

نبا من اليابان

التجارة

بسطنا الكلام في الجزء الماضي على ركنين من اركان العمران في بلاد اليابان وهما الديانة والتعليم وقلنا ان ديانة اليابانيين تهذب الاخلاق وتدمت الطباع وتعري بالسعي والجد ولا تمتع ذويها عن مخالطة الغير واقتباس الفوائد منه ولا تغرر بهم فتقتسم انهم افضل خلق الله جبلة ومعتداً . وهي تعلي شأن الفضيلة والهمة واليسالة والكرم لان مدارها على عبادة السلف والمرء ميال الى وصف اسلافه بهذه الحماد والى الاقتداء بمعبوده . وان التعليم صار اجبارياً في تلك البلاد حينما سارت في سبل العمران الجديدة . ولا ندرى كيف وجدت العدد الكافي من المعلمين ولكن يظهر ان معرفة القراءة والكتابة كانت شائعة فيها قبل تهضيتها الحديثة ولذلك لم يتعذر عليها ان تجد أكثر من مئة الف مدرس لمدارسها الابتدائية والعالية

ونأتي الآن الى الكلام على الركن الثالث وهو التجارة . وقد جرت العادة في مثل هذا البحث ان تقدم الزراعة والصناعة على التجارة ولكن الزراعة قديمة في يابان وقد بلغت حد الاتقان فيها قبل هذه النهضة الجديدة وهذا شأن الصناعة اليابانية التي يعتمد فيها على يد الصانع واما الصناعة التي يعتمد فيها على البخار في المعامل الكبيرة فسيأتي الكلام عليها . وكذلك التجارة قديمة في بلاد يابان كما هي قديمة في غيرها من بلدان المشرق ولكن لا نسبة بين ما كانت عليه وبين ما صارت اليه بعد النهضة الجديدة . وكان اليابانيين رأوا ان مقام الامم يتوقف على ثروتهم وان مصدر الثروة الاصلية الزراعة والصناعة ولكن لا تصير حاصلات الارض ومصنوعات الصانع مالا ما لم يُتجر بها اي ما لم تُرسل الى البلدان الاخرى وتبدل بالنقود او بضائع تحتاج اليها البلاد فاذا كان زيد يأكل في سنة عشرة ارادب من الخنطة لا غير وغلت ارضه اربعين اردباً ولم يستطع ان يبيع الثلاثين الزائدة عن طعامه ولا ان يقايض بها كانت خسارة عليه واذا اخذها منه تاجر ولم يدنع اليه من ثمنها الا نفقات استغلالها لم يكن له نفع منها فيقتصر في السنين التالية على ما يسد رمقه ويقوم بكفافه وهكذا تضعف الزراعة وتضعف الهمم . وقس على ذلك مصنوعات الصانع فانها اذا بقيت مقصورة على حاجة اصحابها او حاجة اهل بلادهم فلا سبيل الى زيادة ثروتهم منها

هذه الحقيقة ادركها اليابانيون فانشأوا الشركات التجارية لكي لا يتأثر غيرهم ببيع تجارتهم بل يكون ربحها لهم وساعدتهم حكومتهم لان نجاحهم فنجاحها وفشلهم فشلها . ومن حين نهضوا

نهضتهم الجديدة زادت تجارتهم زيادة لا مثيل لها كما ترى من هذا الجدول . وقد ذكرنا في قيمة متاجرهم اي الصادر من بلادهم والوارد اليها بالجنبيات الانكليزية

سنة ١٨٦٨	٢٦٠٠٠٠٠ جينه
١٨٧٨	٥٩٠٠٠٠٠
١٨٨٨	٤٤٣٠٠٠٠٠
١٨٩٨	٤٩٠٠٠٠٠٠
١٩٠٠	٥٢٢٠٠٠٠٠

ونحو نصف ذلك ثمن الصادرات والنصف الآخر ثمن الواردات اي ان تجارة البلاد الخارجية كانت تساوي نحو مليونين ونصف منذ ثلاثين سنة فصارت تساوي الآن أكثر من خمسين مليوناً فزادت عشرين ضعفاً وهذه الزيادة بالغة جداً وهي ليست من ارتفاع الاسعار لان الاسعار هيئت كثيراً في هذه الاثناء بل من كثرة الصادرات والواردات

والتجارة الصادرة ثابتة وآخذة في النمو لانها مرتبطة ببلدان كبيرة كثيرة المقطوعة كمايركا والصين وانكلترا وفرنسا فتبلغ قيمة الصادر الى الولايات المتحدة الاميركية نحو ستة ملايين من الجنبيات والى هنغ كنفغ الانكليزية نحو اربعة ملايين والى بلاد الصين نحو ثلاثة ملايين والى فرنسا نحو مليونين . وموادها التي عليها الاعتماد الاكبر الحرير الخام وقيمتها نحو ستة ملايين جينه والحرير المنسوج وقيمتها نحو مليوني جينه والقطن المنزول وقيمتها نحو ثلاثة ملايين جينه والقمح الحبري وقيمتها نحو مليوني جينه والنحاس وقيمتها أكثر من مليون جينه . وكلها من الضروريات التي لا يستغنى عنها

وهذه التجارة نامية متزايدة في بلدان المشرق اي مع الصين وكوريا والهند وبحسب اليابانيين ان لهم الحق الاول في القبض على زمام التجارة الشرقية لقرب بلادهم من بلدان المشرق ولرخص مصنوعاتهم حتى ان منسوجاتهم القطنية تباع في بلاد الصين بارخص مما تباع به المنسوجات الصينية

ورجال اليابان ينظرون الى مستقبل بلادهم من هذا القبيل بعين ملؤها الامل وقلوبها ظالمة مروءة كيف لا وهم يحسبون انهم سيقبضون على زمام تجارة المشرق حتى لا يبقى لهم مناظر فيه ويكون شأنهم في مجارم شان الانكليز في مجارم المكونة قال احد م البارون سبوساوي للمترسد " ارى اننا قد صرنا الآن اقدر من غيرنا على اقامة اسواق المشرق ولو اقتصرت تجارتنا على المقايضة . مثال ذلك اننا نطلب من كوريا الارز

والفول والجنود والعظام وترسل اليها المنسوجات القطنية والحريية ونحو ذلك مما يحتاج اليه
 واستحوّل تجارة البلدان الشرقية الى يدنا كما بحق شرعي. ولا اظن انه يسهل علينا ان نناظر
 الاوربيين والاميركيين في اسواقهم لان آلتهم ترخص المنسوجات كثيراً ولان الصانع الياباني
 حديث العهد في استعمال الآلات والقان الصناعات فلا يستطيع ان يباري الصانع الاوربي
 والاميركي ولو كانت اجرتة رخيصة. وسيمر علينا جيلان او ثلاثة قبلما يصير صناعتنا مثل صناعتهم
 مهارة وفي غضون ذلك يكون اصدار بضائعنا الى بلادكم خاماً ارجح لنا من عمل المنسوجات منها
 وارسالها اليكم مصنوعة. ونحن نصدر الآن الى اوربا واميركا شايًا وارزًا وحريرًا ونحماً ونحاساً
 وخزفاً. وارجو وانوقع ان يأتي الزمن الذي نناظر فيه ام الارض بمصنوعاتنا ولكنة لا يزال
 بعيداً بحكم الضرورة

وقال باماموتو مدير بنك يابان. "لا تزال بلادنا حديثة العهد بالتجارة ولكن وسائلها
 ميسرة للصناعة وستكفي حاجتها من المنسوجات وترسل ما يفيض عنها الى الصين وسائر اسواق
 المشرق لرخص ثمن الفحم فيها وبخس اجور العمال ولان فيها كل وسائل النقل وقد ثبت لنا
 ذلك من نحو معامل الغزل والنسيج في السنوات العشر الاخيرة"

ومنى كبرت نفوس الناس حتى لا يقنعوا بالقليل ولا يتوكلوا وجدوا مذاهب الرزق مفتوحة
 امامهم وان سلت فنجوها بجزائهم "ومن خطب الحشاء لم يغلها مهر" والله دره ابن هاني حيث قال
 ولم اجد الانسان الا ابن سعيه فمن كان اسعى كان يلبج اجدرنا
 وقد قلنا في صدر هذه المقالة ان تجارة البلاد لا تكون رابحة الا اذا كانت في يد ابائها
 فالقطر المصري مثلاً تبلغ قيمة تجارته في السنة نحو ثلاثين مليوناً من الجنيهات لكنة قلما
 يستفيد منها غير ثمن الحاصلات الاصلية واما الفضة التجارية التي تزد على ثمن المواد الاصلية
 وتبلغ بضعة ملايين من الجنيهات فتذهب الى التجار الاجانب وشركات السفن البخارية .
 قابل بين ذلك وبين وما فعلته اليابان نجد ان الفرق بينها وبيننا كالفرق بين الثريا والثرس
 وايضاً لذلك نقول

كانت بلاد يابان في سالف عهدها تجر مع الصين وكوريا وكان فيها سفن كثيرة لهذه
 الغاية وكلها صغيرة من ذوات الشراع ثم جاءها بعض الرهبان من اوربا واحدثوا مبحاً فيها
 فاضطرت ان تطردهم من بلادها وان تمنع بناء السفن الكبيرة التي تستطيع عبور البحر واتصرت
 على بناء الزوارق الصغيرة التي لا تبعد عن الشاطئ. ووصلت اليها البواخر الانكليزية والرومية
 في غضون ذلك فلم تسمح لمن فيها في النزول اليها الى ان جاءها القومندور بري بالاسطول

الاميركي على ما تقدم واضطرها الى فتح بعض موانئها للسفن الاجنبية وكان ذلك سنة ١٨٥٤ ثم لما سارت في نهضة الحديثة رأت ان لا بد لها من ان تقبض على زمام تجارتها والافتت من يدها فبنت الى بناء السفن الشراعية والبخارية ونشأت فيها شركة من اعظم شركات الدنيا الملاحية كان عندها في الصيف الماضي ٦٧ سفينة بخارية كبيرة محمولا ٢١٢٥٨٣ طنًا وكانت تبني خمس سفن اخرى محمول الواحدة منها ستة آلاف طن. وكل اعضاء هذه الشركة من اليابانيين وكل اموالها منهم فليس لاجنبي سهم فيها

وكان عدد السفن المبنية على النسق الاوربي سنة ١٨٧٧ نحو ٢٦٠ سفينة ومحمولا ١٣٣٢٩٧ طنًا فزاد في السنوات التالية على ما ترى في هذا الجدول

سنة	السفن البخارية	محمولا	السفن الشراعية	محمولا
١٨٩٦	٠٨٩٩	٢٣٣٩٤١ طنًا	٦٤٤	٤١٤٤٥ طنًا
١٨٩٧	١٠٣٢	٢٣٨٧٧٩	٧١٥	٤٨١٣٠
١٨٩٨	١١٣٠	٢٩٥٥٤٤	١٩١٤	١٥٩٩٤٨
١٨٩٩	١٢٢١	٣١٥١٦٨	٣٣٢٣	٢٦٩٠٣٢

والزيادة مضطردة في سنة ١٩٠٠ بلغ محمول السفن البخارية ٥١٧٤٠٧ اطنان ومحمول السفن الشراعية ٣٠٠٨٣٩ طنًا

وانظر ماذا فعلت حكومة اليابان اغراء لاهاليها بمجاراة الاوربيين في هذا السبيل. ساعدت اهل الملاحة بكل واسطة ممكنة وقررت سنة ١٨٩٩ اعطاءهم مساعدة مالية عشر سنوات متوالية وكان المبلغ الذي قررت انفاقه سنة ١٩٠١ في سبيل مساعدة الملاحة ٦٩٠ الف جنيه وهو مقسوم هكذا نحو ٢٩ الف جنيه لمساعدة الملاحة المحلية و ٨٠ الف جنيه للمساعدة في انشاء شركات الملاحة و ٥٦٠ الف جنيه لمساعدة الشركات التي ترسل سفنها الى الجهات البعيدة كاوربا واميركا ونحو ٢٨ الف جنيه للمساعدة في بناء السفن

ورأس مال الشركة التي اشترنا اليها آتقًا مليونان ومثتا الف جنيه. وخمس عشرة سفينة من سفنها محمول كل منها اكثر من ستة آلاف طن. وتبع محمول كل منها اكثر من ثلاثة آلاف طن. وخط من سفنها يسير كل اسبوعين بين بوكاهاما وانترس ولندن ويمر على الصين وملقا. وخط يسير من خنغ كنغ ويذهب الى غربي اميركا ثم يعود الى شنغاي واليابان. وخط ثالث يجري بين اليابان واستراليا عدا خطوط كثيرة بين اليابان والمند. واخدمة في هذه السفن مثل الخدمة في السفن الاوربية والاميركية وهي تسع ١٢١٨ راكبًا في الدرجة الاولى

و ٧١١ راكباً في الدرجة الثانية و ١٠٠١٦ راكباً في الدرجة الثالثة وأكثر رؤسائها حتى الآن من الاوربيين والاميركيين ولكن اليابانيين باذولون جدهم لا بدالم برؤساء منهم حالما يتأهلون لذلك وقد ابدلوا بعضهم الآن

وفي بلاد يابان شركة ملاحية اخرى اصغر من هذه عندها ثلاث سنن بخارية كبيرة تجري بين هنغ كنج وسان فرنسكو باميركا ويقال ان كثيرين من السياح الاميركيين يفضلونها على السفن الاميركية والانكليزية القديمة . وفيها شركة ثالثة لا تخرج سفنها من البحار الشرقية وميدان التجارة واسع امامها هنالك

وكانت السفن الكبيرة تبنى في اوربا اما الآن فصار اليابانيون يستطيعون بناء السفينة التي محمولها ستة آلاف طن ورغبتهم الحكومة في ذلك لانها جعلت مساعدتها للسفينة المبنية في بلادها مضاعف المساعدة التي تعطىها للسفينة المبنية في غيرها . ولا يزال جانب كبير من تجارة يابان يحمل بالسفن الاجنبية ولكن ما يحمل بالسفن اليابانية يزيد زيادة بالغة كل سنة وما يحمل بالسفن الاجنبية يزيد زيادة قليلة ففي سنة ١٨٩٥ كان عدد السفن البخارية التي دخلت مرفأ اليابان ١٨٦٣ ومحمولها ٢٧٤٩ ٨٣٩ طناً وكان عدد البواخر اليابانية منها ١٢٦ ومحمولها ٩٣٥٠٠ . وفي سنة ١٩٠٠ بلغ عدد السفن البخارية كلها ٥٣٣٠ ومحمولها ٦٧٥٢ ٩٦٠ طناً وكانت البواخر اليابانية منها ٢٦٤٥ ومحمولها ٣٣٩٣ ٦٥٧ طناً اي كان محمول البواخر اليابانية جزءاً من ثلاثين من محمول البواخر كلها فصارت في خمس سنوات جزءاً من ثلاثة فكانت ثمانية عشر اضعاف ما ثمانية عشر . واذا استمرت البلاد على هذا النمو لا يمضي عليها عشر سنوات اخرى حتى تصير اكثر تجارتها الخارجية في يد ابنائها وينتقل اليهم جانب كبير من تجارة اوربا واميركا . ورب قائل يقول ترى هل زادت ثروة البلاد من هذا التوسع في المتاجرة ومما جرى مجراه من انشاء المعامل ونحوها . والجواب ان رأس مال بنوك يابان كان سنة ١٨٩٤ نحو ١٠ ملايين جنيه والودائع فيها كانت نحو ١٣ مليون جنيه فبلغ رأس مال بنوكها سنة ١٨٩٩ نحو ٢٩ مليون جنيه والودائع فيها ٧٥٠ مليون جنيه فمن اين اتى هذا المال الوافر الى بنوك اليابان ولا سيما الودائع فان بنوك انكلترا على غناها ليس فيها من الودائع سوى ٦٢٥ مليون جنيه . ومنعود الى موضوع المالية في فصل آخر

ولا هتمام اليابان ببناء السفن التجارية فائدة اخرى وهي ان ابنائها تدرّبوا فيها على ركوب البحار فسهل عليهم ركوب البواخر الحربية واستخدام سفنهم لتعبئة الجيوش فصارت اليابان بذلك دولة بحرية عظيمة تحالها اعظم دول الارض البحرية