

## على الغلاف

# الأزمة تخرج إلى الشارع

تأثّر المُتظاهريّت في بيروت امس، بحركة السيرات الضفر الفرنسيّة، لا يحدّث أنّ تحركهم غريب عن الواقع اللبناني. فالأوضاع هنا ماسوية، والأحوال الاقتصادية التي تهدّد الفئات المُهمشة وابناء الطبقة المتوسطة تُشكّل عبئاً ثقيلاً

على اللبنانيين. تحاضه الشباب إلى الشارع في بيروت وطرابلس والجنوب، بعبادة منهم، ومن دون أنّ يظهر أنّ لهم غطاءً حزبياً. سفّهم المطالب العميشيّة

التظاهرات التي نُظّمت امس في بيروت وطرابلس والجنوب، قد لا تُكون دليلاً على أنّ «الثورة» قد انطلقت، ومن الممكن أن لا تُعلّق عليها أمال كبيرة لزلزلة أركان «النظام». إلا أنّها، وبالإضافة إلى التظاهرة التي نظمها الحزب الشيوعي اللبناني في 16 الشهر الجاري، أساس يمكن المراكمة عليه، ومؤشّر إضافي على حالة الحقن العامة التي وصل إليها أبناء الفئات المُهمشة والمواطنون من الطبقة المتوسطة. هؤلاء مُهدّدون بخسارة أسبسط حقوقهم، وبأن يتحللوا النتائج الكارثية لسقوط النموذج الاقتصادي المعتمد منذ عقود. لم يعد أحد منهم يمتأني عن صعوبة المرحلة، والجميع يشعر بوطأة الأزمة. شهرٌ سابع يمرّ على الفراغ الحكومي في البلد، بسبب صراعات على مقعد زائدٍ من هنا وتنافسية مُثيخة تضاف إلى الوضع السياسي المُعقّد، الحالة الاقتصادية الخطيرة، وما يُشس من تقارير تحذّر لبنان بأنّه يقف على

## تقرير

# صراعات سياسية وإدارية تنهك أوجيرو

لا حديثٌ عند موظفي أوجيرو سوى عن امريّة: القلق على مصير الهيئة، وهذا يُفترض أنّ رئيسها عماد كريدية قد يبدده بالتأكد أنّ لا خوف على ديمومة العمل، والتوتر في العلاقة بين الإدارة والموظفين، والدخّ لا ينكره كريدية، لكن الخلاف يتركز حول اسباب هذا التوتر. هل يعود إلى تناحك المصالح السياسية باعمال الهيئة، أم بالاسمي إلى رفم كفاءة الاداء أم بسبب الإدارة إلى إحكام قبضتها الحديديّة؟



كريدية، مديرة الشبكات لتلك العمود الفقري للهيئة... وتناحر في إنجاز اعمالها (هيلم الموسوي)

كلّ واحد منهم صرخ بالشعار - المطالب، الذي يُعتبر عن وجعه. إلا أنّهم مُجمعون على نقطتين: سوء الأوضاع الاقتصادية، ومواجهة الفساد.

انطلق المتظاهرون في بيروت، ظهر امس، من ساحة الشهداء نحو ساحة رياض الصلح، حيث رمز السلطة التنفيذية. كانت الأمور هادئة إلى أنّ انطلقت المواجهات بين بعض المتظاهرين والقوى الأمنية، بفعل تقدّم عدد من الشبان في محاولة يشبه الاقتناع العام بأنّ الوضع الفاصلة أمام السرايا الحكومية، هي نفسها، يجري تناقلها من حكومة إلى أخرى، بوجود القوى السياسية عينها. كل هذه الأمور، دفعت لبنانيين امس، وقبلة في 16 كانون الأول، إلى الشارع. تحركات بيروت وطرابلس والجنوب، التزمّت من سقّف المطالب العميشية ومخاربة الفساد. الدعوات انطلقت عبر مواقع التواصل الاجتماعي، من دون أنّ يكون للحركه هوية واضحة أو التزمّتاه جهة سياسية ما. على الرغم من ذلك، تمكّن المنظمون من حشد عدد لا بأس به من المتظاهرين، مع الأخذ بعين الاعتبار أنّ تخزينر يُفضّلون الانتخار إلى أن تتضح هوية التحرك وصال الأمور، قبل أن يشعروا قهقهم به وينزلوا إلى الشارع.

المتظاهرون امس تنوعوا بين مُلتزمين حزبياً ومُستقلين. تداعوا إلى التظاهر عبر «تويتر» و«فايسبوك»، من دون اجتماعات وتنسيقية مُثيخة لم يوجهوا تحركهم ضدّ «جهة مسؤولة» مُحدّدة، ولم يحملوا شعارات موحدة، كما أنّه لم يكن لتحركهم مطالب واضحة.



انطلقت التحركات في بيروت وطرابلس والجنوب ضدّ الوضع الاقتصادي والفساد (هيلم الموسوي)

## تفهمنا الكامل لوجع المواطنين الذين وصلوا إلى حالة اليأس والغضب... في حين أنّ أحد الداعين إلى التظاهر، الرميل علي مرتضى، غزب على «تويتر» مُتهماً «حزب سبعة واطلع ريجتكم، بأنّهما أدخلّا خلال التظاهرة، مُكبّراً للصوت، مُظلمين من خلاله الشتائم. تدخّلت مانعا إياهم من استعمال مسعرات للفتنة بين المتظاهرين (... كان هناك مجموعة من المتظاهرين مصنفين من الحراك المدني، وكانوا غاية في الرقي

## اتهم الداعون إلى التظاهرة «سبعة» و«طلعت ريجتكم» بإطلاق الشتائم

تفهمنا الكامل لوجع المواطنين الذين وصلوا إلى حالة اليأس والغضب... في حين أنّ أحد الداعين إلى التظاهر، الرميل علي مرتضى، غزب على «تويتر» مُتهماً «حزب سبعة واطلع ريجتكم، بأنّهما أدخلّا خلال التظاهرة، مُكبّراً للصوت، مُظلمين من خلاله الشتائم. تدخّلت مانعا إياهم من استعمال مسعرات للفتنة بين المتظاهرين (... كان هناك مجموعة من المتظاهرين مصنفين من الحراك المدني، وكانوا غاية في الرقي

والاحترام، رغم الإخلاف في النظرة السياسية ورُكّزوا على المطالب المعيشية كما فعلنا نحن مناصري الأحزاب السياسية»، وأضاف مرتضى إنّ «التظاهرة التي دعا إليها بعض نشطاء وسائل التواصل الاجتماعي انتهت عند الساعة الثانية ظهراً»، وعلن تعليق التحركات إلى ما بعد انتهاء عيدي الميلاد وراس السنة.

ولكن مساءً، وبعدها عاد المتظاهرون من شارع الحمرا إلى ساحة رياض الصلح، أعلنت المرشحة السابقة إلى الانتخابات النيابية نعمت بدر الدين «بدء المشاورات مع ناشطي الحراك المدني» ورواد التواصل الاجتماعي، لبحث إمكانية استمرار الاحتجاج والنزول إلى الشارع غداً (اليوم) أو في نهاية الأسبوع ليعلموا بداية اعتصام مفتوح».

وفي تحرك بات أسبوعياً في طرابلس، انتهجت مسيرة من ساحة اللق إلى ساحة عبد الحميد كرامي، ردد المشاركون فيها شعارات يتهمون فيها المسؤولين بالفساد، ويطالبون برفع الظلم عن المدينة وتأمين فرص العمل للشباب. تمّ انطلقت، في شوارع مدينة الميناء، مسيرة دراجات نارية، ضدّ الظلم والفساد ومع الثورة.

أما في الجنوب، فنظم «تحرك شباب الجنوب» اعتصاماً عند منقل النطنية - كفرمان - حيوش. هنا أيضاً الصرخة نفسها: ضدّ الفساد والأوضاع الاقتصادية، ومُطالبات بتوفير الماء والكهرباء وضمان الشبخوخة والطبابة أهالي صور شاركوا أيضاً في التحركات، واعتصموا عند مدخل صور الشمالي.

وأصدرت نقابة المحامين والصحافيين، مساء امس، بياناً استنكرت فيه «الاعتداء على تعرّض له بعض المحامين من ضرب وتكسير للمحاضرات خلال التحركات في بيروت»، داعية إلى «فتح تحقيق شفّاف بما حصل»، ووجدت تاكديها أنّ المسعرات ليسوا طرفاً في الأحداث، وعلى الجميع أن يكونوا تحت سقّف القانون».

هل لذلك علاقة بمسألة الفصل بين رئاسة الهيئة ومنصب المدير العام؟ الضلع، مقرون في العلفن، ليخون في إيمان لهم، إضافة إلى أولئك الذين «يريدون السيطرة، ويتبعوا عن المشؤد هنائياً. ونتيجة لهذا الخلط، فضل كريدية بأنني قريب من سعد الحريري، لكنني لست منعصماً في السياسة: «أذكر بأن أول من أرسلته إلى منزله (إجازة إدارية) كان بسام جرادي من تيار المستقبل. وأنا أريد عملاً، ومن لا يريد أن يعمل لن أتّره بحاله».

هو لا ينكر وجود خلافات مع بعض المديرين، لكن كريدية موجود جو من اللبلة بين الموظفين: هؤلاء يقسمهم إلى فئتين: الموظف الذي ينتظر تطبيق القانون وترقيتهم، وبالنتيجة، فقد سلك الأداء والكفاءة: مؤكداً أنّه ينتجيتها بقول إنّها مرتبطة حصراً بمعايير الأداء والكفاءة: مؤكداً أنّه (تنص على إعطاء التعويضات للموظفين الذين لا ينضمون إلى شركة اتصالات لبنانّ عند إنشائها) ليحصل على تعويضه ويذهب إلى بيته. وأخر ينضم إلى شركة اتصالات لبنانّ (900 موظف)». وبالنسبة إلى كريدية، «في أوجيرو لدينا الكثير من العمل، والنمط المنع هو نمط بطيء، وأنا لا يمكنني التفرّج في المجلس. وفي المقابل، يمارس أبو فرحات الرقابة على عمل المدير العام بوصفه عضوًا في مجلس الإدارة، بالرغم من أنّه يشاركه القرار في المجلس. وفي رأيي، أبو فرحات لأنه «مسؤول عن مديرية تشكل العمود الفقري للهيئة وهي التي تقوم بأعمال الصيانة وأوجيرو ضموته إلى قائمًا بما يجب فعله. لدينا عمل كثير في الهيئة، وإنجاز هذه الأعمال، فنحنكفي كريدية بالإشارة إلى أن لـ 6 أو 7 سنوات، لذلك لن تتهاون مع من لا يريد أن يعمل».

أكثر أنّ أحد أساتذتي (وهو الفيلسوف البريطاني مارك بيفر)، حين كان يشرح للطلاب مقولة ميشال فوكو عن تشكيل «القوة» لحياراتنا ومفهومنا عن الحقيقة وتاريخنا الذاتي، حتى في المسائل التي نعتبرها «علمية» أو «موضوعية»، كان يستخدم المثال التالي: في عالم الرعاية الطبيّة، الجُميع يحذّر من التّدخين وينهاك عنه - الأطباء والخبراء، الحكومة- الاعلام - فهو يؤدّي إلى موت باكراً بالسرطان وأمراض القلب، وهذا أسوأ ما يمكن أن يحصل للإنسان؛ وهو خيارٌ حياتي يمكنك أن تتجنّبه فيما كلفته، من الناحية الأخرى، عالية بشكل غير عقلاني (أنّ تموت بسكّته في عمر مبكر، أو تصاب بمرض مقعد). ولكنّ كأن بيفر يضيف، فإنّنا نعرف أيضاً أنّ السبب الأساس لأمراض القلب اليوم، والمرض الذي يؤثّر على أكبر عدد من الكُثر ويقتل الملايين ويقصر الأعمار، هو الضّغط والتوتّر (stress) الذي يعاني منه أكثر النّاس في الحياة الحديثة، وتحديداً العمل المرهق والتنافس المستمرّ والخوف الدائم من الفشل وفقدان الوظيفة. مع ذلك، لا أحد يقول لك أن لا تعمل وأن تسترخي وتقلّل إنتاجك حفاظًا على صحتك وحياتك («ما بالك تعمل بنشاط وترتقي الراتب بطموح؟ هل انت مجنون؟ هل تريد أن تموت فجأةً في سنّ الخمسين؟»).

**البيئة والسيارة الكهربائيّة**

من الممكن تطبيق الفكرة ذاتها على العديد من «التوجهات» التي تصدر الينا، من سلطات مختلفة، حول التصرّف «القوميد» أو «المسؤول» من الأخلاقيات الاجتماعية وصولاً إلى مسائل مثل حقوق الإنسان والبيئة. وهي مداخلنا إلى موضوع اليوم. أنا لا أقصد، بالطبع، التشكيك بأهمية الحفاظ على البيئة والخطاب البيئي (وإن كنت، بحد تعبير سلافوي جيچك، لا أوّمن بالخطاب البيئي الرومانسي على طريقة «الأم غايا»، الذي يعتبر البيئة أمراً مفارقاً للإنسان - وليس في حالة تفاعل معه - وكاملًا في ذاته، وواجبنا هو أن نتركها في حالتها «الأصلية» وأن لا نمسّها)، النقطه هنا هي أنّه حتّى في المجالات التي ترمي - ظاهرياً - إلى إلقاء الكوكب، الذي يعتبر البيئة التي نسمّي نفسها «بيئية»، حين نمرّ في حسابات السوق والدول وننظر إلى جامعا لمصالح الحاكم، تتحوّل بسهولة إلى عمليّة راسميّة لها منطقتها الخاصّة ولا تخدم الضّرورة الهدف السامي الذي يبرّز وجودها. كنت أكثر، مزاحاً، أنّه لو كان هدف الأوروبّية فعلاً هو خفض انبعاثات الكربون بشكل مأس، لكانوا - بدلًا من ذلك النقط - جعلوا معامل الكهريا، في ألمانيا واميركا وغيرها تحرق النّفط السيئ، (المُرث) بدلًا من الفحم الحجري الذي يستخدمونه بكثافة، وهذا وحده كفيلٌ بخفض انبعاثات الكربون وخدمة الكوكب أكثر من أيّ إجراءٍ آخر - فالفحم ملوثٌ مهلك، وهو يُحرّق كميات ضخمة لاتناح الكهريا، هذا إن حصل، والقمح لا يزال المصدر الأوّل للطاقة في الكثير من الدول الغربية. ببساطة لأنّه سيجير هذه الدول على استيراد المزيد من النقط، وهو ما يحاولون تجنبه منذ السبعينيات، وإلى زيادة العجز التجاري فيها (فيما الفحم موردٌ متوافر محلياً ورخيص ويؤمن استقلالاً في انتاج الطاقة؛ وقد تقوم ألمانيا بالفعل بغاء معامل الفحم فيها بعد سنوات طويلة، ولكن بعد أن تكون كلّ مناجح الفحم في البلد قد استنفدت وأغلقت، وأصبحت البدائل أكثر اقتصادية).

المسألة نفسها تحكم صعود السيارة الكهربائيّة، «صديقة البيئة» كنت أعرف منذ زمن أنّ الكثير من الدعاية البيئية حول السيارات الكهربائيّة فيه بعض التضييل. لن ندخل في نقاش تقني هنا، ولكن مادحي السيارات الكهربائيّة يوهمونك بأنّ الكهريا «نظيفة» وأنّ محرّك السيارة الكهربائيّة أكثر فعاليّة بكثير من محرّك سيارة البنزين (الأوّل يحول ما يقارب 90% من الطاقة في البطاريات إلى حركة، فيما محرّك الاحتراق الداخلي يهدر ثلاثة أرباع الطاقة في الغازولين الذي يحرقه). في الحقيقة، فإنّ الافتراض الأوّل يتجاهل أن الكهريا، التي تزوّد سيارتك ليست نظيفة ولا مصدرها الطاقة المتجددة، بل هي تنتج في معمل يحرق الفحم أو الغاز على الأرجح. والافتراض الثاني يخفي حقيقة أنّ حساب فعاليّة المحرّك الكهربائي في السيارة هو «المرحلة الأخيرة منسب» - معمل الكهريا الذي ينتج الطاقة التي تزوّد سيارتك يحرق الفحم بفعاليّة خسين في المئة، ثمّ تحسر نسبة معتبرة من هذه الطاقة خلال نقلها إلى منزلك، ثم نسبة أخرى خلال شحن البطارية، فلا يكون التفرّق في الفعاليّة كما تصوّرونه، ولكنّي، فوق ذلك، قرأت رقماً مئذلاً. يجعلك تشكك بالعلميّة باكملها، وهو يزعم بأنّ عملية صناعة السيارة الكهربائيّة، أصلاً، تلاوّن أكثر بما لا يقاس من صنع سيارة تقليديّة، خاصّة مع البطاريات الهائلة التي تستلزمها سيارات الترف، الكهربائيّة اليوم («تسلا»، وبعدها «بي ام دبليو» وغيرها من كبار الماركات التي تنوجه إلى الأثرياء)؛ حتّى أن السيارة الكهربائيّة من هذه الفئة تحتاج إلى أن تسير لخمسين ألف ميل (على الأرجح وفق حسابات «مفائلة» حول طبيعة الطاقة الكهربائيّة، كالتي أعلاه) فقط لكي تُعوّض التلوّث البيئي الذي نتج عن صناعتها وانتاجها (بحثث عن تاكيد لهذه الأرقام، ووجدت تحقيقاً لـ«بولومرغ»، يعطي أرقاماً مقاربة؛ إن صناعة سيارة بطارية صغيرة، مثل «نيسان ليف» - بلوّث بمقدار أن تقود سيارّة على الغازولين لخمين ألف كيلومتر).

في الحقيقة، أنا أجد أنّ ابتكار السيارة الكهربائيّة له مزايأ أخرى، ليس منها انقاذ الكوكب. مثلاً، نزع التلوّث من المدن (وهو هنا يعني نقل التلوّث فعلياً، من المدن الكثيفة والثرية إلى أماكن طرفية وفقيرة في ماركات المراكب الكهريا)، وخفض التلوّث السمعي عبر منع محرّكات الاحتراق الداخلي - هذا أمرٌ يرفع حقيقة من مستوى حياة الناس، بل لكم أن تخطّيوا بيروت، أو أي مدينة غربية أخرى مزدهمة. وقد اخفقت منها لك أصوات المحرّكات؛ وحتى «الموسيقى» يسير بازين صامت؛ أمّا بالنسبة إلى الحكومات التي طوّرتها وشجّعت على صناعتها، فإنّ السيارة الكهربائيّة كانت سياسة بيئية تناسب الاقتصاد السياسي لهذه الدول: قطعاً ابتكاري جديد يشلّل الألف، وسوسيلة لتقليل الاعتماد على الخارج عبر استبدال النفط المستورد بالكهريا، التي تمكك هذه البلدان منها تانصاً؛ وفي الوقت نفسه انت تعرض على السّري سيارّة فخمة وسريعة، ويكون «صديقاً للبيئة» من غير أن يضخّي بأسلوب حياتته ورذائله يمتنه استهلاكه، بالطبع. وهذه خلاصة سترنج الجها، فإنّ حماية بيتنا وكوكبنا، وتأمين استمرار رفاه البشرية، لا يكون عبر استبدال سيارة فارهة تحرق الغازولين، بقودها الأثريا، في نسخة محدثه من الفهم الحالي، يفت من تتذكر من اننا نحن بأنّ الانتاج الحالي للبشرية يكفي، بتنظيم مختلف، لتلبية حاجات الجميع بسهولة ومع فائض في المواجهة التي تقدر، بين أميركا والصين، نحن مع الصين «لا شك، وسعودها هو أمثنا الوحيد لتخفيف سطوة أميركا على العالم، ولكن فقط حين يتبلور «طريق مختلف» لبني دول الجنوب حتى تسلكه، واحتمال لنظام عالمي يختلف عن الذي نعرفه، يمكن عندها الحديث عن «نموذج صيني».

## لماذا «تسبف» الغرب؟

عبر التنظيم والتفتيات الحديثة، تنتج اليوم أكثر مما يحتاجه أهل هذا الكوكب حتى يعيشوا، جميعاً، حياةً آمنةً كريمة - من دون أن نغصّب البيئة في بحثٍ محمود عن مزيدٍ من الأرباح، وأن نهدر موارد لا تُقاس من أجل تلبية الاستهلاك الفائق لأقلّيّة.

**الضبط: ان «تلحف وتتناجز»**

اعتمدت الصين، منذ عقود تقريباً، سياسةً تشجّع صناعة وتبنيّ السيارات الكهربائيّة لأسبابٍ شبيهة بدوافع دول الغرب: تقليص استيراد النفط، استغلال فائض الكهرباء، خفض التلوّث في المدن، فوق ذلك كله، فإنّ السيارة الكهربائيّة تقدّم امتيازاً مهماً لمن ينوي دخول الميادين، من موقع المبتدئ، فصناعة السيارة الكهربائيّة، على ما تقول «تكنولوجيا ريفيو»، أكثر سلاطة و يحتاج إلى محرّكٍ معقّد، ومن حَقّق فيها شركاتٌ جديدة بأنّ تنافس صانعين مكرّسين (المحرّك الكهربائي بسيط نسبيّاً، بينما من الصعب على شركةٍ جديدة أن تنتج محرّك احتراقٍ داخلي بفاعلية محرّكات «مارسدس» و«تويوتا» التي تقف خلفها عقودٌ من الأبحاث والتجسّبات - وهذا شكّل دوماً حاجزاً أساسياً أمام دخول سوق السيارات)، ولكن الصين، على عادتها، نفّذت هذه الخطط بشكل أسرع وأكثر من أي دولةٍ غربية. حتى أصبح عدد السيارات الكهربائيّة التي تباع في الصين يوازي عدد مثيلاتها التي تباع في باقي العالم بأسره.

إن كان شعار خروتشيف خلال سنوات المنافسة الأميركيّة - السوفياتيّة هو «الحاق والتجاوز»، وهو كان يعني الحاق بالانتاج الأميركي وتجاوزه - بالمعايير الاقتصاديّة الراسميّة نفسها التي بنت أميركا عليها تفوّقها - فإنّ الصين هي من حقّق فعلاً هذا الهدف. إن كانت المنافسة في هذا العصر هي حول «اتقان الراسميّة» فإن راسميّة الدولة التي نشأت في الصين قد أنجزت نموذجاً يصعب التغلّب عليه، لن لا يزال حبيس أفكار «قديمه» عن الصين ونوعيّة الانتاج فيها يصعب أن تُشرّح حجم النجاح الاقتصادي والتقني الذي عرفته الصين في السنوات الأخيرة، وشواهد كثيرة، من البني التحتية التي خلّق وتنظيم العشرات من المدن الجديدة في بناه، أضّمح شبكة قطارات فائقة السرعة على الكوكب (خلال سنوات قليلة)، وصولاً إلى التكنولوجيا العسكريّة والرياديّة في مجالاتٍ مستقبليةٍ مثل الطاقة المتجددة والسيارات الكهربائيّة. قرأت حصانيّة في «واشنطن بوست» تزعم بأنّ كمية الاسمنت التي استخدمتها الصين في ثلاث سنواتٍ فحسب (2011 - 2013) تقوّى كمية الاسمنت التي استهلكتها أميركا طوال القرن العشرين، أي تحديداً في مرحلة بناء البلد وتوسّعه وازدهاره الأسطوري.

استخدمت مثال السيارة الكهربائيّة لأنّه يوضح تفوّق «بيئة الأعمال» التي نجحت الصين في خلقها، وهي السبب الرئيسيّ خلف النمو والتوسع الهائل في البلاد. هناك شركة سيارات صغيرة نسبيّاً اسمها «نيو» التي انبثقت منذ فترة، هي لم تبدأ بانتاج وبيع السيارات الكهربائيّة إلا قبل أشهر (وهي تنتج سيارات كهربائيّة كبيرة وفخمة، وملبيّة بالزوائد والتفتيات على طريقة «تسلا» الأميركيّة، ولكن بسعر أقل بكثير). بدايةً، حصلت «نيو» على تمويل وهي محرّز فكرة، من عدة شركات تكنولوجيايّة صينيّة، مثل «تينسنت» و«بايدو»؛ فالحكومة الصينيّة أجبرت الشركات الكبرى على تدوير أرباحها من خلال الاستثمار في شركاتٍ صاعدة بدأت «نيو» كشركةٍ صغيرة دورها محصورٌ في التصميم، ولا تصنّع إلا عدداً محدوداً من القطع، ولكنها وجدت شريكاً في شركةٍ حكوميّة ضخمة تصنع السيارات، ستقوم هي بإدارة الانتاج وتصنيع تصاميم «نيو» بكلفةٍ منخفضة. ثم حصلت الشركة على قرض من مدينة شانغهاي وحوافر لبنا، مصنع فيها. ووجدت شركةٍ أخرى مهلّبةً لصنع البطاريات ستزود سياراتها بهذا المكون الأساسي بسعرٍ تنافسيّ. أكثر من ذلك، تحتاج شركة مثل «تسلا» لبناء شبكة كاملة للسيارات مستخدميهما في طول البلاد وعرضها فيما، في الصين، توجد شبكة «عامة» يمكن لشركةٍ صغيرة مثل «نيو» أن تعتمد عليها. يمكن أن نفضّل أكثر ولكن النتيجة هي أن «نيو» تمكّنت من إدخال أول نموذج لها في الانتاج واستمرار لا يزيد على مئات ملايين الدولارات وخلال أقل من سنتين، وهو أمرٌ من المستحيل تحقيقه في أميركا أو أوروبا إلا بعد صرف مليارات كثيرة.

**خاتمة**

إنّ هذا الترويج، بين سوقٍ داخلي كبير وقاعدة صناعيّة واسعة ودور التلوّث في التوجيه وخلق الحوافز، هو ما جعل أناه الاقتصاد الصيني يتفوّق في اللعبة الراسميّة على أربابها الغربيين، إلى درجةٍ تجعل التنافس معه صعباً، ومن هنا بدأ التوتّر ويوارد «الحرب التجاريّة» (من قال لهم إن الراسميّة هي منافسةٍ شريفة؟). إن كانت المنافسة مع «الغرب» هي في مجاراته في التقنية والإنتاج، فإنّ الصين قد حققت ذلك بلا ريب، ولكن تواجه جييجينج هنا مشكلتان: الأولى، أنّها لا تنوع عن الصين، والثانية، أنّها لا تنوع عن الصين المستقل. المشكلة الأولى، الواضحة، هي في عدا، النظام الدولي لتوسع الصين المستنم، ومنازعتها على الأرباح، ومنافسيتها للاحتكارات الغربية.

أي أنّ السوق العالمي الذي سبّب رخاؤه هو من قد يصمح عدوك خصمك، وهنا

أما المسألة الأوسع، فهي تشبه سؤال البيئة والسيارة الكهربائيّة أعلاه، إن كان هدف دول الجنوب هو تقليد الماكينة الراسميّة الغربية والتفوّق عليها، فهذا قد يكون ضرورياً لكي تتمكّن من العيش في السوق الدولي ولكي تكون قادراً على الدفاع عن نفسك على الأساس لحالات «التحديث» في دول الشرق التي جسر الهوة العسكريّة التي تفصل الجيوش الأروبية عن جيوشنا، في التقنية وفي التنظيم)، ولكنّ إن كان الهدف من استقبال الفهم والمنتجات فأنت ستعمل، على الأرجح، إلى المكنان ذاته والشكائل نفسها ونطاق استنساخ ذاتها التي ولّبتها الراسميّة الغربية. يقول آلان رايدو إنّ أحد الأخطاء الجوهرية في مسيرة الاتحاد السوفياتي هي أنّ قيادته حاولت - على طريقة خروتشيف - التناقص مع الغرب وتجاوزه بمقاييسه الماديّة ذاتها (المخل الفردي، الاستهلاك الفردي الاقتصادي) بدلاً من يقمّ - عن حقّ - نموذجاً بديلاً عن مجتمع المكنة والاستهلاك. إن لم تتمكّن من استقبال النظام القائم، في العمق، فأنت لا تقدّم نموذجاً مقفوقاً، بل نسخة محدثه من الفهم الحالي، يفت من تتذكر من اننا نحن بأنّ الانتاج الحالي للبشرية يكفي، بتنظيم مختلف، لتلبية حاجات الجميع بسهولة ومع فائض في المواجهة التي تقدر، بين أميركا والصين، نحن مع الصين «لا شك، وسعودها هو أمثنا الوحيد لتخفيف سطوة أميركا على العالم، ولكن فقط حين يتبلور «طريق مختلف» لبني دول الجنوب حتى تسلكه، واحتمال لنظام عالمي يختلف عن الذي نعرفه، يمكن عندها الحديث عن «نموذج صيني».