ستيفن همسلي لونكريك*: العراق الحديث من سنة ١٩٠٠ الى سنة ١٩٥٠ - الجزء الثاني - تأليف - ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي**

قبل فترة نشر لي موقع شبكة الاقتصاديين العراقيين مقتطفات من كتاب د. محمد علي رضا آل جاسم: **الائتمان والصيرفة في العراق القديم**، كمساهمة متواضعة للتعريف بجوانب من التاريخ الاقتصادي للعراق. ويسرني الآن عرض مقتطفات من كتاب ستيفن همسلي لونكريك: **العراق الحديث من سنة 1900 إلى سنة 1950** (بغداد: منشورات الفجر، 1988)، ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي.

آمل أن تحمس هذه المقتطفات القارئة والقارئ المهتم على البحث في الموضوعات الواردة فيها والكتابة عنها، خاصة وأن ما نشر عن التاريخ الاقتصادي للعراق وبأقلام عراقية قليل.

تم الاقتطاف بصورة انتقائية لما له علاقة بالجانب الاقتصادي.

فاروق يونس***
8 آذار/ مارس 2018

– كانت مشاكل الارواء في العراق والحماية من اخطار الفيضان ومحافظة المياه من الجفاف الموسمي وعمليات البزل كل هذه المشاكل قد تم حلها بصفة جزئية على الورق

على الاقل وهناك اكثر من مشروع واحد مهم قد وضعت صيغته استعدادا لتنفيذه في حين كانت الاعمال الصغرى جارية واعمال اخرى غير ظاهرة للعيان اما المشكلة المعقدة التي تتعلق بالصيغ المتناقضة المعمول بها لتسوية قضايا الاراضي والتي لم يتواصل العمل بها فقد اصبح الطريق مفتوحا لتنقية تلك الصيغ ولإعادة العمل بها وذلك لان لجان التسوية قد سبق لها ان اخذت تباشر اعمالها في الميدان.

– كانت الثروة المعدنية من الامور التي تم التطلع اليها لكن هذه وجدت بانها غير تامة ما خلا الاهمية التي رافقت ظهور مادة معدنية واحدة هي النفط فقد بدأ التطور في استثمار النفط بداية جيدة وذلك لان امكانياته لم تكن محدودة ولان مساهمته في مالية العراق يمكن اعتبارها جوهرية.

– اما الصناعة وان كانت الرغبة قوية في انشاءها او انها كانت ضعيفة نتيجة نقص المواد الخام ونقص الاسواق وكذلك نقص اللياقة والاستعداد ومع ذلك فقد كان يتوقع تحقيق مكانة متزايدة لها ولو بصفة معتدلة في الاقتصاد العراقي.

– كانت التجارة في المستوى التي يشير اليها التقليد والحاجات الراهنة واستطاعت ان تبقى بصفة جيدة خلال فترة الركود العالمية الواسعة.

– تطورت وسائل المواصلات من كل نوع تطورا واسعا جدا خلال نصف الجيل الماضي وأصبح محققا بانها سوف تلبي حاجات الاقتصاد المتوسع وكذلك الحاجات الاجتماعية والدولية وكانت عناصر الخدمات العامة المنظورة بصفة جيدة على الاقل موجودة حقا وإذا ما سمحت الاموال المتوفرة فان هذه الخدمات ستزيد بالتدريج من نشاطها ومن نطاقها الاجتماعي.

– ازداد حجم الصادرات زيادة مشهودة من سنة ١٩٣٥ الى سنة ١٩٣٧ واتخذت خطوات لتحسين اعمال كبس التمور وتنقية الحبوب من الاوساخ وتغطيس بعض الاصواف وازالة بعض المظاهر التي حطمت شهرة المنتجات العراقية غير ان التقلب الذي طرأ على الكميات المصدرة وعلى اسعار الصادرات العراقية الرئيسة للبلاد مازال يجري الحديث عنه من سنة الى أخرى.

– شرع بتصدير النفط الخام في سنة ١٩٣٤ وبفضل ارتفاع اسعار الذهب في الخارج فقد استمرت سبائك الذهب تستفذ على نطاق واسع ما كان لدى العراق من احتياطي من الذهب وسار الحاصل الضئيل من القطن الصالح للتصدير يذهب الى اليابان وكانت الاستيرادات التي بقيت بصفة عامة ثابتة في حجمها او متزايدة فيه تخضع للرسوم المعدلة في التعريفة الكمركية التي وضعها في سنة ١٩٣٣ خبراء من عصبة الامم حسب الاسس الملائمة لنمو الصناعة المحلية.

– حافظت بريطانيا بكل يسر على رعايتها باعتبارها البلد المصدر للسلع مع الولايات المتحدة الامريكية التي كانت في الغالب تحتكر توريد السيارات اما المانيا فإنها كان لديها من رجال الاسواق الحاذقين في تقديم الائتمان وبالهبات التي كانت تقدمها وكالة (هافارة)[1] اليهودية الالمانية استطاعت ان تزيد بصفة اساسية من نصيبها في تصدير المواد الكيمياوية والمكائن ورفعت اليابان بجهود مريبة حصتها في سوق التوريد خلال الفترة ١٩٣٠ – ١٩٣٦ من اثنين الى عشرين بالمئة وكانت صادراتها تتألف من السلع القطنية والصوفية والسلع المصنوعة من الحرير الصناعي وبعض المصنوعات المعدنية وهذا التوسع حصل في ميدان الصادرات اليابانية قد حدى بالحكومة العراقية الى

[1] راجع الموسوعة الحرة https://en.wikipedia.org/wiki/Haavara_Agreement للتعرف على هذا الاتفاق بين الاتحاد الصهيوني الألماني والدوائر الاقتصادية المختصة في حكومة ألمانيا النازية في آب 1933. (فاروق يونس)

الاصرار على اليابان بان تتقبل المنتوجات العراقية بنسبة تعادل خمسة عشرة بالمئة اول الامر ثم بنسبة خمس وعشرين بالماءة مؤخرا من الاستيرادات اليابانية اما المنافسة الروسية التي بدأت بدافع ثابت في سنة ١٩٣٣ فإنها لم تستمر طويلا.

– بدأت تجارة المرور مع بلاد فارس(إيران) والتي كانت معرضة في كل الاتجاهات الى الاختفاء والزوال قائمة وان كانت قد اخذت تفقد نطاقها بالتدريج وقد تعززت هذه التجارة باستيراد المنتجات النفطية من اواسط فارس وشمالها وبمرورها بصفة ضئيلة من تحويل نقل منتجاتها وسلعها عن الطرق العراقية واختيرت بلدة المحمرة (والتي اصبحت تدعى الان باسم خرمشهر) لكي تحل محل بغداد مركز مالي للتجارة.

– تغيرت عملية الصيرفة وكذلك الاسس المالية للمعاملات التجارية الداخلية في العراق تغيرا ضئيلا وان كانت قد برزت النية في فرض رقابة حكومية ادق وذلك بصدور القانون الذي يحصر بعض الحرف بالعراقيين وحدهم وذلك عن طريق تقديم ودائع ضمان من لدن شركات التأمين الاجنبية وبإعلان الحكومة عن رغبتها في الاسهام بصفة مباشرة في ميدان الصناعة حيث صدر في أوائل سنة ١٩٣٨ قانون الرقابة على اعمال الصيرفة كذلك حافظت العملة العراقية على معادلتها للجنيه الاسترليني لان مجلس العملة في لندن يساهم بربح سنوي في الخزينة العراقية.

– تقدمت الصناعة المحلية ولكن بشكل بطيء وأنشئ المزيد من مصانع صنع السكاير ومعامل الطابوق الالية وتضاعف عدد معامل الثلج (الصودا).

– بالنسبة لاستثمار النفط كانت شركة النفط العراقية وشركة استثمار النفط البريطانية تقدم بدلات ايجار سنوية يبلغ مجموعها بصفة مشتركة أكثر من نصف مليون باون استرليني سنويا حتى سنة ١٩٣٥.

– بعد الاحتفال الذي جرى في كركوك في شهر كانون الثاني سنة ١٩٣٥ بافتتاح الخط المزدوج من قطر اثنتي عشر بوصة الذي اوصلته الشركة الى كل من حيفا وطرابلس بدأ العمل بتصدير النفط عبر هذه الانابيب ولقد حدد هذا الانجاز نهاية عشر سنوات من الصبر والعمل الموجه توجيها جيدا منذ ان تم منح اول امتياز للنفط كما ميز هذا الانجاز ايضا تشغيل الالاف من العراقيين وتوسيع المواصلات وتقديم مثال امام ظهور صناعة عصرية ناجحة ذات مدى واسع وما اضافه ذلك من فوائد واغناء الخزانة العراقية بصفة مباشرة.

اما اعمال استثمار النفط التدريجية في كركوك واقامة المستودعات الاساسية للنفط في بيجي وفي حديثة والمدن التي اقيمت في محطات ضخ النفط القائمة في وسط الصحراء بالطرق التي تربطها وخطوط الانابيب التي تصل بها قد اصبحت مظهرا مميزا لمشهد العراق العصري كذلك كان انتاج النفط الخام بمعدل اربعة ملايين طن سنويا ابتداء من سنة ١٩٣٥ او ما بعدها قد جعل العراق يعتبر بصفة مباشرة البلد الثامن بين البلدان التي تنتج النفط في العالم.

– كان تزفيت الطرق من بين الخدمات التي استعملت المنتجات النفطية فيها في العراق ولكن هذه المنتجات وكذلك الاموال المحدودة جدا لم تستطع ان تعمل المزيد في هذا الوقت في تزويد البلاد بطرق ذات مستوى عال بل وحتى المعتدل من هذه الطرق.

– أعقب اكمال جسر الفلوجة بناء جسور حديدية اخرى على الزاب الاعلى في اسكي كلك وفي اماكن اخرى وفي بغداد تقرر استبدال الجسرين الخشبين فيها بجسرين ثابتين حديديين اعطي التعهد بإنشائهما الى شركة (هولواي اخوان) في سنة ١٩٣٦ وكان ذلك التطور خطوة كبرى للعاصمة كذلك كمل بناء الجسر الحديدي الثابت في الموصل

وسارت اعمال شق الطرق التي تقوم بها البلديات في اماكن اخرى وليس في بغداد وحدها.

– كان ميناء البصرة يقدم خدمة وطيدة للبلاد وكانت ادارة الميناء هي التي تزود مدينة البصرة بالقوة الكهربائية وبكل التسهيلات المطلوبة.

– حافظت السكك الحديدية العراقية على مكانتها ووظائفها على الرغم من التدخلات العشائرية في عمليات النقل بالقطارات وعدم استعمال التجهيزات الحديثة على نطاق واسع والمنافسة الخطيرة التي كانت الطرق تمثلها وقد تم ادخال الوسائل العصرية على نظام الملاحة حيثما وجد ذلك ملائما للتطبيق فقد شرع بتقديم ملاحة يومية وسريعة بين البصرة وبغداد.

– تطورت المواصلات تطورا سريعا فقد اخذت الخطوط البحرية البريطانية والفرنسية والهولندية العابرة للقارات تجتاز العراق وتستخدم الطائرات التي تربط الشرق الاقصى والهند ببلدان ساحل البحر المتوسط واوروبا وانشئت مطارات حديثة مزودة بتجهيزات كاملة في بغداد والبصرة.

– في سنة ١٩٣٨ تم منح امتياز التنقيب عن النفط في البصرة وهذا الامتياز يشمل الاراضي التي تقع في الجنوب من المنطقتين التي يشملها امتياز النفط القائم آنذاك منح هذا الامتياز الى شركة نفط البصرة وهي فرع من مجموعة شركة النفط العراقية.

– ادى اندلاع الحرب في شهر ايلول سنة ١٩٣٩ بصفة حتمية الى فترة تمثلت بالخبل المالي والتجاري في بغداد مصحوبا بوقف الائتمان وبالهروب الى المصارف لسحب

الودائع منها والاقدام على شراء الاطعمة والمواد المنزلية بجنون وبشكل شاذ في الأسعار.

– وعلى الرغم من اعلان حالة الطوارئ واصدار مرسوم لتنظيم الموارد الاقتصادية والرقابة الحكومية على الصادرات والاستيرادات وانشاء مجلس التموين المركزي فان التدخل في امور المتاجرة العراقية كان طفيفا في الواقع.

– عاد انتاج النفط الى مستواه الاعتيادي بعد فترة من التوقف التي استمرت طيلة شهر ايلول سنة ١٩٣٩ وبقي خطا انابيب النفط يعملان الى ان تم وقف ضخ النفط في خط طرابلس في تموز سنة ١٩٤٠ داخل الاراضي التي احتلتها حكومة (فيشي).

– كانت ميزانية ١٩٤٠–١٩٤١ قد خصصت الثلث من الايرادات للجيش قد وجدت متسعا لها للعمل في اكمال مشاريع ابي غريب الحويجة وسد ديالى وتحسين النهر في الشامية وبناء السدود حول بغداد.

– كانت المشاكل المسيطرة على العراق زمن الحرب والتي لم يتم حلها على نطاق واسع تكمن في حياته الاقتصادية أكثر مما تكمن في حياته السياسية والادارية بل وحتى الفعاليات العسكرية ايضا وكانت هذه المشاكل تثير الاضطراب بصفة غير اعتيادية وقد تميزت بظواهر مشتركة مألوفة في تاريخ الحروب لدى كثير من الاقطار من امثال ارتفاع الاسعار ونقص التموينات التي يحتاج اليها والزيادة الكبيرة في الثروات وما يحدثه من تأثير في الحياة اليومية للجماهير.

–كانت العمليات التي قامت بها شركة النفط العراقية بعد الحرب العالمية الثانية ما تزال مكثفة وفعالة ذلك لان السنين الاخيرة من الحرب لم تشهد سوى انتاج محدود بسبب

ظروف الحرب المقيدة ولذلك فان استئناف تصدير النفط بعد سنة ١٩٤٣ الى موانئ البحر الابيض المتوسط بنفس المستوى الذي كان عليه قبل الحرب والذي كان يندر ان يتجاوز اربعة ملايين طن في السنة.

– في نهاية عملية احصاء النفوس التي اجريت سنة ١٩٤٩ أعلن ان عدد سكان العراق قد بلغ اربعة ملايين وثمانمائة ألف نسمة وبهذا يكون عدد السكان قد تضاعف منذ بدء القرن الحالي ولكن توزيع السكان لم يتغير بصفة عامة بالنسبة الى المدن والقرى الممتدة والى مناطق الريف العشائرية والبدو ذلك لان حوالي الربع من مجموع السكان كانوا من سكنة المدن وخمس السكان كانوا من البدو الرحل والباقي من الفلاحين المتوطنين في الارياف ولقد بقيت مناطق واسعة من السهوب الصحراوية والجبال القفراء غير مسكونة في الواقع.

(*) المؤلف

ستيفين همسلي لونكريك، من ضباط الحملة العسكرية في العراق اثناء الحرب العالمية الاولى تولى عدة مناصب استشارية في الحكومة العراقية ثم انصرف الى التاريخ فاخرج اول دراسة عن تاريخ العراق الحديث بعنوان **أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث** وهذا الكتاب الذي يعتبر المتمم للكتاب الاول. وله كتاب عن حكومة الملك فيصل في سوريا وكتاب عن استثمار النفط في الشرق الاوسط وكتاب اخر عن العراق نشره بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨. تولى في سنة ١٩٥٠ منصب المدير الاداري لشركات النفط في العراق.

(**) المترجم

سليم طه التكريتي، خريج كلية الحقوق ١٩٤٣ مارس العمل في الصحافة منذ سنة ١٩٣٦ ومارس المحاماة الى جانب ذلك. اخر وظيفة له المترجم الاول في وكالة

الانباء العراقية ورئاسة تحرير الوقائع العراقية بالإنكليزية سنة ١٩٦٩ الى سنة ١٩٧٢. احيل على التقاعد في ايلول ١٩٧٢ وانصرف الى الترجمة والتأليف. بلغ عدد المطبوع من كتبه المؤلفة والمترجمة خمسة وستين كتابا معظمها تخص تاريخ العراق الحديث والخليج العربي.

(***) فاروق يونس
خبير سابق في غرفة التجارة في بغداد.

حقوق النشر محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بإعادة النشر بشرط الإشارة إلى المصدر . 10 آذار 2018
http://iraqieconomists.net/ar/