

F

الخصخصة التي يطلبها صندوق النقد الدولي

لا تزيد اقتصاد باكستان إلا ضعفًا

الخبر:

في يوم الخميس، 22 كانون الثاني/يناير 2016م، قدّمت الحكومة مشروع قانون بعنوان "تحويل شركة الخطوط الجوية الباكستانية الدولية 2015"، يتم من خلاله تحويل الخطوط الجوية الباكستانية من الناقل الوطني إلى شركة عامة محدودة، وكان الغرض من هذا القانون تمهيد الطريق لخصخصة الخطوط الجوية الباكستانية الدولية. وقد أكدت الحكومة الباكستانية لصندوق النقد الدولي أنه سيتم تخصيص 10 مؤسسات من القطاع العام في عام 2016م بينها 26% من أسهم الخطوط الجوية الباكستانية. ومن أجل منع الحكومة من خصخصة الخطوط الجوية الباكستانية، بدأت لجنة العمل المشتركة (JAC) في الخطوط الجوية الباكستانية - والتي تمثل الموظفين - إضرابًا عن العمل اعتبارًا من يوم الثلاثاء، الثاني من شباط/فبراير 2016م، وقد قُتل في اليوم الأول من الإضراب اثنان من الموظفين المضربين خلال إطلاق النار على العاملين في الخطوط الجوية الباكستانية بالقرب من المطار الدولي في كراتشي. وبعد ثمانية أيام من الإضراب، علّقت لجنة العمل المشتركة لموظفي الخطوط الجوية الباكستانية الإضراب، الثلاثاء، التاسع من شباط/فبراير 2016م. وكانت قد ألغيت مئات الرحلات الجوية لرُكّاب تقطعت بهم السبل، وضاعت مليارات الروبيات من الإيرادات بسبب هذا الصراع بين الخطوط الجوية الباكستانية والحكومة.

التعليق:

تشكلت الخطوط الجوية الباكستانية الدولية في العاشر من كانون الثاني/يناير من عام 1955م، وبعد تشكيلها أحرزت تقدمًا ملحوظًا في منافسة العديد من شركات الطيران في المنطقة. ومع ذلك، فقد عيّنت الأنظمة السياسية والعسكرية المتعاقبة أعدادًا كبيرة من أتباعها ومؤيديها ورجالها في إدارة الخطوط الجوية الباكستانية؛ وذلك لملء جيوبها. ولكن الإهمال الإجرامي المتعمد لشؤون الشركة أدّى لمأساة فيها، وهي الآن تعاني من خسائر بأكثر من ثلاثمائة مليار روبية، بعد أن كانت تتمتع بأرباح كبيرة. وبما أنها خطوط جوية حكومية، فقد تكبدت الحكومة جميع الخسائر، مما زاد من العجز في ميزانية الحكومة.

وعندما تقدم النظام للحصول على مساعدة مالية من صندوق النقد الدولي، لأخذ قرض ربوي قدره 6.6 مليار دولار في ظل تسهيل الصندوق الممدد (EFF)، في الرابع من أيلول/سبتمبر 2013م، وضع صندوق النقد الدولي شروطًا "تعجيزية" كما هي عاداته، وكان أحد تلك الشروط هي خفض العجز في الميزانية، بفرض بيع الأصول الحكومية، وقد كان الصندوق في الماضي يطلب بيع الأصول الحكومية المربحة، وغايته هي بيع الأصول التي تكبد خسائر فادحة لخزينة الحكومة. ومع ذلك، فإن صندوق النقد الدولي قد طالب هذه المرة ببيع تلك الشركات التي تحقق أرباحًا جيدة! والآن، ومن أجل جعل مطالبهم تبدو عقلانية، بدأت الحكومة بتقديم حجة جديدة للناس، هي أنه ليس من وظيفة الحكومة القيام بأعمال تجارية.

ولتغطية نفقات الدولة، فإن الحكومة تحتاج إيرادات، وهذه يمكن تدبرها من خلال الضرائب والأرباح من الأصول المملوكة للدولة. وإذا كانت الحكومة تكسب المال من أصولها، فإنها في نهاية المطاف ستكون في حاجة أقل لفرض الضرائب أو الحصول على قروض من مصادر محلية أو أجنبية. وإذا كان الأمر كذلك، وكانت الشركات الحكومية تقوم بأداء جيد، فإن الدولة والشعب يصبحون أقوى اقتصاديًا وسياسيًا أيضًا؛ لأنه بدلاً من استثمار مليارات الدولارات لتغطية الخسائر، فإن الدولة ستكسب مليارات كأرباح، وفي نهاية المطاف تخفض من العجز في الميزانية، ومن دون إثقال كاهل الشعب بفرض مزيد من الضرائب عليهم. وهناك العديد من الأمثلة في الماضي تؤكد ذلك، فإنه عندما تم تعيين إدارة قوية مع دعم سياسي كامل على شركات حكومية خاسرة، انقلب حالها مما أدى لكسب المليارات من الروبيات للخزانة العامة.

وأيضاً فإن وجود الشركات المملوكة للدولة في النقل يشجع المنافسة السليمة، ويضع حاجزاً ضد العصابات التي تستغل المستهلكين، كما حصل خلال إضراب الخطوط الجوية الباكستانية، حيث بدأت شركات الطيران الخاصة تتقاضى أجرة مضاعفة، وفي بعض الحالات ثلاثة أضعاف. وعلاوة على ذلك، فإن توفير النقل العام هو من مسؤوليات الدولة، مع مجرد السماح للشركات الخاصة بتوفير ذلك أيضاً. وقد تبنى حزب التحرير في كتابه "الأموال في دولة الخلافة" أن المرافق العامة هي الأصول والخدمات التي وضعتها الدولة لصالح جميع الرعايا، وهي تشمل خدمات النقل، مثل القطارات وخطوط السكك الحديدية، والطرق العامة، والممتلكات العامة، وهو ما ينطبق أيضاً على الطائرات ووسائل النقل البحري، وهذه من الملكية الفردية التي يسمح للأفراد تملكها، وفي الوقت نفسه يُسمح للدولة أن تمتلك هذه الوسائل، مثل الطائرات والقطارات والبواخر، إذا رأت أنه من المناسب للمسلمين لمساعدتهم وتسهيل تنقلهم. وإذا كان عمر بن الخطاب رضي الله عنه يخشى أن يحاسبه الله سبحانه وتعالى على بغلة تعثرت في أرض العراق إذا لم يسو لها الطريق، فمن مسؤولية الدولة ضمان توفير وسائل النقل بتكلفة معقولة، من خلال توفير وسائل النقل التابعة للدولة. لذلك فإن واجب الدولة أن تلعب دورها في وسائل النقل، فرعاية شؤون الأمة فرضٌ عليها.

لا توجد دولة فقيرة استفادت من برامج صندوق النقد الدولي يوماً، فهي مؤسسة استعمارية تشكلت لخدمة الدول الاستعمارية بقيادة أمريكا. وصندوق النقد الدولي وإملاءاته على الاقتصاد الباكستاني، سيضع الدولة في قبضة يديه، ويكره البلاد على اتخاذ المزيد من القروض، ومن ثم فرض المزيد من الضرائب على الناس لتسديد تلك القروض. لذلك فإن باكستان بحاجة للخلافة الراشدة على منهاج النبوة، فالنظام الاقتصادي في الإسلام سيمكّن باكستان من تحقيق الازدهار الاقتصادي خصوصاً مع إمكاناتها الضخمة.

كتبه لإذاعة المكتب الإعلامي المركزي لحزب التحرير

شاهزاد شيخ

نائب الناطق الرسمي لحزب التحرير في ولاية باكستان