعية إذ نجد أن هناك قرى تتمتع بخدمات السكك

الحديد والنقل المائى والنقل البرى بينا قرى أخرى لا يوجد من الطرق ما يصلها بأقرب مدينة بل إن هناك مناطق بحالها خالية من سبل المواصلات فمثلا القرى الواقعة غرب بحر يوسف فى مصر الوسطى والقرى الواقعة شرق نهر النيل فى الوجه القبلى وكثير من قرى الوجه البحرى لا تستطيع الوصول إليه إلا بواسطة الدواب ولا يتسع المقام هنا لشرح تفاصيل هذه الحالة ولكن المتصلين بالحياة الاقتصادية زراعية وصناعية وتجارية يلمسون أثر هذا النقص واضحاً جلياً فى بنحس قيمة هذه المناطق الإنتاجية المحرومة وبالتالى فقر هذه الجهات وعدم عمرانها .

النقل المائى : مصر من أقدم بلاد العالم استعمالاً للماء فى النقل وقد كان حتى إنشاء السكك الحديدية فى القرن الماضى الطريق الوحيد للنقل البعيد المدى . وانا لنجد آسفين أن مصر قد حباها الله بطرق للنقل المائى لا تحلم بها أمة من أمة الأرض وهى مع ذلك عنها غافلة وعن استغلالها متكاسلة فنهر النيل باعتباره المصدر الوحيد للخصب فى هذا البلد نجده يتوسط تماماً المناطق المزروعة ومنه تتفرغ ترع ضخمة عظيمة تصلح للملاحة ولكنها غير مستغلة . ولقد كان النهر بحالته الطبيعية مناسباً لحالة النقل منذ مائتى سنة مثلاً ولكنه الآن بعد التقدم الفنى فى أداة النقل أصبح عاجزاً عن أن يلائم هذا التقدم لعدم التعهد والتفكير فى النهوض بتطهير مجراه بل إن النهر ليصبح خطراً فى أوقات التخاريق على المراكب الشراعية الكبيرة التى كثيراً ما تنحصر فى الجزائر المنتشرة خلاله . أما الترع الصالحة الموجودة فلا يتجاوز مجموع أطوالها سنه ١٩٣٩ - ١٦٠٠ كيلو متراً منها حوالى ٣٥٠ كم لا يتعدى عرض كل منها عشرة أمتار . فهى بوضعها الحالى لا تتسع إلا لأصغر المراكب . ولقد سبق أن أشرنا فى هذا المقال إلى تقرير لجنة التجارة والصناعة وذكرنا أنها أثبتت أن الاهتمام بالنقل المائى لا يؤثر فى إيرادات السكك الحديدية إلا أننا كما سبق أن لاحظنا أن تقرير اللجنة أودع فى زوايا النسيان بالنسبة لأمر النقل .

وبتميز النقل المائى بأنه أرخص وسائل النقل — ولو أنه بطيء —
وتكاليف صيانة المرافق الخاصة به من أرخص ما يمكن . لذلك كان من
واجب الدولة المستنيرة أن تجعل هذه الوسيلة هى طريق المواصلات الوحيد
للسلع غير القابلة للتلف كالقطن والسماد والآلات الزراعية والعلال . ولكن
إرادات السكك الحديدية التى تنفرد بكل أنواع الحظوة والرعاية من المشرفين
على وسائل النقل لا توجه إلى تحسين أى وسيلة من وسائل النقل الأخرى .
إن حالة النقل الحالية جعلتها أضعف وسائل المواصلات عموماً ولا يلجأ
إليه إلا فى ظروف خاصة . أهمها وجوب توفر شحنة كاملة . وفى الغالب نجد
أن معظم ما ينقل بهذه الوسيلة إنما يقوم به تجار يمتلكون هم وسيلة النقل
وذلك لانعدام الأمانة فى طائفة المراكبية الذين يتوارثون هذه الصناعة . وعدم
أمان عملية النقل ذاتها . فى أوقات النحاريق وإغفال عين العناية الحكومية
عن تأمين هذا الخطر .

ولقد أدى ضعف الحركة على هذا النقل إلى اتحاد الشركتين الرئيسيتين
المشتغلتين فى هذه الصناعة فى هيئة شركة محاصة . واتفق هذه الشركة الجديدة
مع السكك الحديدية على توزيع حركة نقل الأقطان بينهما .

النقل البحرى : ليس لنا من الخبرة العملية ما يؤهلنا للكلام على هذه
الوسيلة من وسائل النقل بنفس الوضوح الذى تكلمنا به عن الوسائل السابقة
ولكن ما قرأناه وما سمعناه من التعاملين بهذه الحركة ليؤيد ما سبق أن ذكرته
لجنة التجارة والصناعة والذى لحصناه فى مقدم مقالنا هذا . فحتى قيام هذه
الحرب لم تكن هناك أساطيل تجارية مصرية جديدة بالسيطرة على حركة النقل
وتوجيهها لمصلحة المصريين . ولولا مجهود بنك مصر وبعض الأفراد لما كان
هناك شئ إطلاقاً . فيما عدا تلك القلة الضئيلة من المراكب الشراعية التى تنتقل
بين شواطئ مصر والشام .

نقل الأضبار : إذا كان نقل المحاصيل والأشخاص هو الوسيلة الإيجابية لانتفاء عملية الإنتاج ومبدأ المبادلة . فإن لنقل الأخبار أكبر الأثر في تنظيم هذا النقل . وهذه الأخبار التي تؤثر في حياتنا الزراعية هي أخبار التداول في الاسواق الرئيسية للمحاصيل وأخبار عملية النقل ذاتها . ولا ريب أن انتظام وسرعة نقل هذه الأخبار له من الأثر الواضح في المصالح الشخصية للزراع ما لا يحتاج لتدليل أو برهان . فالمشاهدات اليومية في حياة الزراع تثبت كلامنا هذا وهي من الكثرة بحيث تحتاج للمجلدات لتعدادها .

ووسائل نقل الأخبار ثلاثة : البريد . التلغراف . التليفون . وتدير حركة البريد مصلحة مستقلة . بينما يدير حركة التلغراف والتليفون مصلحة واحدة تابعة لمصلحة السكك الحديدية . وخدمات هذه المصالح لا تشمل كل القطر بنسبة واحدة فلا يوجد من مكاتب البريد التي تؤدي جميع أشغال البريد إلا ١٥٠ مكتباً . معظمها في المحافظات وعواصم المديرية . بينما توجد ١٧٠ قرية من قرى القطر المصري البالغ عددها ٢٠٠ قرية لا تتمتع من خدمات مصلحة البريد إلا بالبريد الطواف الذي يستغرق يومين أو ثلاثة لوصول الخطاب . أما مكاتب التليفون والتلغراف فلا يوجد منها إلا ٦٠ مكتب معظمها في المحافظات وعواصم المديرية والمراكز . أما القرى فلا يتمتع منها بخدمات التلغراف أو التليفون إلا بعض عشرات . أما الآلاف الباقية فلكي يصلها تلغراف فيجب دفع رسم إضافي يسمى «المسافة» تقوم بتقديره مصلحة التلغرافات . ومفروض فيه أن يكون أجراً لساع خاص يقوم بتوصيل الرسالة من مكتب التلغراف إلى المرسل إليه في قريته .

أثر قرية هامة النقل في زيادة وتنظيم الاستثمار الزراعي : أثبتنا فيما سبق على وصف حالة النقل الحالية في القطر المصري . ونريد الآن أن نشرح أثر تحسين حالة النقل في زيادة الثروة الزراعية بصفة خاصة والثروة الأهلية على وجه العموم .

وإنما لنجد أنه ، كقاعدة عامة ، إذا حدث تحسين في وسائل المواصلات أدى إلى خفض تكاليف النقل فإن ذلك يستتبعه حتماً ازدياد في رخاء المنطقتين اللتين تحسنت المواصلات بينهما . وتفسير ذلك أن تخفيض تكاليف النقل أو ازدياد سرعته يؤدي إلى إيصال سلع كانت قليلة القيمة في مناطق إنتاجها إلى حيث تكون الحاجة إليها شديدة أو تكون قيمتها فيها مرتفعة . فيعمل بذلك على توفرها في هذه المنطقة فتباع بأسعار أرخص بالنسبة لمنطقة الاستهلاك وأغلا بالنسبة لمنطقة الإنتاج . ونتيجة ذلك أنه في منطقة الاستهلاك نجد أن توفرها بأسعار أقل يؤدي إلى رفع القوة الشرائية للأفراد فيستغلون الوفرة الحادث في استهلاك وحدات جديدة أو إشباع حاجات جديدة لم يكونوا يشبعونها أصلاً . أما في منطقة الإنتاج فإن دخول نقد جديد عليها يساعدها في الحصول على حاجات لم تكن معروفة قبلاً أو ازدياد استهلاكها للسلع القديمة أو ازدياد رأس مالها الإنتاجي .

هذه الحالة (أي ازدياد الاستثمار الزراعي) تحدث لو لجأنا إلى تخفيض تعريف النقل وحسنا سبله . ولكن تحسين وسائل المواصلات يمنحنا في مصر فرصة أخرى هي تنظيم الاستثمار الزراعي على أساس أوفق وأدعى لازدياد الثروة . ويضيق بنا المقام عن حصر فرص هذا التنظيم ولكننا سنورد هنا أمثلة لما يعود علينا من تحسين وسائل النقل وتؤدي لتنظيم الاستثمار الزراعي .

وأول ما يجدر ذكره في هذا المقام هو الأثر الذي يحدثه ربط المناطق المحرومة من سبل المواصلات بطرق النقل السريعة مع الأسواق الرئيسية وهذه المناطق كثيرة متعددة أقربها للذكر هي القرى العديدة الموجودة الآن والتي تعتمد في مواصلاتها على الجمال وغيرها من الدواب فقط ، ولقد سبقت الإشارة إلى هذه القرى عند الكلام على النقل البري .

وماني هذه المناطق هي الواحات المصرية تلك المناطق (الحليمة القدر التبعة

(لخط) القى لم يعن بها العناية الكافية مع أنها مورد خصب للثروة الزراعية .
إذ تبلغ جملة أراضيها المزروعة ٥٠٦٥٤٨ فداناً مقسمة كالآتى : —

أراضى محاصيل ونخيل بالفدان	مراعى بالفدان	فدان
٦٨٠٢١	٦٣٣٩٣	١٣١٤١٤ =
١٦٧٩٣٥	٠٤٢٨٤	١٧٢٢١٩ =
٠٤٦٤٦٧	١٥٦٩٤٤٨	٢٠٢٩١٥ =

ويزرع فى الواحات محاصيل القمح والشعير والأرز وهو عماد غذاء
الأهالى إلا أن معظم شهرتها فى البلح والزيتون علاوة على أنه تزرع بها جميع
أصناف الموالح وقد كان المتوسط السنوى لأسعار البلح بالجملة فى أسواق القاهرة
والإسكندرية فى عام ١٩٣٧ متراوحاً بين ٩٠ — ١٢٢ قرشاً حسب الصنف
للفنطار بينما كان سعره فى واحة : —

سيوه ١٥ — ٢٠ قرشاً . البحرية ١٧ — ٢٠ قرشاً . الداخلة ٢٥ — ٣٠
قرشاً وتختلف الأسعار حسب المواصلات . وفى كثير من الواحات تتعرض
معظم محصولات الأهالى للبوار والتلف إذا تعذر وصول العرب الرحل الذين
يتبادلون وإياهم السلع .

إن مساحة المراعى الموجودة بالواحات وبشبه جزيرة سيناء تبلغ ٢٢٤٨١٣٥
فداناً وهى مساحة كفيلا بتربية ضعف هذا العدد من المواشى يغنيها إذا تحسنت
المواصلات عن الاستيراد من الخارج الذى كلفنا عام ١٩٣٩ مبلغ ٨٣٣٣٢
جنيهاً فى استيراد حيوانات حية للحوم ومسلى وزبد طازج ومبلغ ٤٨٦٠١
جنيهاً فى استيراد بلح وعجوة . ذكرنا أن مثيلهما يبور فى الواحات .

ولسنا أول من أشار بضرورة ربط الواحات المصرية بوسائل سهلة وسريعة
ورخيصة من المواصلات . ولكننا نرجو أن نكون آخر من ينادى بذلك .
وهناك منطقة أخرى من موارد الثروة الزراعية مجهولة كل الجمل هى

منطقة جبل علبه وتنمو بها نباتات برية لها قيمة اقتصادية ولا ينقصها الاستغلال إلا طريق المواصلات السهلة السريعة . وغيرها مناطق أخرى سنخصص لها مقالا مستقلا .

وعلاوة على ذلك فتحسين وسائل النقل له أثر فعال في إعادة تنظيم وسائل الاستغلال الزراعى على شكل جديد أحسن وأوفق . ذلك هو نظام التخصيص الإقليمى . فما لا شك فيه أنه من الوجهة الفنية يعتبر التخصيص أحسن وسائل الاستغلال والإنتاج سواء فى الصناعات التحويلية أم فى الزراعة . والتخصيص فى الزراعة له وجهان : الاول التخصيص فى العمل وهذا لا يعنينا الآن . والثانى هو تخصيص كل منطقة من مناطق القطر لإنتاج محاصيل معينة . وهذا النوع من التخصيص يستلزم وسائل نقل سريعة وسهلة ورخيصة بحيث تكون مصاريف إنتاج السلعة فى المنطقة الخاصة مضافاً إليها مصاريف النقل أقل من مصاريف إنتاجها فى منطقة الاستهلاك . ولنظام التخصيص الإقليمى هذا فوائد جمّة نذكر منها على سبيل المثال : تخصص المنطقة فى إنتاج محاصيل قليلة وواحدة يجعل احتياجاتها للماء موحدة . وبذلك يمكن إحكام توزيع المياه والاستفادة منها إلى أقصى حد ممكن . كما أن تخصص الزراعة فى إنتاج محاصيل قليلة واحدة يجعلهم متخصصين فى إنتاج هذه المحاصيل وأكثر إتقاناً لوسائل إنتاجها وبذا يزداد متوسط محصول الفدان كما أن اختلاف الجو والتربة يجعلان كل منطقة من مناطق القطر أكثر ملاءمة لإنتاج محصول معين فإذا تخصصت فى إنتاجه فإن متوسط محصوله يزداد .

كما أن اختلاف الأصناف من المحصول الواحد فى منطقة واحدة يؤدى إلى تدهور أصناف هذا المحصول نتيجة للتلقيح الخلطى والاحتياج إلى بذل جهود ومصاريف طائلة فى إنتاج تقاوى نقيّة ممتازة . ونظام التخصيص يوفر علينا هذه الجهود . والنظام التخصصى يساعد على نشر الإنتاج الكبير وهذا بدوره يجعل قيام مصانع الصناعات الزراعية سهلاً وميسوراً وليست الصناعات

الزراعية هي الصناعات الغذائية فقط ولكنها تشمل مختلف الصناعات التي تعتمد على خامات زراعية . فمن النخيل مثلاً نجد منتجات مختلفة بعضها غذائي وبعضها غير ذلك .

وأمر آخر يستتبع تحسين وسائل النقل هو ازدياد عمران القرية المصرية وترقية أحوالها . فانخفاض تكاليف النقل سيؤدي إلى سهولة توفر مواد البناء الحديثة في القرية وبالتالي يسهل بناء مساكن للفلاح من مواد أحسن وبنظام أصح وأوفق وتيسر الأدوات الصحية بثمان يناسب ماله الفلاح فيقبل على تركيبها في منزله . وتوفر المساكن الصحية الجيدة في القرية سيؤدي إلى إقبال الطبقة المثقفة على القرية . فتستطيع أن تفيد البيئة الزراعية من ثقافتها وحيويتها بما يحرك القوة الكامنة في القرية إلى ما فيه خيرها ومنفعتها . وتحسين سبل المواصلات سوف يؤدي إلى تحسين وسائل الدعاية الزراعية والصحية والاجتماعية بما يعود على الفلاح بالخير العميم . وكذلك يؤدي تحسين سبل المواصلات إلى تيسير التعليم لعدد كبير من الأطفال الذين يعوقهم الآن سوء المواصلات عن التحق بخدمات المدارس الابتدائية وغيرها الموجودة بالباد . وانتشار التعليم سوف يؤدي إلى الطفرة بالحياة الاجتماعية بالقرية من هذا الاحتياط الذي هي فيه إلى مستوى أرق بكثير .

وتحسين المواصلات سوف يساعد على انتشار الآلات الزراعية الحديثة التي لا يعوق انتشارها إلا ارتفاع أثمانها الناشئ عن ازدياد تكاليف نقلها من ناحية ومن ناحية أخرى ازدياد مصاريف صيانتها نتيجة لقلة الورش المشغلة بالتصليح وسوء المواصلات بين البنادر التي توجد فيها وبين القرى التي توجد بها الآلات — وكما أنه سوف يؤدي إلى التغلب على هذين العاملين . ولأرب أن نتائج انتشار هذه الآلات لا تخفى على أحد .

ولا يجب أن يقتصر تحسين وسائل المواصلات على النقل الداخلي . ولكنه يجب أن يشمل وسيلة النقل الخارجي — وهي النقل البحري — فإننا نجد

الفلاحه — ٤ —

أن أمام مصر عدّة فرص في الاستغلال الزراعى فلما تتاح لأمة من الأمم .
فتوسطها بين القارات ووجود قناة السويس بها يجعلان اتصالها بمختلف أمم
العالم من أسهل وأسرع ما يمكن وهذا يجعلها فى مركز تستطيع منه أن تغزو
الأسواق الأجنبية بمنتجاتها قبل أى أمة أخرى . فمثلا محصول كالبصل نجده
تحتكر الأسواق الأوربية فترة من الزمان قبل وصول محصول البصل الأسبانى
وغيره من محاصيل الأمم الأخرى . والخضروات تستطيع مصر أن تحتكر
الأسواق الأوربية طول فترة الشتاء بدون منافس ، وغير ذلك من الأمثلة
التي يجدها الباحث ولا نستطيع حصرها هنا .



اقتراحات لترقية وسائل المواصلات فى مصر

لقد بسطنا حالة النقل فى مصر وشرحنا كيف تؤثر ترقيتها فى زيادة الثروة
الزراعية وترقية الحياة الاقتصادية بصفة عامة . ونحب أن نذكر فيما يلى بعض
الآراء والمقترحات التى نراها مؤدية لترقية حالة النقل فى مصر :

أولاً — تنسيق خدمات وسائل النقل المختلفة : أهم ما يجب عمله لتنسيق
وسائل النقل هو تخصيص كل وسيلة لنوع معين من النقل . فالسكك الحديدية
تختص بالنقل السريع الطويل المدى . والنقل المائى يحتكر نقل المحاصيل
الغير قابلة للتلف سواء طال المدى أو قصر . وإن فى امتداد السكك الحديدية
موازاة للطرق الرئيسية للنقل المائى وهى النيل وروعى الاسماعيلية والمحمودية .
يجعل مثل الضرورى تقسيم المحاصيل بينهما تقسيماً خاصاً لمصلحة التعامل
والتيسير له . كما أن هذا الوضع ذاته يجعل خدمات النقل البرى ضرورية
للأثنين ولا يمكن قيامهما بدونها إلا إذا قصرناهما على البلاد الواقعة عليهما .
حيث تقوم السيارات بإيصال محصولات البلاد البعيدة عن السكك الحديدية
أو النيل إليهما

وعلى ذلك نجد أنه من الضروري العمل على إنشاء شبكة من الطرق تتجه عمودية على خط السكك الحديدية والنيل . ويجب أن تكون هذه الطرق من أحدث طراز . ومن العدل بعد ذلك أن نحصل ضريبة طرق على أصحاب السيارات تعادل في ميزانية المشتغلين بهذا النقل فائدة رأس المال المستغل في الخطوط الحديدية وما إليها من المؤسسات الثابتة في السكك الحديدية . ولا ريب أن هذه الضريبة — وهي موجودة فعلاً — يجب انفاؤها في رصف الطرق الزراعية الموجودة وإنشاء طرق جديدة . كما يجب تطهير مجرى النيل بحيث يصبح صالحاً لرسو المراكب الكبيرة المحمولة وبحيث يمكن إيصاله ملاحياً بالبحر مباشرة كما يجب إنشاء موانئ نهريّة حديثة لتأتمن التقدم الفني الحديث .

ثانياً — نعمم خدمات التليفون والتلغراف والبريد: سبق أن بينا عند الكلام على حالة نقل الأخبار كيف أهملت القرى من خدمات المصالح الثلاث المذكورة . ونحن ننتهز هذه الفرصة للتقدم باقتراح متواضع لا يتكلف كثيراً بينما منافعه لا تحصى . فنحن نرى في كل قرية تليفوناً تعدّه الإدارة بدار العمدة يسير على نظام يعتبر بالنسبة للتقدم العظيم في التليفون أثرياً . وتقوم الدولة بدفع مصاريف عامل التليفون يقوم تقريباً بالعمل المكتابي المطلوب من العمدة . واقتراحنا يرمي إلى تحويل نظام هذا التليفون إلى نظام حديث يتصل بسترال حديث في دار المديرية مباشرة وبدا تتصل القرية بالمديرية بسهولة ومنها يمكن الاتصال بأي قرية من قرى المديرية . كما يتصل هذا السترال بجميع المصالح الحكومية الأخرى التي يتصل بها التليفون الحالي والتي لا يتصل بها . وإذا شئت أريحية السادة المسؤولين بحمل الاتصال بالقرية عن طريق خطين تليفونيين بدلاً من خط واحد كان ذلك أفضل وأدعى إلى ازدياد العمران . ويستعمل هذا التليفون بعد هذا النظام الجديد علاوة على الأعمال الإدارية التي يستعمل فيها التليفون الحالي في تأدية خدمات مكاتب التليفون والتلغرافات المعتادة فيعين عامل تليفون إضافي يقوم باستلام الاشارات التلغرافية الواردة

وإرسال الرسائل الصادرة . وتحصيل الرسوم المختلفة من الأهالى نظير استعمالهم التليفون فى المخبرات التليفونية المختلفة والإشارات التلغرافية الصادرة . كما يقوم بمهمة وكيل مكتب البريد حيث يتعهد ببيع طوابع البريد واستلام وتسليم الرسائل البريدية العادية والمسجلة والحوالات البريدية والطرود وغيرها . ويلغى عندئذ هذا النظام العتيق المسمى بالبريد الطواف وتستعمل السيارات فى توزيع مراسلات البريد من المكاتب المركزية على القرى المختلفة .

على أن فوائد هذا النظام لا تقتصر على خدمة العمل الزراعى فحسب بل هى تمتد فتحتمل الأمن العام كذلك والمتصلين بالقرى يعرفون معنى ذلك تمام المعرفة . فالنظام الحالى لتليفون العمدة كثيراً ما يتطرق إليه الفساد وعندئذ ينقطع الاتصال بالقرية تماماً ويصبح التبليغ عن الجرائم وغيرها من المستحيلات .

ثالثاً — السلك الحديدية الكهربائية : قامت الحكومة منذ عدة سنوات بتنفيذ مشروع كهربائى ضخم أنشأت بمقتضاه ثلاث محطات كهربائية فى العطف والسرو وبلقاس مجموع قوتها ١٨٩٠٠ كيلووات وتوزع التيار الكهربائى فى شبكة كهربائية طولها ٣٦٥ كم بضغط ٣٣٣٠٠ فولت ولكن تصميمها وضع على تحمل ضعف هذا العدد وتصل هذه الشبكة التيار الكهربائى إلى عشرين محطة طلبات منها ٢ للرى وثمانية عشر للصرف . وقد بلغت نفقات تنفيذه ٥٢٤٠٠ ر ٢٠٥٢٤٠٠ جنيه منها ١٣٣٠٠ ر ١٠١٣٣٠٠ جنيه تكاليف الطلعات والباقي تكاليف محطات التوليد والشبكة الكهربائية . وتنتشر هذه الشبكة فى مديريات البحيرة والغربية والدقهلية . وتقوم بصرف مديريات الوجه البحرى .

ولقد كان جديراً بهذا المشروع علاوة على ذلك أن يحول منطقة شمال الدلتا إلى منطقة صناعية زراعية عامرة لو سهلنا إجراءات توصيل الكهرباء إلى البنادر والقرى التى تمر فيها الشبكة الكهربائية . وخلاصة هذا الاقتراح هو أن تقوم السلك الحديدية بإنشاء خطوط مواصلات من السلك الحديدية الكهربائية تنتشر خلال الوجه البحرى كله . ولا أعتقد أن نفقات هذا

المشروع ستكون كبيرة بالنسبة لفوائده أو أنها ستكون أكبر من نفقات إنشاء خطوط سكك حديد بحارية . ومما لا ريب فيه أن انتشار المثلث واستعماله في المنطقة المذكورة ذو فوائد ومنافع أكثر من أن تحصر وأعظم من أن تعد.

رابعاً — النقل الجوى : وفي ختام هذا البحث الطويل أرى أن ألفت النظر إلى وسيلة جديدة من وسائل المواصلات تدل الأحوال الحالية على أنه سيكون لها أكبر الأثر في الحياة الاقتصادية بعد الحرب . تلك هي النقل الجوى . ومصر من هذه الناحية ذات مركز ممتاز عظيم الامتياز . وأوجه الاستفادة من هذه الفرصة في الاستثمار الزراعى كثيرة وعظيمة . وهى تهيئ لنا فرصاً كثيرة لمنافسة مختلف الدول الزراعية في الأسواق الأجنبية وبخاصة أسواق أوروبا . ولنذكر على سبيل المثال : زراعة الخضروات لأجل التصدير . فمصر ذات الجو الدافىء يمكنها إنتاج عروات شتوية من الخضار تباع في الأسواق الأوروبية حيث لا توجد زراعة فترة الشتاء بأعلى الأثمان . والطيران يعطينا فرصة من أعظم ما يمكن . فالطيارة الآن تقطع المسافة بين القاهرة ولندن في ١٩ ساعة وبين القاهرة ونيويورك في ٣٠ ساعة كما أننا نسمع الآن عن طائرات حملتها تبلغ ثمانية عشر طناً أى على قدر حمولة أربع سيارات لورى أو ست عربات سكة حديد صغيرة أو عربتان سكة حديد كبيرة وهى حمولة ضخمة تجعلنا نؤمل أن نرى في المستقبل القريب شركات زراعية ضخمة تدير آلاف الأفدنة لزراعة الخضراوات وتمتلك من الطائرات ما يحمل إنتاجها يومياً إلى أوروبا وأميركا وتعود من هناك محملة بما نحتاج إليه من بضائع تلك الجهات . ولا ندرى هل يعتبر هذا الكلام أحلاماً ووهماً أو هو آراء حقيقة بالتنفيذ والاتباع . ولكننا نرجو أن يتجه التفكير قبل الحكم إلى ما ينتجه هذا النظام من فوائد للاقتصاد الزراعى . والاقتصاد القوي لا تعد ولا تحصى . فيمكن أن نتدبر فيما ينتجه هذا النظام من توفير العمل المربح للعمال الزراعيين الذين يعيشون بلا عمل الآن . كما أن ما تستلزمه هذه الطائرات من أعمال صيانة وتصليح وإدارة يهيئ عملاً كثيراً للعديد من العمال . محمد على عبد الهادى