العدد (1837) السنة السابعة - السبت (3) تموز 2010 ◆ http://www.almadapaper.com - E-mail: almada@almadapaper.com

الآراء الـــواردة في الصفحة تعبر عن وجهات نظر كتابها ، وقد لاتتفق بالضرورة مع وجهة نظر الجريدة

صناعة المركبات كوسيلة للإدعاء بالتفوق الصناعي

كانت - وربما لا تزال – الدول النامية تنظر إلى إنتاج وتصنيع المركبات – سواء كليا أو جزئيا - كإنجاز عظيم، بل كدليل وبرهان على إجتيازها المرحلة الزراعية إلى المرحلة الصناعية. وكلنا يذكر أن مصر الناصرية في أوج بروزها، وضمن شعارها القائل (سنحقق الاكتفاء الذاتي، وسنعتمد على أنفسنا في التصنيع من الإبرة إلى الصاروخ) عمدت إلى الترويج لنفسها كبلد صناعي متفوق عبر طرح نسخة رديئة من سيارة (فيات) الإيطالية بالتعاون مع مصانع (زاستافيا) اليوغسلافية، و نسخة أخرى قبيحة الشكل من سيارة (برينز) الألمانية تحت إسمي (نصر) و(رمسيس) على التوالي.

عبد الله المدني

وعلى المنوال نفسه، ولكن إنطلاقا من قاعدة صناعية أكثر صلابة وإقتدارا، طرحت دول أخرى سيارات للركاب أو للنقل أو للشحن. نذكر منها إيران التي طرحت في عهد الشاه سيارات (بيكان) (تم تغيير إسمها إبتداء من عام ٢٠٠٥ إلى (ساماند)، وإندونيسيا التي صنعت سيارة (تيمور) في عهد ديكتاتورها السابق سوهارتو (عبر دمج نسختين لسيارتي (كيا) الكورية و (مازدا) اليابانية) وماليزيا التي سوقت بنجاح منذ عام ١٩٨٣ سيارة (بروتون).

وكانت هناك ، بطبيعة الحال، دول عمدت إلى عملية تجميع مكونات السيارات اليابانية والإمريكية والأوروبية داخل أراضيها عبر إستثمارات مشتركة. من هذه الدول تايلاند، وتايوان، وكوريا الجنوبية، ثم البرازيل التي أنتجت سيارتي (بينتو) و(فييستا) بالتعاون مع شركتي (فيات) و(فولكس فاغن)، علما بأن كوريا الجنوبية برّت كل هذه الأقطار، وصارت اليوم إسما كبيرا في صناعة المركبات بمختلف أشكالها وأحجامها وأستخداماتها.

لكن في سياق هذا الحديث، لا بد من الوقوف ملياً أمام حقيقة بروز دولتين آسيويتين كبيرتين في عالم صناعة المركبات بثبات، ونعني بهما الهند والصين اللتين صارتا في السنوات الأخيرة منافستين قويتين لكبار صناع ومنتجي المركبات على مستوى العالم.

و إذا كانت الهند قد سبقت الصين بسنوات طويلة في إنتاج وتصدير الشاحنات وحافلات الركاب عبر شركتها الرائدة (تاتا)، ثم أتبعت ذلك مؤخرا بطرح سيارات الركاب الصغيرة ذات الأسعار المنخفضة كي تكون في متناول الملايين من سكانها من الطبقة الوسطى المتنامية عددا، ونقصد بها سيارة (نانو) التي لا يزيد سعرها عن ٢٥٠٠ دولار ، فإن قطاع صناعة السيارات في الصين باتت تشهد إنتعاشا ملحوظا لم يسبق له مثيل، وإن قيل أن ما ينتجه هذا العملاق من المركبات رديء الصنع، أو يخلو من وسائل الأمان والسلامة ذات المعايير الدولية، أو أن تصاميمها مسروقة من تصاميم السيارات اليابانية والكورية والأوروبية (على نحو ما قيل عن سيارة (كيو كيو) الصينية الصغيرة التي وجهت أصابع الإتهام إلى منتجها لسرقته أساليب إنتاج يابانية، وتصاميم أمريكية لسيارة (شيفروليه سبارك).

وتُرجع الزميلة الهندية (براكريتي غوبتا) في تحقيق صحفي مطول كتبته أخيرا، أسباب صعود الهند المذهل في صناعة المركبات – رغم وجودها حاليا في المركز السابع عالميا – وقدرتها على إنتاج سيارة واحدة في كل دقيقة (أنتجت في عام ٢٠٠٩ وحده ٢,٦ مليون سيارة) إلى عوامل عديدة مثل: الإمكانات الهندسية القوية، والخبرة المتراكمة، ورخص الأيدي الفنية العاملة، والتوسع الكبير في إستثمارات الشركات الأجنبية المصنعة للمركبات مثل (هيونداي) الكورية، و (نيسان) و(تويوتا) و (سوزوكي) و (هوندا) اليابانية، و(فولكس فاغن) الألمانية، و(رينو) الفرنسية، و(جنرال موتورز) الأمريكية. هذا ناهيك عن عامل مهم آخر هو الخبرات والإمكانيات التي إكتسبتها الهند كنتيجة لإستحواذها في عام ٢٠٠٨ على مصانع سيارات (جاغوار) و (لاندروفر) البريطانية، شراء من مالكها السابق (فورد موتورز).

غير أن أحد العوامل القوية الأخرى، من وجهة نظري، هو الطلب المتزايد في السوق الهندية على شراء المركبات الخاصة، في ظل تحسن مستويات الدخول الفردية في العقدين الأخيرين. وربما ما يؤكد هذا العامل هو التوسع الهائل من قبل منتجي المركبات العالمية في إستثماراتهم داخل الهند، وجهودهم من أجل تعزيز تواجدهم داخل السوق الهندية بشتى الوسائل. علاوة على هذا، يمكن أن نسوق دليلا آخر هو سعي الصين الحثيث (عبر شركاتها المعروفة مثل: (سايك)، و(فوتون)، و(فاو)، و (تشيري)، و(جيلي)) في العامين الأخيرين لإيجاد شركاء عالميين أو شركاء هنود من أجل إنتاج مركبات صغيرة، منخفضة التكاليف، وذات قدرة على توفير الوقود، خصيصا لتصديرها إلى الأسواق الهندية، وكي تنافس سيارات (نانو) الهندية لجهة الأسعار. ويقال في هذا السياق أن هدف الصين النهائي يتجاوز تصدير النوع الأخير من المركبات إلى الهند، وبيعها هناك بسعر ٢٢٥٠ دولار، بمعنى أنه يشمل أيضا تصدير الشاحنات والحافلات وسيارات الشباب الرياضية في وقت لاحق.

والمعروف أن الصين – طبقا لتحقيق الزميلة (غوبتا) – قد تخطت في عام ٢٠٠٦ اليابان (صاحبة المركز الثاني عالميا في إنتاج المركبات)، كما تخطت في العام الماضي الولايات المتحدة الأمريكية (صاحبة المركز الأول عالميا)، وصارت تنتج كل أنواع المركبات بدءا بالحافلات وسيارات الركاب الصغيرة، وإنتهاء بالشاحنات وسيارات الشحن والنقل الكبيرة. كما أنها في محاولة لتقليد الهنود إستحوذت على ملكية شركة (فولفو) السويدية، شراء من شركة (فورد) الأمريكية. إضافة إلى دخول إحدى شركاتها المعروفة وهي (شانغهاي أوتوموتيف كار) في العام الماضي في شراكة مع (جنرال موتورز) الأمريكية، بهدف إنتاج المركبات التجارية الرخيصة.

لكن ماذا عن إنتاج السيارات الكهربائية في عالم يعمل المستحيل من أجل المحافظة على البيئة ومحاربة الإنبعاث الحراري؟ هنا أيضا نجد المنافسة محتدة ما بين العملاقين الآسيويين الصناعيين. فلئن كانت الهند دشنت في العام المنصرم سيارتها الكهربائية الأكثر مبيعا في العالم والمعروفة بإسم (ريفا)، فإن الصين تحاول اليوم الرد عبر تطوير سيارة كهربائية أقل سعرا، وذلك عبر تعاون إحدى شركاتها الرائدة في صناعة البطاريات وهي (بي واي دي) مع شركة (ديملر) الألمانية المعروفة بإنتاج سيارات (المرسيدس) الفارهة. لكن الصين، التي خصصت حكومتها مليارات الدولارات من أجل هدف تسيير ٥٠٠ ألف سيارة كهربائية على طرقاتها بحلول عام ٢٠١٢ ، مقارنة بعدد ٢١٠٠ سيارة كهربائية في الوقت الحالي، تجد نفسها في الوقت ذاته أمام منافسة حامية الوطيس من قبل شركات المركبات التايوانية.

فتايوان ربما كان البلد الوحيد في العالم الذي إستطاع حتى الآن أن ينتج مركبة تتسع لسبع أشخاص، وتسير كاملا بالكهرباء – أي دون أن تنفث في الهواء أية مواد مضرة بالبيئة –وذلك عبر شراكة وطيدة ما بين شركة (يولون موتور) التايوانية التي تتخذ من مقاطعة (مياولي) الشمالية مقرا لها، وشركة (تيسلا موتورز إنكوربوريشن) الأمريكية التي تأسست في عام ٢٠٠٣ وأطلقت رسميا أول مركباتها الكهربائية في عام ٢٠٠٦ تحت إسم (تيسلا رودستير). هذا علما بأن هذه المركبة التايوانية المسماة (لوكسغين إي في بلاس) عُرضت في ديسمبر الماضي في معرض دبي العالمي للسيارات، فلفتت الأنظار برفاهيتها، وتصميمها الجذاب، وقدرة منتجيها على صناعة أعداد هائلة منها، ناهيك عن صناعة نحو ٧٠ بالمئة من مكوناتها الرئيسية من قبل شركات تايوانية رائدة.

ويمكن القول أن ما يساعد تايوان على البروز في ميدان صناعة المركبات الكهربائية، ومنافسة غيرها، أنها رائدة في صناعة (البطاريات) التي تعتبر المكون الرئيسي في مثل هذا النوع من المركبات. فمثلا شركة (إي ون مولي إينيرجي كوربوريشن) التايوانية المتفرعة من مجموعة تايوان لصناعة الأسمنت تعتبر المزود الرئيسي للبطاريات لشركة (بي إم دبليو) الألمانية للمركبات والتي تنتج حاليا سيارة (ميني إيي إلكترونيك أوتوموبيل) التي ينتظر بيعها في الأسواق الأمريكية بحلول عام ٢٠١٢ . حيث تقول مصادر الشركة الأولى أنها زودت الثانية حتى الآن بعدد خمس ملايين بطارية، أي ما يكفي لتسيير ألف مركبة من نوع (ميني إيي) سالف الذكر، وأن مبيعاتها للشركة الألمانية في عام ٢٠٠٩ مثلت ١١ بالمئة من إجمالي مبيعاتها في ذلك العام، مقارنة بنحو ٢ بالمئة فقط في عام ٢٠٠٨ .

الأمر الآخر الذي يساعد تايوان على البروز والمنافسة في هذا الميدان، هو أنها أثبتت عمليا قدرة شركاتها على إنتاج بطاريات للمركبات الكهربائية، أخف وزنا، وأطول عمرا، وأكثر كفاءة وقدرة على العمل في الأجواء الباردة، بل وأيضا أسهل لجهة إعادة شحنها. وهذا، بطبيعة الحال، مالم تصل إليه حتى الآن التقنيات المتوفرة لدى الصين، بدليل أن صناعة البطاريات العادية وبطاريات الهواتف النقالة فيها تشكو من ضعف الجودة، وكثرة المخاطر، وسرعة العطب، وقصر العمر.

وفي السياق ذاته، لا بد أيضا من الإشارة السريعة إلى الخبرة التي تجمعت لدى الشركات التايوانية المصنعة على مدى عقود، في حقل صناعة الأنظمة الإلكترونية. وهذا ميدان ضروري آخر لمن يريد إنتاج وتصنيع المركبات الكهربائية، لأن هذه الأنظمة، ببساطة، لا غنى عنها في تلك المركبات لأنها هي التي تضبط تشغيلها وتسييرها بكفاءة.

مقاطعة الانتخابات

أعلن د. السيد البدوي رئيس حزب الوفد أن الحزب سيخوض انتخابات مجلس الشعب القادمة وأن الوفد يرفض الدعوة لمقاطعة الانتخابات، وعندما دعا د. محمد البرادعي واللجنة الوطنية للتغيير وبعض المتحدثين باسم حركة كفاية أو شباب ٦ أبريل لمقاطعة هذه الانتخابات رفض البدوي والوفد هذه الدعوة، وهو موقف صحيح وطبيعي، فليس من حق فرد أو جماعة أن تنصب نفسها قيادة للحياة السياسية ولأحزاب وقوى المعارضة، فتقرر نيابة عنها وتدعوها للالتزام بما قررته وتنتقدها إن هي لم تستجب للقرار الذي لم تشارك في اتخاذه، بل توجه لها الاتهامات بالتواطؤ مع الحكم وعقد صفقات مع الحزب الوطني الحاكم، ولكن ما استوقفني - وعديدين غيري - من القريبين من حزب الوفد وقادته بمن فيهم الصديق السيد البدوي، التصريح الغريب المنسوب إليه والمنشور في صحيفة الأهرام صباح السبت الماضي، والذي يقول فيه (إن انسحاب حزب بقيمة ومكانة وتاريخ الوفد من ميدان معركة الانتخابات يعد خيانة وطنية وضعفا سياسيا وهروبا من المواجهة)!

حسين عبد الرازق

وغرابة هذا التصريح يبدو بوضوح في جانبين.

الأول أن حزب الوفد مارس مقاطعة الانتخابات – مع غيره من الأحزاب – خلال السنوات الماضية أكثر من مرة.

فقد قاطع حزب الوفد تحت قيادة الراحل العظيم فؤاد سراج الدين ومعه حزب العمل وحزب الأحرار والإخوان المسلمين انتخابات مجلس الشعب عام ١٩٩٠.

وفي مايو ٢٠٠٥ قاطعت أحزاب التجمع والوفد والناصري ومعها حزب الغد والإخوان المسلمين والحزب الشيوعي المصري والحركة المصرية للتغيير ولجنة الدفاع عن الديمقراطية والحملة الشعبية وحركة ٢٠ الاستفتاء علي تعديل المادة ٧٦ ودعت المواطنين لمقاطعة التصويت.

وكررت أحزاب الوفد والتجمع والناصري والإخوان والشيوعيين دعوتهم لمقاطعة التصويت في الاستفتاء علي تعديل ٣٤ مادة من الدستور في مارس ٢٠٠٧.

وقاطع حزب الوفد والحزب الناصري انتخابات مجلس الشورى في يونيو ٢٠٠٧.

فهل ارتكب حزب الوفد والأحزاب الأخرى بهذه المقاطعات جريمة الخيانة الوطنية؟!

الجانب الثاني الذي يطرحه هذا التصريح يتعلق بفكرة المقاطعة، فمقاطعة الانتخابات أمر معروف في الحياة السياسية في عديد من الدول وفي ظل ظروف وأوضاع معينة، ولا خلاف أن الأصل هو المشاركة في الانتخابات والتصدي بكل السبل والأساليب الديمقراطية لمحاولات التزوير، سواء من جانب السلطة الحاكمة أو أصحاب الثروات المشبوهة، ورغم أن مصر لم تعرف الانتخابات الحرة النزيهة سواء في ظل التعددية الحزبية بعد دستور ١٩٢٣ وحتى عام ١٩٥٣، أو في ظل تجربة التعددية الحزبية المقيدة منذ عام ١٩٧٦ وحتى الآن، إلا مرتين عام ١٩٢٤ و١٩٥٠ (وفاز فيهما حزب الوفد).. فقد خاضت الأحزاب هذه الانتخابات وتصدت للتزوير وكشفته وأفقدت السلطة الحاكمة التي قامت بالتزوير شرعيتها السياسية والشعبية، وأي قراءة في نسب التصويت التي أعلنتها وزارة الداخلية – التي تدير عمليا الانتخابات في مصر – للانتخابات والاستفتاءات في ظل حكم الرئيس مبارك قاطعة بأن التزوير هو الأصل.

فبيانات وزارة الداخلية تقول إن نسبة من أدلوا بأصلواتهم في انتخابات مجلس الشعب عام ١٩٨٤ بلغ (٤٣٪) وارتفعت النسبة عام ١٩٨٧ إلي (٥٤٪) وفي عام ١٩٩٠ كانت (٤٦٪) وفي عام ١٩٩٥ (٥٠٪)، وانخفضت هذه النسبة بشكل جلي وفاضح للتزوير عندما أشرف القضاة على الانتخابات عامي ٢٠٠٠ و٢٠٠٥، فبلغت عام ٢٠٠٠ قرابة ٢٨٪ وفي عام ٢٠٠٥ انخفضت إلي (٢٤,٦٩٪).

أما الاستفتاءات – والتي لا يذهب إليها أحد عادة – فالتزوير كان أكثر سفورا وفجرا، ففي الاستفتاء علي المرشح الوحيد للرئاسة قبل عام ٢٠٠٥ (تاريخ أول انتخابات رئاسية) تراوحت نسب المشاركة بين ٤,٨٥٪ و٦٩,٩٦٪، وعندما جرى الاستفتاء عام ٢٠٠٥ علي تعديل المادة ٧٦ والتحول من نظام الاستفتاء على مرشح الرئاسة إلي انتخابات رئاسية تعددية زعمت الداخلية أن نسبة من أدلوا بأصواتهم في هذا الاستفتاء بلغ ٦٤,٥٣٪ الطريف أن هذه النسبة انخفضت عند إجراء أول انتخابات رئاسية في نفس العام إلى ٢٣٪، والفارق بين الاستفتاء وانتخابات الرئاسة ثلاثة أشهر فقط!.

ولا يعني ذلك أن الانتخابات التي جرت في ظل وجود قاض على كل صندوق عامي ٢٠٠٠ و٢٠٠٥ كانت حرة ونزيهة، فقد سجل القضاة في تقاريرهم وقوع تزوير في عديد من الدوائر حيث قامت الشرطة بحصار بعض القرى وبعض لجان التصويت لمنع الناخبين – باستثناء الناخبين الذين يحملون بطاقات الحزب الوطني أو يحضرون جماعات في سيارات تحمل شعار الحزب الوطني – من الإدلاء بأصواتهم، كما اعتدى بعض ضباط الشرطة على رؤساء اللجان من القضاة، إضافة لاستخدام المال والبلطجة تحت حماية الشرطة في بعض الدوائر. وفي ضوء هذه الحقائق دعت أحزاب وقوى عديدة لمقاطعة انتخابات الشورى الأخيرة، وبعد الانتخابات اكتسبت هذه الدعوة مصداقية وتأييدا أكثر، فانتخابات الشورى الأخيرة لم تكن انتخابات مزورة بالمعنى التقليدي لكلمة التزوير، فالشرطة منعت إجراء الانتخابات من الأصل وقامت بالتصويت نيابة عن المواطنين وكتابة المحاضر وإعلان النتائج المقررة سلفا.

لكن المشكلة أن شروط المقاطعة غير متحققة، فالمقاطعة لكي تحقق أهدافها تتطلب شرطين. الأول.. استعداد الناخبين للاستجابة لدعوة المقاطعة، وهذا الشرط يكاد يكون متحققا دون أي جهد، فتكرار التزوير وتزييف إرادة الناخبين دفع أكثر من ٧٥٪ (طبقا لبيانات وزارة الداخلية) و٩٥٪ من الناخبين (طبقا لتقديرات مراكز البحوث والدراسات ومراقبة الانتخابات) لمقاطعة الانتخابات العامة كافة وبالتالي فالدعوة للمقاطعة ستلقى قبولا عاما من الناخبين.

الشرط الثاني، هو مقاطعة جميع الأحزاب والقوى للانتخابات لكي ينافس الحزب الحاكم (الحزب الوطني) نفسه في الانتخابات وللأسف فهذا الشرط غير متحقق، فظاهرة المستقلين في الانتخابات المصرية ستوفر لمرشح الحزب الوطني ٥ أو ١٠ منافسين من المستقلين في كل دائرة، كذلك فالأحزاب الوهمية الكثيرة التي تعد بمثابة رديف للحزب الوطني ستخوض هذه الانتخابات طالما طلبت السلطة منها ذلك، أما ثالثة الأثافي فهي عدم اتفاق الأحزاب الرئيسية الجادة علي موقف موحد، ففي كل مرة هناك حزب أو أكثر يرى ضرورة المشاركة حتى ولو كانت بقية الأحزاب مع المقاطعة، وفي الانتخابات القادمة أعلن حزبا الوفد والتجمع عزمهما على المشاركة في الانتخابات بالرغم من وجود معارضة داخلية تمثل أقلية حتى الآن، كذلك فالإخوان المسلمين أكدوا مشاركتهم في الانتخابات القادمة وبالتالي فالمقاطعة في ظل هذه الأوضاع لن تحقق أهدافها، اللهم إلا إذا غير حزبا التجمع والوفد وجماعة الإخوان المسلمين موقفهم، وهو أمر لا يبدو متوقعا حتى الآن.

الفقر والتطرف

فريدة النقاش

(الفقر أخطر من القاعدة) هكذا صرح (كابا ليري) مندوب منظمة (اليونسيف) في اليمن، الذي أضاف أن نسبة الذين يعيشون تحت خط الفقر ارتفعت من ٣٥٪ عام ٢٠٠٥ – ٢٠٠٦ إلي نحو ٤٣٪ من السكان، ويعيش ٦٥٪ من أطفال اليمن في حالة فقر مدقع في بلد أكثر من نصف سكانه دون ١٨ سنة، وهناك ١٢ مليون طفل يعيشون في أوضاع مزرية ويتزايد عدد الأطفال المجندين بسبب الحروب المتوالية، وتتلقى أربع فتيات فقط من كل عشر تعليما ابتدائيا، وهي جميعا مؤشرات تدل على مدى تدهور الحال الذي يفتح بابا للتطرف والأصولية يدخل فيه البشر من باب اليأس والعتمة وغموض المستقبل.

وللربط بين القاعدة والفقر أسباب موضوعية، وذلك أن (القاعدة) تعتمد في تمويلها علي أموال النفط الهائلة وتجارة المخدرات بعد أن تولت منظمة (طالبان) زراعتها في مناطق شاسعة من أفغانستان، وهي تستطيع بما لديها من أموال أن تدفع لهؤلاء الأطفال وأسرهم ولذلك يزداد عدد المجندين منهم.. وكانت هناك دائما علاقات وثيقة بين (طالبان) و(القاعدة) منذ رعت المخابرات الأمريكية والسعودية نشوئها لمكافحة الشيوعية في أفغانستان.

ويولد الفقر كلا من الجهل والمرض، ويصبح الجهل أرضية خصبة لانتشار الخرافة والرؤى المشوهة للدين التي تتضمن احتقار المرأة وعزلها ومنعها من التعليم والعمل، وبناء مجتمع ذكوري خالص سواء في الفضاء العام أو في مناطق القتال في الجبال حيث يعيش أمراء الحرب ويراكمون المال والسلاح من تجارة المخدرات سواء لطالبان أو للقاعدة وهما تنهلان من نبع أيديولوجي أصولي واحد.

وفي هذا المناخ الاجتماعي الكئيب وبيئة الحرب الدائمة واستدعاء الدين كمرجعية لكل من (طالبان) و(القاعدة) ومع التصورات والتأويلات الضيقة والقراءات الحرفية للنص الديني يصبح العالم صغيرا وضيقا، ويتحول الصراع ضد الاستعمار إلى صراع ديني بين الإسلام والمسيحية تؤججه روح الانتقام لا رؤى التحرر والعدالة ويجر المجتمعات للوراء.

وتتعرض حركة التحرر ضد الاستعمار الأمريكي والعالمي للتشوه، لأنها تتراجع أمام نفوذ وأموال تجار الديانات، وتتزايد العقبات أمام دعاة الحداثة والديمقراطية في المجتمعات التي ما تزال علامات ما قبل الرأسمالية متأصلة فيها، وتتغذى عليها العلاقات القبلية والعشائرية والأسرية وكل الروابط القديمة التي تشد الإنسان إلى الماضي وتغلق في وجهه باب المستقبل، وتملي عليه الإجابات الجاهزة بينما تحرم تماما طرح الأسئلة، وإذا ما ارتبط ذلك كله بالأموال الطائلة التي تتوفر عليها منظمة القاعدة اتضحت لنا الروابط الموضوعية بين الفقر والتطرف.

ونتذكر في هذا الصدد أن الأنبا المصري (مكسيموس) قال إن الصعيد في مصر مازال بيئة صالحة للإرهاب، وتقول لنا الوقائع المتكررة عن الصعيد الذي يتفشى فيه الفقر بصورة واسعة إن الكثير من الحركات الأصولية المتطرفة التي حملت السلاح ضد الدولة والمجتمع قد نشأت هناك.

خرجت (القاعدة) جزئيا من أفغانستان لتنقل نشاطها إلى بعض مواقع الفقر والحروب الأهلية وبخاصة في دولة (اليمن) التي يتوفر فيها العاملان.

ويقول المحلل الأمريكي ريتشارد باريت (ربما تكون مليارات الدولارات التي تدفقت على أفغانستان في السنوات القليلة الماضية قد قضت على (القاعدة) لكنها أدت إلى إفساد البلاد على نحو حاد، وربما تقضي الأموال التي تتدفق الآن على (اليمن) لمحاربة القاعدة لا إلى الارتقاء بمستوي المعيشة وتعليم الأطفال وإطعامهم وإنما أيضاً إلى زيادة الفساد غير المسبوق في البلاد وهو ما حدث في أفغانستان.

وهكذا تتفاقم حالة الفقر واليأس، وتدخل البلاد في النفق المظلم إن لم تكن قد دخلته فعلا، وحتى إذا خرجت القاعدة من اليمن ستكون آثارها التدميرية قد تجذرت، وتحتاج مقاومة هذه الآثار والتخلص منها إلى جهود سياسية وفكرية وثقافة متناغمة تطرح بشجاعة مشروعا للنهوض حداثيا وعلمانيا قائما على العدالة الاجتماعية والقضاء على الفساد، ومن حسن حظ اليمن أن به قاعدة واسعة من المثقفين الديمقراطيين ومن الأحزاب والنقابات ومنظمات المجتمع المدني الذي سيكون التنسيق فيما بينها لبناء مثل هذا المشروع عملا لا غنى عنه لإنقاذ البلاد من التطرف والفقر.