

## الأثر الاقتصادي لموقع مكة الاستراتيجي

بقلم: محمد علي قدس



(لايلاف قريش ايلافهم.. رحلة الشتاء والصيف.. فليعبدوا رب هذا البيت الذي اطعمهم من جوع وامنهم من خوف)..

لاشك عندي في ان الكثير من الناس يعرف ان لنا عهدا بالتجارة منذ مئات السنين.. فقد كانت مكة.. همزة وصل بين شمال شبه الجزيرة العربية وجنوبها.. تقصدها جميع القوافل التجارية وهي في طريقها الى الشام من اليمن وعند رجوعها منه الى اليمن.. خذ السير هذه القوافل التجارية والذي اوجده الظروف الطبيعية لبلاد شبه الجزيرة العربية.. وجد في مكة القاعدة والركيزة في خط السير.. تتمون منه القوافل وتقضي فيه الحوائج..

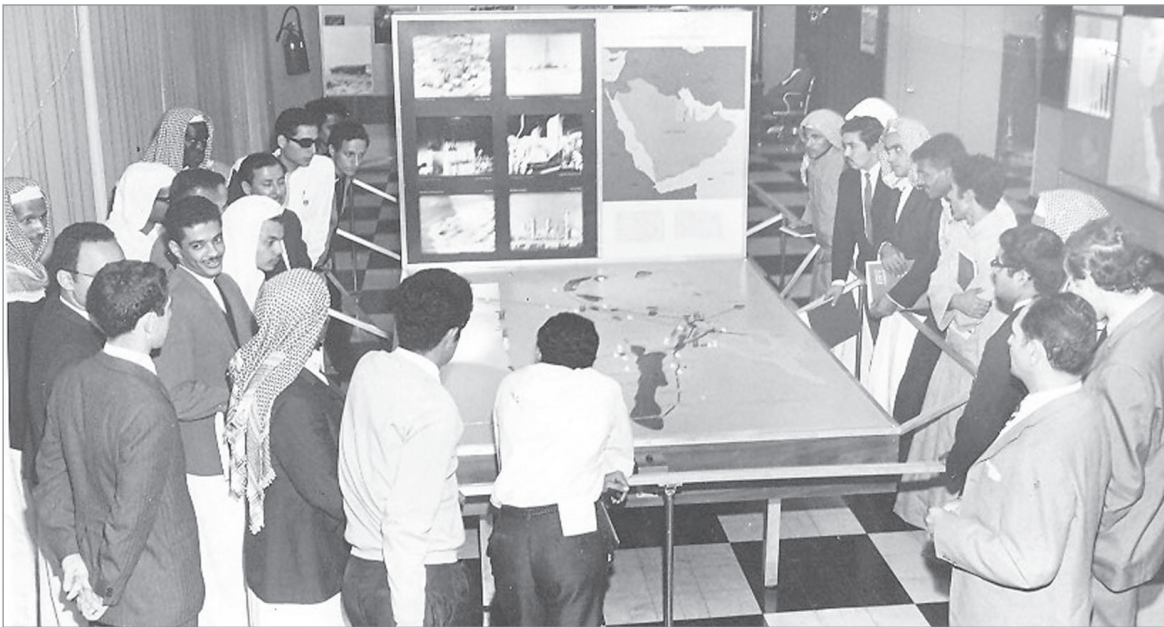
فلا عجب اذن.. ان كانت الزعامة السياسية في مكة تفرض سلطانها وتفرض حمايتها على القوافل المارة

بمكة كاجراء يجعل هذه القوافل في مأمن من اي تفكير خبيث.. او عمل مريب.. وهو اجراء من ناحية اخرى يشبه الى درجة كبيرة ما توفره الدول الحديثة من ضمانات وتسهيلات تجذب بها الغير للتعامل معها.. او العمل ورغم ان طبيعة الحياة التجارية في مكة آنذاك سهلة.. بسيطة لا تعقيد فيها.. الا انها كانت تسير بأسلوب منظم دقيق.. وربما اعتبر في اسلوب العصر الحديث.. فالتخطيط الاقتصادي.. وايا كانت التسمية فهو بصفة عامة اسلوب كان يلائم عصره.. ويوفر الاحتجاجات والمتطلبات.. فمدت التجارة وتدرجت من عمليات سهلة بسيطة تمشت مع التفكير البسيط واسلوب الحياة.. ثم رأيناها تأخذ صورة تلمح فيها التعقيد ونلحظ عليها كثيرا من الجود.. ففي الاتصال بين غرب

الايام وجدنا العرب انفسهم يؤلفون الوفود التجارية تحملها القوافل الى مختلف الدول المحيطة بهم لشراء سلع ادوات يقومون بعرضها في غير بلادهم.. فقد تحدثت كتب التاريخ ان (المطلب وهاشما وعبد شمس ونوفلا) ابناء عبد مناف سفروا لقومهم قريش في الدولة التي تتعامل مع العرب.. فذهب هاشم الى الشام والمطلب الى اليمن وعبد شمس الى فارس ونوفل الى الحبشة وكلهم يهدف الى عقد معاهدات تجارية مع هذه الدول لصالح قريش تقضي للعرب بحرية التنقل والتجارة في تلك البلاد.. ويجلبون لها منتجات بلادهم العربية من جلود واوبار.. كما تقضي معظم هذه الاتفاقات بعدم السماح لغير العرب للقيام بمثل هذا الدور.. ولم تكن طرق القوافل مأمونة في ذلك

هذه المواد نشرت بتاريخ ٢٥ / ٣ / ١٣٨٥هـ الموافق ٢٤ / ٧ / ١٩٦٥م

### صور من التاريخ



طلاب الجامعة



التدريب المهني

## عرض وطلب

بقلم: أمين محمد موسى

لاشك ان أمر المليك.. للمؤسسة العامة للبتترول والمعادن القاضي بتخفيض اسعار بيع البنزين العادي والممتاز لتجار الجملة قرشا واحدا عن كل جالون.. له دلالة اقتصادية واثاره البعيدة وانعكاساته في النهاية على المستهلك الاخير..

قرش واحد في كل جالون يعني توفيراً في ثمن الصفيحة الواحدة (ربع ريال سعودي).. وهو توفير لا اعتقد الا انه في مصلحة المستهلك دون سواه.. في مجال

الاستعمال المباشر لمادة البنزين فقط وانما ايضا في كافة المجالات الاخرى التي تعتمد اعتمادا اساسيا على استخدام البنزين.. كالمواصلات مثلاً.. فهو اذن تخفيض لم يراع مصلحة اصحاب السيارات وترك بقية افراد مجتمعنا من غير ملاك السيارات.. فتأثير هذا التخفيض دون شك سوف تتمتع به كافة الطبقات على الاقل في نطاق الانتقال وشبكة المواصلات.. واذكر ان المملكة المتحدة - اثناء الازمة

الاقتصادية التي تواجهها حكومة العمال في الوقت الحاضر.. اقدمت على خطوة تستعين بها على فك الضائقة وهي رفع سعر بيع البنزين وبعض مشتقات البترول عن طريق فرض ضرائب جديدة عليه.. مما ادى بالتالي الى ارتفاع اثمان كثير من السلع والخدمات بشكل ملحوظ رغم ان ما فرض من ضرائب على اثمان بيع البنزين وبعض المشتقات الاخرى كان طفيفا للغاية..

صورة وضعتها للمقارنة على ما تعانيه المجتمعات في خارج بلادنا من ازمات اقتصادية ومشاكل مالية تدفعها لفرض المزيد من الضرائب ووضع كثير من الاجراءات لتتغلب بها على تلك المشاكل والازمات.. وهو حال ووضع سلم منه اقتصادنا وخلا منه مجتمعنا الى درجة كبيرة ليس في هذا شك.. وفي يقيني ان تخفيض سعر بيع البنزين على تجار الجملة سوف لا يؤثر على مبلغ الارباح التي يحققها هؤلاء..