

# الهند في «زرزأ»

تتأهب آسيا لاستعادة مكانتها في الاقتصاد العالمي. لكن نجاح هذه العملية سيتوقف على القرارات السياسية الصحيحة، وقيام الحكومات والمجتمع المدني في المنطقة باتخاذ إجراءات مناسبة.

ففي القرن الرابع عشر قبل الميلاد، بدأت آسيا الدورة الأولى لنمو اقتصادها وقوتها، وكان ذلك السبب الذي جعل الإسكندر الأكبر يقرر التوغل شرقاً لتأسيس إمبراطورية. فيما لم يكن في ذلك الوقت شيئاً يستحق الاهتمام في غرب اليونان، ومن ناحية أخرى، كانت شرق اليونان هي بلاد فارس، وكانت خلف بلاد فارس ممالك غنية في الهند والصين. وذات مرة تدمر إمبراطور روماني من أن إمبراطوريته كان يتعين عليها أن تستورد كل كمالياتها من الهند والصين، لكنها في الحقيقة لم تكن تمتلك بالمقابل شيئاً تقدمه لتلك البلدان الآسيوية، وحتى 1820م، تراوحت نسبة حصة آسيا في إجمالي الناتج المحلي العالمي ما بين 60% إلى 75 في المائة.

رانيل ويكرهيميسنج



في الماضي، كانت مناطق المحيط الهندي هي الأغنى في العالم - وأكثر ثراءً من مناطق شرق آسيا. وهذا ما اضطر إليزابيث الأولى أن ترسل من إنكلترا سفيراً إلى محكمة الإمبراطور المغولي أكبر في القرن الـ 16. حينها بلغت ثروة نزام حيدر أباد في القرن 19 حوالي 200 مليار دولار - بمقياس الوقت الحالي - وهي تعادل أربعة أضعاف ثروة بيل غيتس.

وبمجرد سيطرة البحارة على الرياح الموسمية الآسيوية، نسج التجار شبكة من التجارة عبر البحار. وكانت الطرق البحرية المتقاطعة تجمع التجار من منطقة البحر الأبيض المتوسط السعودية، جنوب آسيا والصين، واكتسبت ممالك جنوب الهند وسريلانكا وسيريلانكا أهمية كبيرة، وذلك لسببين: أحدهما الصادرات التجارية، والثاني أنها كانت في الواقع مركزاً لعبور السفن من الشرق إلى الغرب.

بحلول عام 2030، لن تصبح الهند أكبر اقتصاد في العالم، بل ستكون الاقتصاد الأكبر والأسرع نمواً في العالم. واندونيسيا، خلفا لسيريلانكا، ستصبح خامس أكبر اقتصاد متقدمة على روسيا، وبعدها، سيبلغ الناتج المحلي الإجمالي المشترك بين الهند واندونيسيا 39 تريليون دولار - وهي التوقعات نفسها بالنسبة للولايات المتحدة بحلول ذلك العام. أضف إلى ذلك الاقتصادات سريعة النمو في كل من باكستان وبنغلاديش وماليزيا وموزامبيق وتنزانيا وأوغندا من جهة، جنباً إلى جنب مع الاقتصادات النفطية الخليجية وسنغافورة وبروناي وإيران وميانمار وجنوب إفريقيا وكينيا واستراليا، عندها سيكون لدينا مزيج من النمو السريع.

خلفاً لدول شرق آسيا والمحيط الهادئ التي تملك منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ؛ ليس لدى المحيط الهندي آلية إقليمية للتعاون التجاري والاقتصادي. وكانت رابطة حافة المحيط الهندي للتعاون الإقليمي (IOR\_ARC) فاشلة. وهذا إغفال خطير، لإقليم من المرجح أن يشكل منطقة النمو في النصف الثاني من القرن الحالي، وأحد أسباب ذلك هو الزيادة المتوقعة في عدد السكان - زيادة 500 مليون نسمة بحلول عام 2050. علاوة على ذلك، يعطي انخفاض مستويات الدخل في منطقة المحيط الهندي ميزة طبيعية للشركات الهندية التي بدأت بالفعل في تصميم منتجات منخفضة السعر، وخدمات تصل إلى المستهلكين ذوي الدخل المنخفض في المناطق الريفية. ويسمي مصرف التنمية الآسيوي هذه الاستجابة في إنتاج الطلبات ذات الدخل المنخفض بـ «الابتكارات الرخيصة»، ويتنبأ لها بالوصول إلى سواحل شرق أفريقيا، وبالتالي خلق روابط تجارية جديدة.

بالنظر إلى الإمكانيات المثيرة من هذا القبيل، لقد حان الوقت لرابطة جنوب آسيا للتعاون الإقليمي، ورابطة دول جنوب شرق آسيا، ومنظمة الوحدة الأفريقية، ودول الكومنولث التي لديها 19 عضواً في المنطقة الشروع في مناقشات للنظر بجدية في هذا الاصطاف الجديد للدول التجارية، وإنشاء آلية رسمية للجمع بين أفريقيا وآسيا واستراليا، هذه القارات الثلاث التي تحدها المحيط الهندي. ويمكن أن تكون جزءاً من المجتمع المتمدن تعمل على تواصل الشعوب بعضها مع بعض داخل هذه المنطقة، وبالتالي يتكامل التعاون الاقتصادي على المستوى الإقليمي. وينبغي أن يأخذ تبادل الأدوار الدولية زمام المبادرة من أجل لم قارات المحيط الهندي.

الهندي، ولم يترك لهم الاتحاد السوفيتي أي خيار آخر. في ذلك الوقت، كانت البنغال بالنسبة لنا مقصداً نتوجه إليها أثناء قضاء عطلتنا. وكانت مدينة حيدر أباد مشهورة بالبرياني. والتقيت بمجموعة (ثانا) التي كانت تعد إستراتيجية جديدة لمواجهة حزب التحرير. وكانت بعض الشركات مثل رلاينس وويبرو وانقوسيس قد بدأت بالعمل. وقد أخبرني الهنود بفخر أنهم كسبوا 200 مليون دولار من صادرات تكنولوجيا المعلومات. اليوم على الرغم من أن الصين هي مركز التصنيع العالمي، أصبحت الهند أيضاً مركزاً دولياً لصناعة الخدمات العالمية. وتبلغ قيمة الصادرات الخارجية والصادرات في قطاع تقنية المعلومات الهندية أكثر من 40 مليار دولار. وقد مهدت النهضة الاقتصادية لكل من الصين والهند الطريق لظهور تايلاند واندونيسيا وباكستان وفيتنام كقواعد تصنيع جديدة.

ويبرز هذا التحول للقوة الاقتصادية العالمية من الغرب إلى آسيا مرة أخرى في المؤشرات الرئيسية لبنك التنمية الآسيوي (الآسيا والمحيط الهادئ) لعام 2010. واليوم، يبلغ نصيب آسيا والمحيط الهادئ 36% من الاقتصاد العالمي، بينما تأتي أوروبا في المرتبة الثانية، وأمريكا الشمالية في المرتبة الثالثة. ويأتي أكثر من 65% من الناتج المحلي الإجمالي لآسيا من ثلاث دول هي الصين والهند واليابان. ومن المتوقع أن تكون هي المحرك الرئيسي للنمو العالمي على مدى العقدين المقبلين بواسطة الطبقة المتوسطة الآسيوية الناشئة مجدداً، والتي تقدر بحوالي 1.5 مليار شخص. منذ عام 1980 اجتاز حوالي 400 مليون صيني خط الفقر، وبحلول عام 2030 من المتوقع أن يتجاوز عدد الطبقة الوسطى الصينية 600 مليون نسمة، مشكلة من حيث العدد أكبر طبقة وسطى في العالم، وتضم ثالث أكبر سوق مستهلكة في العالم. وستكون الهند خامس أكبر سوق في العالم مع 520 مليون مستهلك. إنه التحول الديمغرافي الذي يشمل 1.5 مليار مستهلك آسيوي من أفراد الطبقة المتوسطة والذي من شأنه أن يدفع بعجلة النمو الاقتصادي العالمي إلى الأمام.

وقد كان هذا الاتجاه واضحاً أثناء زيارتي للهند خلال العامين الماضيين، حيث كانت هناك الكثير من المنتجات الجديدة المتجهة بالتحديد إلى الأسواق الهندية المحلية ذات الدخل المنخفض عن طريق رجال الأعمال الهنود.

هذا هو ما أسماه بعودة الآسيويين، لأن آسيا في 2050 ستكون شبيهة بآسيا في منتصف القرن الـ 17 عندما كانت تسيطر على العالم من حيث إجمالي الثروة - ما نسميه اليوم بالناتج المحلي الإجمالي - على الرغم من أن بعض الدول الأوروبية لديها أعلى معدل دخل للفرد من الناتج المحلي الإجمالي. وبالمثل بحلول عام 2050، فإن معظم دول آسيا ستكون اقتصادات متوسطة الدخل، في حين أن الغرب سوف يشكل اقتصادات ذات دخل مرتفع. مع ذلك، لا يمكن أن تكون عودة الآسيويين ظاهرة تلقائية، ولا يمكن أن تقتصر على النمو الاقتصادي. ويتوقف نجاح المنطقة على القرارات السياسية الصحيحة والإجراءات المناسبة التي تتخذها الحكومات والمجتمع المدني - إذا لم يكن هناك وميض في المقلاة. في الجزء المتبقي من مقالي، أقترح أن أتكلم في القضايا الرئيسية التي سوف تتطلب اهتمامنا في السنوات المقبلة.

وآسيا قارة ليس بمقدورها أن تتجانس - تاريخياً وثقافياً ومناخياً - كالاتحاد الأوروبي، فهي تقع في خمس فئات بارزة هي: شرق آسيا، والصين والهند، وآسيا الوسطى، والمحيط الهندي ومناطق غرب آسيا. ففي الماضي، اندمجت كل هذه الأقاليم عبر طريق الحرير. وهذا ما جعلني أعنون مقالي بـ «عودة الآسيويين» لأنه، وخلافاً للرأي الشائع، ما نشهده اليوم ليس صعود آسيا وإنما استعادة بلدان آسيا لسيطرتها على الاقتصاد العالمي.

و قد دحرت قوات الاستعمار الأوربي حقبة الهيمنة الآسيوية تلك، وبعدها الثورة الصناعية وتوجيه المصنعين الأوروبيين أنظارهم إلى الأسواق الآسيوية بغية تسويق سلعهم قضت على تلك الهيمنة. بعد ذلك، في الثلاثين الأخيرين من القرن التاسع عشر والعشرين، تحولت آسيا إلى سوق أسيرة للصناعات الأوروبية. ولم يستفد أي بلد آسيوي من الثورة الصناعية عدا اليابان. ونتيجة لذلك، بحلول العام 1940، مثلت حصة آسيا 20% فقط من إجمالي الناتج المحلي العالمي.

وإعادة تدفق الثروات في السبعينات، للأثرياء الغربيين واليابانيين مكنت اقتصاديات النور الآسيوية الأربعة (كوريا الجنوبية، وسنغافورة، وماليزيا، وتايوان) من الظهور كقواعد تصنيع منخفضة الأجر بالنسبة للسلع الاستهلاكية، ومنها بدأت قصة عودة الآسيويين. وكانت المرحلة الثانية في العام 1979، الذي بشر بالثورة التكنولوجية: أتذكر الاستماع إلى مارغريت تاتشر في قمة الكومنولث في العام 1979 موضحة سياستها في تعزيز قدرات التنافسية الاقتصادية.

وفي السنة نفسها، زار جيانغ زي مين، الذي خلف دينج سيلاو بينج، سنغافورة وسيريلانكا لدراسة مناطق التجارة الحرة هناك، وقد مهدت تلك الزيارة الطريق لخلق مناطق اقتصادية خاصة في الصين. وكانت تلك البداية لهجرة الصناعات إلى الصين، وفي الوقت ذاته قررت العديد من الشركات الانتقال إلى الصين كي تظل قادرة على المنافسة، ومن ثم أصبحت الصين أكبر ورشة عمل في العالم. وتصنع الصين حالياً، التي كانت تنتج بالكاد بضعة آلاف من أجهزة تكييف الهواء في العام 1978. حوالي 50 مليون جهاز تكييف للهواء. إضافة إلى ذلك، تصنع نصف أفران الميكروويف في العالم، وثلاث أجهزة التلفزيون، و70% من ألعاب الأطفال، و60% من الدراجات، وبلغت قيمة الصادرات الصينية في العام 2005 حوالي 1,15 تريليون دولار.

أثناء مشاهدتي لبرنامج تلفزيوني عن معرض اكسبو شنغهاي قبل بضعة أسابيع، تذكرت زيارتي لشنغهاي في العام 1979. في الوقت الحالي، تم استبدال سترات ماو الزرقاء بأزياء وتقليعات المصممين، كما ظهرت سلاسل من الفنادق العالمية في شنغهاي. وتباع دراجات وسيارات رد فلاج (Red Flag cars) وسيارات من ماركات عالمية، وتلك السيارات والدراجات تصنع كلها في الصين. وهناك مطارات حديثة جداً وطرق سريعة مصممة بطريقة إبداعية. وأصبحت مدينة بودنج - التي كانت أرضاً خصبة آنذاك - مدينة مستقبلية.

في عام 1992، زرت نيودلهي في الوقت الذي بدأت فيه الهند تصحو من سباتها الاقتصادي. إذ كان حينها أعلن للتو رئيس الوزراء نار اسيمها، وزير المالية مانموهان سينغ برنامج إعادة الهيكلة الاقتصادية، الذي أنهى الاقتصاد الاشتراكي