

قطار السراب

بقلم جواد نديم عدرة

التقى زملاءه صدفه وهو يغادر دار السينما، فتحدثوا. وكالعادة استحوذ الشأن الاقتصادي، وخاصة موضوع الموازنة والعجز، على حديثهم. كان هذا لقاءه الاول معهم، منذ ترك "نعيم السلطة"، الى "النعيم"، كما يطيب له وصف حاله الآن. وسمع منهم اعترافات ذكرته بنفسه حين كان يتجول في اروقة الحكم مستشاراً - مسائراً في النهار، ليعود الى صحبه شاكياً - ثائراً في الليل. قالوا له ان نسبة ٤٤,٦ في المئة لعجز الموازنة المحقق عام ٢٠٠١، والتي اعلنتها الحكومة رسمياً، لا تعكس واقع الامر. وأخبروه عن المرسوم رقم ٥٣٨٥ ٢١ نيسان ٢٠٠١ والذي تم بموجبه صرف ٢٠٠ مليار ليرة سجلت على العام ٢٠٠٠، مما يشكل زيادة في العجز ١,٤ في المئة، في وقت لم تقم الحكومة فيه بتسجيل مستحقات المقاولين للعام ٢٠٠١ ورواتب المعلمين المتعاقدين وكلفة شراء مواسم التبغ والتي تقدر بنحو ٢٢٠ مليار ليرة (وفق ادنى التقديرات) او زيادة في العجز ١,٦ في المئة اضافة الى مستحقات الضمان الاجتماعي السنوية والمقدر كحد ادنى بنحو ١٣٠ مليار ليرة او ١ في المئة كزيادة في العجز، مما يرفع نسبة العجز الاجمالية في موازنة ٢٠٠١ الى نحو ٤٨,٦ في المئة وفق هذه البنود.

ثم برزت وجهة نظر اخرى اشارت الى تأخير دفعات مستحقة لدى وزارة المال ومصرف لبنان وتحميل موازنة عام ٢٠٠٠ مبالغ كان من المفروض احتسابها في موازنة ٢٠٠١، اضافة الى الاستثمارات والمساهمات والتعويضات بقيمة اجمالية تصل الى نحو ٢٤٠٠ مليار ليرة مما يرفع العجز الى ٥٧,٧ في المئة تقريباً.

ورغم اختلاف الارقام يبقى الاستنتاج ان النسبة المعلنة (٤٤,٦ في المئة) ليست واقعية.

ومخافة ان ينصب الحديث على الرقم فقط، ولاعتقاده ان الخطأ في الارقام هو نتيجة لفدلكة فكرية او لموقع نفسي (وما عدا ذلك قابل للنصح)، قرر مراجعة الفدلكات والمناقشات والنتائج في الموازونات العامة منذ ١٩٩٣.

كانوا يتكلمون والصورة في ذهنه تتكون. سبق له وكتب عن السفينة المهدة بالغرق، كما سبق لرئيس البنك الدولي السيد ولفينسون ان حذر. ماذا لو ان السفينة هي الآن فعلاً غريقة والجميع "يتنفس تحت الماء"، والبعض قضى ومنهم من ينتظر؟ وجد المشهد معقداً، مأسوياً وربما هزلياً. فرسخت في ذهنه صورة مختلفة اخرى لقطار آلي مسبق البرمجة، يجلس في مقصورته الامامية سائقون ومستشارون وأصحاب نفوذ يسحبون على مساره الاقتصادي مقصورات وعربات، تجلس فيها ادارات ومواطنون يشكلون شعباً يراوح بين التناول والتشاؤم وفقاً للمناظر التي يشاهدونها، كل من مقعده، وان اعتقد بعضهم ان موجهي دفته الاقتصادية الجالسين في المقصورة الامامية يعرفون وجهة الوصول. ماذا لو ان للقطار عقلاً، يسرع حيناً ويبطئ احياناً وتتنوع مشاهدته فيتوقف ويسير كما يشتهي، ولا يملك احد ان يغير مساره، ما لم يتمكن من فهم رموزه واعادة برمجته؟ كان يعرف ان "الحياة لا تستمر الا بغفران او نسيان". ولكنه لم يتمكن من اسكات الذاكرة.

مشاهد من رحلة القطار (١٩٩٣-٢٠٠١)

ففي العامين ١٩٩٣ و ١٩٩٤ كانت بدايات الكلام عن تحريك العجلة الاقتصادية، وعن المساعدات الآتية وعن "عدم الحاجة للجوء الى زيادة الضرائب والرسوم... والديون [تستعمل] في شكل تؤدي معه الى زيادة الانتاج... وان خطة الحكومة هي الخفض التدريجي لمعدلات الفائدة" (الوزير السنيورة، مناقشات موازنتي عام ١٩٩٣ و ١٩٩٤)، كانت المشاهد خلاصة والقطار يسير. والناس بين معارض ومؤيد ومتأمل او غير مكترث. لكن الامال كانت كبيرة.

عام ١٩٩٦ مر القطار بأرض لاحت جرداء، وبدأت الضجة من مجلس النواب، فقيل لهم "ان جميع اللبنانيين راهنوا على ورود المساعدات الخارجية الموعودة من الاصدقاء والأصدقاء والتي لم يأت منها الا النزر القليل". وان عليهم "الالتكال على النفس" (الوزير السنيورة، مناقشات موازنة عام ١٩٩٦). واستمر القطار من مشهد الى مشهد. بعضها مريح وبعضها مزعج. وبدا للجميع ان في امكانهم قول اي شيء وحتى التحرك من مقصورة الى اخرى والانتلاف او الاختلاف، لكن مسار القطار محكم: ازدياد في الهبوط (عجز الموازنة)، وارتفاع في الآمال عبر توظيفات ومشاريع (ازدياد الدين العام).

وحين علت ضجة في القطار وبرزت اعتراضات من كثرة المطبات صعوداً او نزولاً، ذكروا: "ان وجود هذه الحكومة وممارساتها لسلطتها التنفيذية ما كان ممكناً لولا الثقة التي منحنا اياها المجلس النيابي الكريم. وليس صحيحاً أبداً اننا ننفذ خطة التنمية في معزل عن السلطة التشريعية" (الرئيس الحريري، مناقشات موازنة عام ١٩٩٧). ولما ارتفعت اصوات المسافرين حول الجدوى من وعود الاصدقاء وزياراتهم توقف القطار للقائهم او استضافتهم، قيل لهم: "انعقد مؤتمر اصدقاء لبنان في واشنطن وجمع ما بين ثلاثين دولة ومؤسسة. وهذا الاجتماع ما كان ممكناً لو لم تكن الدول والمؤسسات مقتنعة بأن البلاد تسيير وفق خطة اقتصادية صحيحة وسليمة". (الرئيس الحريري، مناقشات موازنة عام ١٩٩٧).

وفي العام ١٩٩٩ تغير المشهد. وكان كلام عن "التركة الثقيلة" وعن اعادة هيكلة الاقتصاد عبر وضع برنامج اصلاح مالي يكفل ذلك، وقد ذكر: "اذا كانت الحكومة السابقة قد ورثت ديناً بواقع مليار ونصف مليار... فماذا يجب ان تقول حكومتنا اذا اعتمدنا المنطق نفسه؟ نحن ورثنا ديناً بلغ ٢١ مليار دولار... ومن المؤسف ان بعض النواب لا يعرفون ما يسببه تركيز الثروة والمداخل في أيدي قليلة من عرقله حادة لأي نمو اقتصادي متواصل" (الوزير قمر مناقشات موازنة عام ٢٠٠٠).

وقيل ايضاً: "الهدف ليس محو الدين العام او عجز الموازنة بل خفض نسبة الدين العام من ١١٩ في المئة الى نحو ٩٦ في المئة ونسبة عجز الموازنة من نحو ١٥ في المئة الى ما دون ٥ في المئة من الناتج المحلي. والمعروف ان خدمة الدين العام، اي الفوائد التي تدفع على الدين العام، تشكل المصدر الاكبر للعجز في الموازنة، لذلك فانه يرجى ان يساعد الانخفاض في معدل الفائدة مع الوقت على خفض عجز الموازنة... وسنستأنف البحث في هذا [ملف الاصلاح الاداري]... وأنا من الموقعين على اقتراح قانون مع الرئيس حسين الحسيني وسائر الرفاق في اللقاء النيابي الوطني يرمي الى تعزيز استقلالية القضاء"... (الرئيس الحص، مناقشات موازنة عام ١٩٩٩). لكن القطار استمر في مساره فشكا المسافرون وتذمروا. وذهبت حكومة وجاءت اخرى، وكان مشهد آخر. وعاد الكلام عن تحريك العجلة الاقتصادية، فردد المسافرون: ما اشبه اليوم بالبارحة!

سر القطار وواقع الموازنات (١٩٩٣-٢٠٠١)

اثارت صورة القطار خيال المستشار، فتساءل كيف جرت كل هذه النقاشات والتغيرات السياسية من دون ان تتمكن (او ترغب) اي من الحكومات المتعاقبة من خفض العجز والدين، وهما كما يبدو سر من اسرار برنامج هذا القطار المقطور بفعل قوتها المتناغمة مع عوامل التجاذب والتنافر في مجتمع لا تزال دولته ومواطنيته في طور التكوين. وقد اظهرت نتائج موازنات الاعوام الماضية ان العجز المقدر في العام ١٩٩٣ كان ٥٠ في المئة والعجز المحقق ٣٣,٤ في المئة (الموازنة لم تفر الا في آخر العام) وفي العام ١٩٩٤ كان المقدر ٤٥ في المئة والمحقق ٥٨ في المئة، وفي العام ١٩٩٥ المقدر ٤٤ في المئة والمحقق ٥٣,٤ في المئة، وفي العام ١٩٩٦ المقدر ٣٧,٦ في المئة والمحقق ٦٢,٦ في المئة، وفي العام ١٩٩٧ المقدر ٣٦,٢ في المئة والمحقق ٦١ في المئة، وفي العام ١٩٩٨ المقدر ٣٧,٢ في المئة والمحقق ٤٤,٧ في المئة، وفي العام ١٩٩٩ المقدر ٤٠,٥ في المئة والمحقق ٤٦,٥ في المئة، وفي العام ٢٠٠٠ المقدر ٣٧,٣ في المئة والمحقق ٥٠ في المئة (غير مدققة)، اما في العام ٢٠٠١ فالمقدر ٥٠,٠٥ في المئة والمحقق ٤٤,٦ في المئة (غير مدققة).

اما نسبة كلفة الدين من اجمالي النفقات المصرفية فبقيت تشكل نسبة عالية جداً او نحو ٤٨,٣ في المئة كمتوسط للسنوات الخمس الماضية (١٩٩٧-٢٠٠١) والنسبة المتبقية اي ٥١,٧ في المئة تمثل متوسط كلفة القطاع العام للفترة ذاتها. مع الاشارة الى ارتفاع نسبة الدين العام خلال العامين المنصرمين اذ بلغت على التوالي ٥٠ في المئة و٥٥,٦ في المئة من اجمالي النفقات المصرفية. وبينما بدت له نظرية القطار الآلي واقعية، تبين له ان الحوار حول النظريات الاقتصادية والارقام والتوقعات هو حديث ممتع حيناً، ممل احياناً، لمسافرين يقطعون الوقت على قطار كل عربية فيه مستقلة عن الاخرى. فيتوجهون ويتوقفون دون ارادة لهم سوى الحركة أو الجلوس، الغضب أو الرضى، الفرح أو الحزن، كل في مقصورة او عربية خصصت له، او خيل له انه اختارها. ولا رغبة لهم في العمل معاً للخروج عن المسار المحكم لهذا القطار، وهذا سر يضاف الى أسراره.

سراب الخصخصة

وتساءل المستشار: اذا كانت نظرية القطار المسبق المبرمجة قريبة للواقع، فهل ستتمكن الخصخصة من اعادة السيطرة عليه؟ وكان الجواب: قطعاً لا.

فقد سبق للرئيس الحريري ان قال: "... هناك من يقول فلنخصص بعض القطاعات وقد سبق وقلت ان هذا الموضوع ليس وارداً عندي وقلت في لجنة المال والموازنة في جلسة سابقة ان تخصيص القطاعات الانتاجية عندنا ليس وارداً، ولكن هذا لا يمنع من ايجاد وسائل أفضل لإدارتها واستثمارها... التخصيص في معناه الحقيقي هو عملية بيع هذه القطاعات. لماذا نبيع إيرادات الهاتف وهي تزداد إيراداتها كل عام؟ ليس هناك من أحد يبيع شيئاً لم يصل حده الأقصى في الأيراد... ونحن مقتنعون تماماً بأن موضوع الهاتف سترداد إيراداته كل عام، وهذا أمر غير وارد، وليس هناك أمر آخر وارد أيضاً"... (مناقشات موازنة عام ١٩٩٧).

إذا لماذا تسعى الحكومة اليوم الى الخصخصة؟ الجواب: انه الخيار الضروري "وستستعمل عائداتها بالكامل لخفض الدين العام"، كما ورد في فذلكة موازنة ٢٠٠٢ ولكن أرقام الحكومة تظهر ان عملية الخصخصة، ووفق أعلى التقديرات، لن تثمر الا تسديد ما يساوي كلفة فوائد الدين العام على مدى عامين ونصف، أو نحو عام ونصف وفق تقديرات أخرى. ورأى المستشار ضباباً كثيفاً في الكلام عن الخصخصة في المطلق، فتساءل لماذا لا يتركز الحديث على المشروع بالذات: الخليوي، الثابت، الكهرباء...؟

ان معالجة موضوع الخصخصة من زاوية المشروع المنوي خصصته وربطه (ولو نظرياً) بخطة واضحة تحدد النسبة التي سينخفض فيها الدين ومدى تأثيرها في نسبة العجز، تخرج الحديث من حيز النظريات الى الفعل. كم وكيف سيكون دخل الخزينة من خصخصة هذا المشروع بالذات او ذلك؟ وكيف ستصرف الاموال؟ وهل الادارة العاجزة عن حسن ادارة مرافقها قادرة على خصصتها؟ وهل يجوز لدولة التحلي عن مرافقها الأساسية مقابل تسديد فوائد الدين لفترة وجيزة؟ وهل خفض الدين بنسبة متواضعة سيعطي دفعا لاقتصاد مرهق بكلفتي الدين العام والقطاع العام؟ وماذا بعد ذلك؟ وحين لم يجد لهذه الاسئلة أجوبة محددة، رأى الذكرة تعود به الى اليوم الذي باع فيه والده الكرم والمشغل للذين كانا يدران على العائلة مبالغ ثابتة، ثم قام ببيع مجوهرات العائلة وأرضها ليسدد للمصارف فوائد قروض كان يحتاجها املاً بمشاريع ونظريات لم تثمر. سمعه يقول لوالدته: "أصرف ما في الجيب يأتك ما في الغيب". وجاء الغيب وكان مظلماً وظالماً. وتذكر نصائح جدته وهي تغزل الحريري: "فلاح مكفي، سلطان مخفي". انها الذكرة تأتي الا ايقاظه من رتابة هذا المسار.

ووجد ان الحريري كان محقا حين استبعد الخصخصة، وأنه لا بد من العودة الى ما قاله في مناقشة موازنة ١٩٩٨: "اما في ما يتعلق بسداد الدين العام، فعلياً ان نفكر جميعاً في وسائل لعمل استثمارات طويلة الامد تخصص لتسديد الدين العام على المدى الطويل. ولنا في الامر حديث في المستقبل". فالمطلوب اذا عودة لهذه الدعوة للابتعاد عن الخصخصة والعمل على حلول أخرى وادراك اخطار الدين العام وعدم الاكتفاء بالقول "جميع الدول في العالم بدون استثناء مديونة... ومديونية الدول جزء من الحركة الاقتصادية على الكرة الارضية" (الحريري، مناقشات موازنة العام ١٩٩٨).

وهنا حمل اوراقه للمسؤولين مقترحا اشراك جميع مستثمري القطاع الخاص وجميع افراد المجتمع وقطاعاته (لا فضل لواحد على آخر الا بمحبته لوطنه وتجسيده لها) في عملية اعادة هيكلة الدين العام، وعملية اعادة هيكلة الادارة العامة في الوقت ذاته. فالمحبة هي في الشجاعة حين تقع المصيبة". وربما هكذا ستتمكن الحكومة من اعادة برمجة المسار على نحو يحقق المرجح فتجنب البلاد المزيد من التقهقر.

العود والواجبات

وعادت التساؤلات: نقول لن نلجأ الى الضرائب ثم نرفعها عبر ضريبة القيمة المضافة وضريبة البنزين ورسوم الجدول رقم ٩. نقول علينا "الاتكال على الذات"، ثم نزكي الآمال بـ"باريس ٢" وباتفاق الشراكة الأوروبية. نقول ان موازنة ٢٠٠٢ هي "خطوة جريئة وجديّة وتخلق صدمة ايجابية...". وجل ما فيها انها تتوزع بين قطاع عام مكلف (٣٤ في المئة) ودين عام باهظ (٤٧ في المئة) يستحوذان على نحو ٨١ في المئة من النفقات، وإيرادات قلما تتحقق.

فمن خطة الرئيس الحريري "آفاق ٢٠٠٠"، الى "الخطة الخمسية" لحكومة الرئيس الحص، الى "برنامج الثلاث سنوات" الحالي، كلها مشاهد (بعضها واقعي وبعضها خيالي ولعلها قصدت خيرا) في مسار قطار يخرق عباب مستقبل مجهول.

"اذا ضنت عليك الحياة بالطيبات فروّها بالسراب". وهكذا روت الحكومات المتعاقبة اوجاع اللبنانيين ومخيلتهم بسراب قطار تتكرر مشاهد رحلته الطويلة. "ان اشرف واجبات الحكومات حماية الضعفاء من الاقوياء. اذا، ماذا يناقش مجلس النواب هذه الايام؟ الموازنة أم القطار السائر الى المجهول؟ أما أن لنا ان ننهض جميعا ومعا؟

جواد نديم عدرة

[الصفحة الأولى](#) | [محلّيات سياسية](#) | [اقتصاد-مال-أعمال](#) | [العرب والعالم](#) | [قضايا النهار](#) | [القضاء والقدر](#) | [ندوة مقالات](#) | [المقسم ١٩](#) | [إراء الحدث](#) | [مذاهب وأديان](#) | [تحقيق](#) | [مناطق](#) | [بيئة وتراث](#) | [مفكرة](#)
[فن](#) | [مدنيات](#) | [تربويات](#) | [فيات](#) | [رياضة](#) | [حول العلم والعالم](#) | [مساعدة](#)
[النهار الرياضي](#) | [نهار الانترنت](#) | [الدليل](#) | [الملحق الثقافي](#) | [سلامتك](#) | [الاغتراب اللبناني](#) | [الصفحة الرئيسية](#)

[PDF Edition \(Arabic\)](#) | [HTML Edition \(Arabic\)](#) | [Listen to An-Nahar](#) | [Ad Rates](#) | [naharpost](#)
[Classified Ads](#) | [Archives](#) | [Contact us](#) | [Feedback](#) | [About us](#) | [Main](#) | [Help](#)

Copyright © ٢٠٠٢ An-Nahar Newspaper s.a.l. All rights reserved.