



College of Basic Education Research Journal

[www.berj.mosuljournals.com](http://www.berj.mosuljournals.com)



## The development of British industry under the Conservative government 1957-1963 AD

**Assistant Professor Doctor. Zainab Labib Fakhri Al Haddad**

Samarra University/Faculty of Arts

**Assistant teacher, Nour Kamel Abboud**

University of Baghdad/ College of Education, Ibn Rushd for Human Sciences

### Article Information

#### Article history:

Received: September 20,2023

Reviewer: December 28,2023

Accepted: December 28,2023

Available online

#### Keywords:

**Industry, Conservative  
government, Harold  
Macmillan, Britain.**

#### Correspondence:

[Iq.zainab.l.f@uosamarra.edu](mailto:Iq.zainab.l.f@uosamarra.edu)

[Iq.nour.k@ircoedu.uobaghdad.edu](mailto:Iq.nour.k@ircoedu.uobaghdad.edu)

### Abstract

The subject of economic history receives wide attention from historians and economists alike, because of its clear connection and close relationship with the approach taken by countries to achieve the well-being of their individuals, which makes them economically distinct from other countries, therefore, historical– economic studies give a clear picture of the economic facts, for countries, especially in the wake of the changes taking place in the world, and therefore the British government has always aspired to remain at the top of the industrial pyramid from this standpoint, the British economy went through during the conservative government of 1957-1963, through which the government tried Enacting legislation and laws to remove obstacles from industries, especially leading ones.

## تطور الصناعة البريطانية في ظل حكومة المحافظين ١٩٥٧-١٩٦٣م

نور كامل عبود  
جامعة بغداد/ كلية التربية ابن رشد للعلوم  
الإنسانية

زينب لبيب فخري الحداد  
جامعة سامراء/ كلية الآداب

### الملخص :

يحظى موضوع التاريخ الاقتصادي باهتمام واسع من قبل المؤرخين والاقتصاديين على حد سواء، لما له من تماس واضح وعلاقة وثيقة بالنهج الذي تنتهجه الدول لتحقيق رفاهية أفرادها والذي يجعلها متميزة اقتصادياً عن غيرها من الدول الأخرى وبالتالي فإن الدراسات التاريخية- الاقتصادية تعطي صورة واضحة عن الحقائق الاقتصادية للدول، لاسيما في اعقاب المتغيرات التي تطرأ على العالم وبالتالي فإن الحكومة البريطانية كانت تطمح دائماً في بقاءها في قمة الهرم الصناعي، من هذا المنطلق جاء البحث ليلسط الضوء على مرحلة مهمة مر بها اقتصاد بريطانيا خلال حكومة المحافظين ١٩٥٧-١٩٦٣م والتي حاولت الحكومة عن طريقها سن التشريعات والقوانين لإزالة العقبات عن الصناعات، لاسيما الرائدة منها لتبقى بريطانية متميزة في هذا الميدان.

**الكلمات المفتاحية: الصناعة، حكومة المحافظين، هارولد ماركيلان، بريطانيا، التاريخ الاقتصادي.**

### المقدمة:

يؤدي الفرد النشاط الفاعل في تطوير الموارد الاقتصادية المتاحة له بشكل مباشر عن طريق استغلالها الاستغلال الأمثل وتسخيرها لخدمته، من هنا أدرك الاقتصاديون إن عملية النمو الاقتصادي عملية مهمة في تحفيز الاقتصاد على التقدم والرفق ولأنه يمثل أداة التقييم الاقتصادي على المدى الطويل لذلك وقف منظرو التطور الاقتصادي منذ أواخر الخمسينيات وبداية الستينيات من القرن الماضي على أسباب ازدهار الدولة وقاموا بتصحيح كافة العقبات التي تحول دون تقدمه وتطوره مستندين في ذلك على التجارب الماضية أولاً، وعلى التطور والتقدم العلمي الحاصل، لاسيما في الجانب الصناعي، لاسيما وان بريطانيا هي الرائدة والسبابة في الجانب الميداني، ولأن الأخيرة كانت تحاول دائماً الرجوع الى مكانتها الاقتصادية المتميزة، لذلك سعت بشكل كبير وعلى مدار تعاقب حكوماتها على الاهتمام بهذا الجانب وإيلاءه أهمية كبيرة، من هنا جاء اختيارنا لموضوع البحث ولاسيما وإن القطاع الصناعي كان

الأبرز وعلى مدار السنوات فعلى الرغم من الأزمات التي مرت بها البلاد، إلا أنها كانت تعمل وبشكل جاد على استغلال أي فرصة لتطوير القطاع الصناعي ولاسيما خلال مدة البحث ١٩٥٧-١٩٦٣م. فُسم البحث على مبحثين تناول المبحث الأول المعنون: (الأوضاع الاقتصادية في بريطانيا ١٩٥٧-١٩٦٣م)، والذي تطرق إلى أوضاع البلاد الاقتصادية وتطورها، ولاسيما الصناعة المدنية وما اعتراها من أزمات وانفراجات، فضلاً عن الاصلاحات وأبرز التشريعات التي سنت في حين سلط المبحث الثاني المعنون: (أهم الصناعات المدنية في بريطانيا ١٩٥٧-١٩٦٣م) الضوء على عدد من الصناعات وأسباب ازدهارها وتميزها عن غيرها من الصناعات، فضلاً عن ذلك احتوى البحث على المقدمة والخاتمة والتي هي حويلة ما توصل إليه البحث من استنتاجات.

### المبحث الأول: الأوضاع الاقتصادية في بريطانيا ١٩٥٧-١٩٦٣م

سعت حكومة المحافظين منذ استلامها السلطة في ١٠ كانون الثاني ١٩٥٧م، بعد أن تسلم هارولد ماكميلان<sup>(١)</sup>، "Harold Macmillan" منصب رئيس الوزراء، إلى توجيه السياسة الاقتصادية بشكل يتناسب مع المرحلة الراهنة لذلك عمل على التوجه نحو ادارة الاقتصاد الكلي للبلاد من خلال اعادة فرض نظام الحصص وضوابط الاستيراد على السلع والخدمات<sup>(٢)</sup>، لاسيما وإن الرسوم الكمركية على السلع المصنعة في البلاد هي الأعلى بكثير عن سائر الدول الأوروبية الأخرى فعل سبيل المثال فرضت بريطانيا في نهاية عام ١٩٥٧م تعريفه كمركية على واردات الأجهزة الكهربائية بلغت (٢٣٪) في حين كانت نسبة التعريفه الكمركية في ألمانيا تبلغ (٦٪)<sup>(٣)</sup>.

كانت هذه المشكلة من ابرز المشاكل التي واجهت القطاع الصناعي، فضلاً عن المنافسة القوية من الأقطار الأوروبية وتراكم النمو البطيء، وارتفاع كلف الانتاج التي ازدادت واصبح من الصعب السيطرة عليها من جراء الوضع الدولي المتأزم<sup>(٤)</sup>، فضلاً عن ذلك فقد اشارت الاحصائيات الرسمية للبلاد نهاية عام ١٩٥٧م، إلا إن (١٢,٥٪) من ناتج الصناعات التي تستخدم المعادن والتي تعتمد عليها تجارة التصدير إلى حد كبير امتثلت لأوامر وزارة الدفاع، إذ انخرط نسبة عالية من العلماء والمهندسين في الأعمال العسكرية على الرغم من نقص العلماء والفنيين في الصناعات المدنية مما انعكس سلباً على الصناعات الأخرى<sup>(٥)</sup>.

لقد أثارت هذه العوامل اهتمام بريطانيا بالتخطيط الهادف الموجه، والذي اعتمدته أغلب الدول الأوروبية ولكن تسارع الاهتمام بهيكلية الصناعة البريطانية في نطاق واسع مع تطور الأسواق العالمية المنفتحة كثيراً فيما بينها، كل ذلك أدى إلى أن تفضل الحكومة تنظيم الأعمال الصناعية وفق تخطيط

ميرمج انعكس ذلك على نسبة الانتاج الصناعي في البلاد<sup>(٦)</sup>، إذ كانت نسبة الانتاج الصناعي في البلاد لعام ١٩٥٧م وكما موضح في الجدول الآتي: <sup>(٧)</sup>

النسبة	الصناعات
٪١٧	المكائن غير الكهربائية
٪١٢	السيارات والطائرات
٪٨	الكيمويات
٪٧	المكائن الكهربائية والأجهزة
٪٦	الحديد والصلب
٪٥	منتجات المعادن المصنعة
٪٣	المنتجات الصوفية
٪٣	النفط ومشتقاته
٪٣	المنتجات القطنية
٪٣	منسوجات أخرى

بقيت المكائن غير الكهربائية متصدرة القائمة إذ إنها من الصناعات العريقة للبلاد، لأنها كانت بالغة الأهمية لذلك حرصت الحكومات المتعاقبة على تطويرها لأنها تعد من الصناعات التصديرية للبلاد، إلا إن الملفت للنظر إن الصناعات القطنية كانت متصدرة في مراحل سابقة إلا إنها انحدرت إلى المرتبة التاسعة وازدادت حصة السيارات والطائرات والنفط زيادة ملحوظة.

انصب اهتمام الحكومة في مطلع عام ١٩٥٨م على ادارة الأقاليم وبلغ الامر ذروته من خلال توزيع الصناعة في مناطق التنمية لتشمل المناطق المتاحة للمعونة المقدمة من برنامج المساعدة الائتمانية، إذ ناقش هذا البرنامج لأول مرة أسباب الارتفاع المستمر في البطالة، فضلاً عن مساعدة الحكومة المركزية في ايجاد حلول للمشاكل الصناعية المتفاقمة إلا إن الملفت للنظر إن هذا البرنامج تم تأجيله إلى ما بعد الانتخابات<sup>(٨)</sup>، لذلك خصصت الحكومة للصناعة بين عامي (١٩٥٨-١٩٥٩م) حوالي (١٣٤) مليون جنيه استرليني بعد أن ارتفع الانفاق إلى (٣٢٧,٨) مليون جنيه استرليني<sup>(٩)</sup>.

عاد اهتمام الحكومة بإدارة الأقاليم بعد انتهاء انتخابات ١٩٥٩م، إذ عملت لجنة من هيئة التجارة على دراسة مناطق التنمية ورفعت اللجنة تقريرها في تموز ١٩٥٩ والذي تضمن انه باستثناء غلاسكو "Glasgow" وليفربول "Liverpool" فإن المدن الكبيرة المنكوبة تعاني إلى الآن من ارتفاع معدلات البطالة، إلا إنها لا تتجاوز المعدل الوطني وبالتالي ينبغي منحهم (المعونة)، لاسيما وإن الحكومة السابقة ركزت على المدن الأصغر التي تعتمد على صناعة واحدة أو حتى استثمار واحد، كما إن المناطق المتطرفة تتعذر فيها شبكات المواصلات لذلك فإن على الحكومة وضع حلول ناجعة للمناطق الصغيرة

القائمة على تبادل العمالة محل المناطق الإنمائية الكبيرة التي هي بأمس الحاجة إلى العمالة وبأنواعها المختلفة وجراء ذلك أبدى أغلب الاقتصاديين قلقهم حول مسار التطور الاقتصادي في البلاد<sup>(١٠)</sup>.

شهدت نهاية عام ١٩٥٩م اضطراب ٢٥٠ عاملاً في مدينة داجنهام "Dagenham" بهدف توفير العدالة في مقدار الأجور، لذلك سعت نقابة العمال إلى تقديم مزايا (أجر عادل) على أساس مشاركة العمال في (الدعم المادي والمعنوي) وبالتالي يجب ان يكون هذا الدعم الزامياً هو واجب التنفيذ لأنه يعد تعبيراً عن الالتزام والتنظيم<sup>(١١)</sup>.

لقد أوضحت أنشطة منظمات المصانع مثل "لجنة عمال الخدمات" بأن العمال يتعرضون لهجوم مباشر من قبل السياسيين والصحافة معاً، ومع ذلك فإن الخطاب العام للحكومة يحافظ على درجة من القبول كشكل من أشكال مطالب النقابات العمالية المعتدلة والتي تم تشجيع الأعضاء على تبنيها، مثلما لوحظ إنه منذ مطلع عام ١٩٦٠م، إن العديد من الناشطين الصناعيين، استمروا في ممارسة ضبط النفس عندما تحدثوا عن مشاكل الصناعة باعتبارها قضايا قابلة للحل والتي بدلاً من أن تكون مؤشراً على أزمة وطنية وانحدار كانت مجرد عوائق يمكن التعامل معها ووضع الحلول المستقبلية لها<sup>(١٢)</sup>.

سعت الحكومة الى كبح جماح التضخم<sup>(١٣)</sup>، ومحاولة تحقيق العدالة في الأجور للعمال، فأصدرت "قانون العمل المحلي" لعام ١٩٦٠م والذي منح وزارة التجارة المزيد من الصلاحيات، إذ أنها أقرت أن تكون منح البناء مرة واحدة، كما يفوض الوزراء بإدراج أو شطب المناطق الخاضعة للتطوير الصناعي بإجراء اداري بدلاً من اصدار تشريع لإعلان شمول هذا الجزء من البلد بالتنمية في حين أعطى القانون لوزارة التجارة مزيداً من السلطة التنفيذية حول كيفية استخدام صلاحياتها، إلا إن النتائج جاءت على غير ما كان متوقفاً، إذ إن تأثير قانون عام ١٩٦٠م كان له تأثير سلبي على القوى العاملة في عموم البلاد فقد انخفض معدل القوى العاملة من ١٩٪ عام ١٩٥٩م إلى ١٤٪ في الأشهر الأولى من عام ١٩٦٠م<sup>(١٤)</sup>، في حين إن تأثير القانون على منح البناء جاء بنتائج إيجابية، إذ ازدادت منح البناء بنسبة (٨٥٪) بعد أن أحدث فرقاً بين تكلفة البناء والقيمة السوقية للموقع وذلك بتركيز المعونة على المناطق الفقيرة، لاسيما وأن تكاليف البناء تشكل نسبة اعلى بكثير من إجمالي نفقات الشركات الناشئة، لذلك كان انعكاس ذلك أن صدرت عدة قرارات حكومية بشأن ذلك وكان أبرزها قرار شطب خمسة عشر منطقة من قائمة المؤهلين للحصول على المعونة المالية بالكامل ودرجت ضمن قائمة (الممنوعين من المعونة)، وهذا يعني أنها لن تروج طلبات أخرى للحصول على معونة مالية للحصول على دعم صناعي في هذه الأماكن<sup>(١٥)</sup>.

سرعان ما احدثت نتائج قانون العمل المحلي لعام ١٩٦٠م اختلاف في الآراء إذ اقضى تنفيذ التدابير المحلية القائمة على اساس مجالات تبادل العمالة الى مزيد من الحرمان المتمثل في استقطاب الصناعة الى مناطق المساكن القديمة والبنى المتهالكة التي لا يمكن ان توفر تدفق سلس لحركة المرور والعمالة

وعلى هذا تزايدت الضغوط على الحكومة للاعتراف بأن بعض الاماكن، ولاسيما المناطق المزدهمة كانت نسب البطالة اكثر بكثير من باقي المناطق، لذلك كان من وجهة نظر مؤيدي التخطيط طويل المدى<sup>(١٦)</sup>، ادخال صناعات جديدة لا في المناطق مرتفعة البطالة فحسب بل في مناطق الجذب المفرط التي يمكن نقل السكان اليها<sup>(١٧)</sup>.

باشرت الحكومة في أيار ١٩٦٠م استعراض المشاكل الاقتصادية وعلى رأسها الصناعات للسنوات الخمس القادمة بما في ذلك قانون العلاقات الصناعية والحاجة إلى التوسع المطرد والمتزايد لاقتصاد البلد على أساس استقرار الاسعار وزيادة الانتاجية وعلى ذلك كانت الحكومة منشغلة بربط الزيادة في الدخل وقد رغب هارولد ماكميلان اتباع هذا النهج في الصناعة لضمان أن يؤخذ بالاعتبار الوضع الاقتصادي العام في المفاوضات الصناعية الخاصة بالأجور، لاسيما بعد تكرار حدوث الاضطرابات في البلاد<sup>(١٨)</sup>.

شهدت رؤيا أرباب العمل للتخطيط الاقتصادي تغييراً سريعاً فبعد أن عقد (مؤتمر السنوات الخمسة) لاتحاد الصناعات البريطانية "**Federation of British Institutes (FBI)**" في مدينة برايتون "**Brighton**" في تشرين الثاني ١٩٦٠م، والذي كان بمثابة اعادة تقييم اساسي لدور الحكومة في الصناعات والداعي الى ذلك تحول مجموعة صغيرة من الصناعيين بما فيهم المدير العام لاتحاد الصناعات البريطانية السير نورمان كينغ "**Sir Norman King**"، والذي انتهج اسلوب التخطيط الارشادي، متبعاً في ذلك النموذج الفرنسي، وقد حظي بمساعدة وتشجيع الفريق البحثي الخاص بالنمو الاقتصادي بصورة خاصة وسلطت هذه المجموعة التي رأسها المخطط المتحمس للتغيير السير هيو بيفر "**Sir Hugh Beaver**" الضوء ليس على الاهداف أو الخطط فحسب بل على تقييم الاحتمالات والتوقعات لشؤون الحكومة والصناعة معاً، وعلى امكانية الاتفاق على تقييم التوقعات والنتائج التي ستحل في البلاد خلال السنوات الخمس القادمة<sup>(١٩)</sup>.

وعلى الرغم من أن نسبة المشتغلين في الصناعة في البلاد يفوق مثيلاتها في الدول الأخرى، إلا إن الأوضاع الاقتصادية بقيت على حالها، والجدول الآتي يوضح نسبة المشتغلين في الصناعة لدول مختلفة لعام ١٩٦٩م:<sup>(٢٠)</sup>

الدولة	النسبة
بريطانيا	٣٧,٨%
فرنسا	٢٨,٣%
الولايات المتحدة الأمريكية	٢٩%

أما بالنسبة للصادرات البريطانية المصنعة لعام ١٩٦٠م فقد كانت منطقة الاسترليني هي أكثر المناطق استقطاباً لها، والجدول الآتي يوضح النسبة المئوية للصادرات العالمية المصنعة للعام نفسه: (٢١)

الدولة	النسبة
بريطانيا	٪١٦,٥
اليابان	٪٦,٩
ألمانيا	٪١٩,٣
فرنسا	٪٩,٦
الولايات المتحدة الأمريكية	٪٢١,٣

كان التصنيع في البلاد يتمتع بحماية عالية بالمقارنة مع الدول الأخرى، إلا إن ذلك لا يمنع زيادة الواردات الصناعية التي تهيمن عليها المواد الخام بأغلبية كبيرة، أما الواردات المصنعة فقد كانت تزداد بسرعة كبيرة، لاسيما القادمة من دول الاتحاد الأوروبي<sup>(٢٢)</sup>.

والجدول الآتي يوضح نسبة الواردات البريطانية لعام ١٩٦٠م في القطاع الصناعي: (٢٣)

المواد	النسبة
المواد الأساسية للصناعة	٪٢٢,٣
المعادن، الوقود، زيت التشحيم	٪١٠,٦
المصنوعات (نصف المصنعة)	٪٣١,٨
المصنوعات الجاهزة	٪١١,٩

من الجدول يتضح اعتماد البلاد بشكل على المواد اللازمة لقيام الصناعة، فضلاً عن اعتمادها بشكل واضح على المصنوعات نصف المصنعة وهذا يشير الى وجود خلل واضح في الانتاج الصناعي في البلاد على الرغم من المعالجات التي كانت تقوم بها الحكومة.

كان لتخفيض التعريفات الكمركية في بعض الدول الأوروبية سبباً مباشراً في تغيير نمط التجارة فضلاً عن وجود الشركات متعددة الجنسية وضغوط الكفاءة الصناعية في أوروبا مقارنة ببريطانيا، لذلك أصيبت بعض الدول الصناعية بخيبة أمل بسبب ارتفاع أثمان السلع البريطانية<sup>(٢٤)</sup>، في الوقت الذي كانت مثيلاتها من المصنوعات تباع بأثمان أرخص وبالتالي ادركت الحكومة ان هذا يشكل اغراقاً في المسار التجاري<sup>(٢٥)</sup>.

بدأت افكار اتحاد الصناعات البريطانية واتحاد نقابات العمال بالتوحد منذ نهاية كانون الثاني لعام ١٩٦١م ورافق ذلك عقد اجتماعات مكثفة ومتعددة لمكتب تشجيع الصادرات "Export Promatio office" (EPS) فضلاً عن اجتماع مؤقت للمجلس الاستشاري للإنتاج الوطني للصناعة اذ قام ممثلو

الهيئتين فضلاً عن رئيس الهيئة الاقتصادية لاتحاد الصناعات البريطانية بالدفاع بقوة عن العمال والعمل في محاولة لاتباع سياسة اقتصادية أكثر ايجابية وتكون موجهة نحو النمو الاقتصادي وضد السلبية الموجهة الى حد كبير لحماية الجنيه الاسترليني<sup>(٢٦)</sup>.

دعت الحكومة في بادئ الامر الى وضع برنامج يقدم حافزاً موجهاً نحو الاستثمار الوطني في الصناعات الاكثر تطوراً ونتاجاً ومنافسة<sup>(٢٧)</sup>، وحينها وعد مكتب التنمية الاقتصادية الوطني (**Notional Economic Development council**) بصياغة اهداف النمو، لذلك رفعت الحكومة عن طريق الصحف شعار (**هتافات عالية لنبدأ**)، وقد ادى الخبراء الاقتصاديين دوراً اساسياً في تشجيع هذا الحماس<sup>(٢٨)</sup>، في خضم هذه الظروف عقد اجتماعين في أيلول ١٩٦١م لمجلس الوزراء وجرى الاتفاق على انه مهما كانت مناقشات المجلس الوطني للتنمية الاقتصادية، فإن الحكومة ستتخذ القرارات النهائية ويأتي بعد ذلك الدور المقرر للمكتب في اجراء البحث حول كيفية تنفيذ قرارات المجلس الوطني للتنمية الاقتصادية ونظراً لخلافاتهم حول سياسة الاقتصاد الشامل ناقش المشاركون النقطة الجوهرية وهي النمو الاقتصادي والعمل على ربط افكارهم المتباينة معاً وتبنى المجلس استراتيجية اتحاد الصناعات البريطاني، مثلما سعت لجنة التقصي الصناعي هذه المرة وضع آلية جديدة للصناعات الكبرى، والتي من غير الممكن ان تتفاعل مع معدل يصل الى (٤٪)، لذلك اوصت وزارة المالية باستخدام اعمال الصيانة والترميم والبناء على نطاق ضيق في مناطق محددة والتوزيع في برامج الاسكان لتغيير معدل النمو الاقتصادي بالنسبة للسكان<sup>(٢٩)</sup>، فكانت حصيلة ما قامت به الحكومة من محاولة التنوع الصناعي ما يوضحه الجدول الآتي الذي بين نسبة توزيع السكان الناشطين صناعياً حسب الفئات لعام ١٩٦١م:

(٣٠)

النسبة	المهن
٦,٤٪	اصحاب العمل والعاملين لحسابهم الخاص
٥,٣٪	المدراء والاداريين
٩,٠٪	المهنيين والفنيين
١٨,٦٪	المستخدمين والباعة
٢,٩٪	المشرفين والمراقبين
٢٤,١٪	العمال المهرة
٢٥,١٪	العمال شبه المهرة
٨,٥٪	العمال غير المهرة

على الرغم مما قامت به الحكومة من برامج نجحت في عدد منها الا انها فشلت في محاولة دمج تخطيط الانفاق طويل الاجل على نحو دقيق في الآلية التي تتبعها الحكومة واستمر اتخاذ قرارات الانفاق على اساس قصير الاجل وكان لهذا الامر انعكاسه الواضح على ايقاف الاستثمار الصناعي عام

١٩٦٢م، والذي فرض على جميع اعمال البناء في البلديات مما سبب خسائر كبيرة، فضلاً عن تعطيل لجزء كبير من القوى العاملة، كما ان الزيادات الخاصة في التكاليف الحكومية جراء زيادة الأجور والرواتب في هذا العام، والذي وصل الى (خمسي) مجموع الانفاق الحكومي، على الرغم من ان هذه الزيادة لم تكن ثابتة، اذ جرى تحديدها من خلال تسويات تغطي اعداد كبيرة من الموظفين كموظفي الخدمة المدنية غير الصناعية والمرضات والاطباء والمعلمين وغيرهم، وحينها فرضت الحكومة رقابة مشددة على هذه الفئات<sup>(٣١)</sup>، والملفت للنظر ان سكان بريطانيا عام ١٩٦١ بلغ تعدادهم (٥٢,٧٠٤) مليون نسمة<sup>(٣٢)</sup>، في حين ان قوى العمل في البلاد كانت تمثل اقل من نصف مجموع السكان وكما موضح في الجدول الآتي مقدراً بالآلاف:<sup>(٣٣)</sup>

الرجال	الاعداد مقدرة بالآلاف	النساء	الاعداد مقدرة بالآلاف
بدوام تام	١٣,٨٥٢	بدوام جزئي	٥,٣٥١
بدوام جزئي	١٧٤	بدوام جزئي	١,٨٩٢
المجموع	١٤,٠٢٦	المجموع	٧,٢٤٣

ان عملية التغيير في الانتاجية كانت تتطلب من الحكومة قياس العلاقة بين المتغيرات في المخرجات وعوامل الانتاج المستخدمة في انتاج هذه المخرجات لاسيما وان النشاط الاقتصادي نما في البلاد بشكل واضح بين (١٩٥٧-١٩٦١)، وكانت حصة الصناعة (٢,٨٪) في حين وصل الناتج المحلي الاجمالي الى (٢,٥٪)، اما نسبة النشاط الاقتصادي فقد كانت (٢,٠٪)، ان الزيادة التي حصلت في انتاجية القطاع الصناعي رافقها زيادة كبيرة في المخرجات وبالتالي فإن البلاد بلغت نمواً عالياً في الناتج الاجمالي<sup>(٣٤)</sup>، والجدول الاتي يوضح النسبة المئوية للنمو لعام ١٩٦١ في بريطانيا<sup>(٣٥)</sup>:

النمو	النسبة
الدخل القومي	١,٦٣
اجمالي العامل	٠,٤٥
العمل	٠,١٠
رأس المال	٠,٣٧
الإسكان	٠,٠٢
الاصول الدولية	٠,٦٦
المخزونات	٠,٠٦
الناتج عن كل وحدة ادخال	١,١٨
النمو في السوق المحلي	٠,٢٢

حرصت الحكومة في شباط ١٩٦٢ على تحديد الأجور بنسبة ٢٥٪ مما اثار ردود افعال كثيرة، لاسيما للجنة الاقتصادية التي دعت الى رفض التعليق على المقترحات الحكومية لكي لا تضفي عليها صفة الشرعية، لذلك دعا البرلمان الى التراجع الفوري عن جميع سياسات الحكومة في هذا المضمار<sup>(٣٦)</sup>.

ادركت الحكومة ان التجارة والتصنيع هما محطة الانطلاق وانهما الجزء الاهم في النشاط الاقتصادي<sup>(٣٧)</sup>، وان الاصلاحات التي حدثت في البلاد لم يكن لها تأثير كبير على المعاشات المهنية والايادات المرتبطة بها لأنها دعت فقط لأولئك الذين بقوا في نفس الوظيفة أو المهنة طوال حياتهم العملية، في حين ان الرواتب كانت محجفة لأولئك الذين نالوا خبرة عمل قليلة من جراء معاناتهم من مرض عضال او سداد لالتزاماتهم الاسرية، وان الرواتب كانت بمثابة عون يسير جدا للنساء العاملات اللواتي شكلن الغالبية لأن متوسط اعمارهن تفوق الرجال وان كبار السن من العمال لم ينعموا بمخصصات التكافل المقدمة من قبل (لجنة الفوائد التكميلية) (SBC) (Supplementary Benefits Committee) ان المشاكل الحقيقية التي رافقت هذا الاجراء هي ان قيمة الفوائد مرتفعة نسبياً عن الأجر لذا فأن عدد الفقراء سوف يزداد، وان اصحاب الدخل الذين كانوا سابقاً على حافة الفقر فأنهم سوف ينحدرون الى تحت خط الفقر بعد هذا الاجراء<sup>(٣٨)</sup>.

ومع استمرار ارتفاع معدلات البطالة قام هارولد ماكميلان في شباط ١٩٦٣م بتعيين لجنة وزارية متخصصة ب(تحديث) القطاع الصناعي وتشجيع الصناعات الجديدة حتى ان احد السياسيين وصف ذلك بأنه (خطة وطنية عظيمة من شأنها ان تشجع المستثمرين واصحاب رؤوس الاموال على الاستثمار الصناعي)<sup>(٣٩)</sup>.

اعتبرت الحكومة ان العامل الحاسم في معدل التغيير التقني ونمو الانتاجية ونمو الناتج القومي الاجمالي يكون بمقدار الموارد المخصصة للبحث والتطوير **Research Development** وبالتالي زاد مقدار الانفاق لأنه سيؤدي الى زيادة معدل النمو<sup>(٤٠)</sup>، والجدول الآتي يوضح معدل النمو ونفقات البحث والتطوير لدول عدة عام ١٩٦٣<sup>(٤١)</sup>:

الدول	المقدرة المطلقة مقدرة بملايين الدولارات	الناتج المحلي الاجمالي	نمو الدخل القومي الحقيقي
المانيا	١,١١٠	١,٤	٧,١
ايطاليا	٢٣٨	٠,٦	٥,٦
فرنسا	٩٥٨	١,٦	٤,٩
الولايات المتحدة الامريكية	١٨,١١٧	٣,٤	٣,٥
بريطانيا	١,٩١٧	٢,٣	٢,٦

من خلال الجدول يتضح ان زيادة الانفاق العام للدول كان بسبب زيادة نفقة انتاج الخدمات التي تقدمها الدولة، الا ان المؤشر يشير الى ان بريطانيا عانت وحتى نهاية عام ١٩٦٣ من انخفاض معدل نمو الدخل القومي الحقيقي وهذا يعكس حقيقة مفادها ان الاصلاحات التي قامت بها بريطانيا لم تأخذ مساراً صحيحاً وان الدولة عليها ان تلجأ الى اصلاحات جديدة في خضم هذه الظروف التي تشهدها

لاسيما وان تصاعد العبء على السكان ، ولاسيما القوى العاملة مفاده الظروف الاقتصادية التي تعيشها البلاد.

## المبحث الثاني: أبرز الصناعات المدنية ١٩٥٧-١٩٦٣

### ١- صناعة الكهرباء :

اصدرت اللجنة الوطنية للكهرباء تقريرها في نهاية عام ١٩٥٧م والمتضمن انتقادات شديدة لهيئة الكهرباء لعدم الاهتمام بهذا الجانب بشكل كبير ، كما تمت الاشارة الى وجود منافسة واضحة في قطاعاتها الرئيسية، ولاسيما قطاع الهندسة الكهربائية<sup>(٤٢)</sup>، والذي كان ادائه جيداً الى حد ما ، فضلاً عن سيطرة الاستيرادات في هذا القطاع مما اسهم في توسيع المبيعات المصنعة التصديرية بعدما اغتم المنتجون المحليون المتميزون فرصة رفع القيود على التجارة من هنا تم الاعتماد على المنافسة بقوة والتي بدورها اعتمدت على الميزة التقنية التي اثرت تأثيراً كبيراً على نشاط البحث والتطوير ووجدت الشركات البريطانية المالكة صعوبة في المنافسة<sup>(٤٣)</sup>، الا ان الحكومة استطاعت ان تعمل بجد ونشاط من اجل تعزيز هذا القطاع الهام وتذليل كافة العقبات من اجل تطويره فاسهم ذلك في نهاية المطاف من تحقيق زيادة اجمالية بلغت (٨٢) مليون باوند استرليني<sup>(٤٤)</sup>.

وضعت الحكومة منذ منتصف عام ١٩٥٨م برنامجاً واضحاً محدد الاهداف من اجل تلافي الاخطاء التي وقعت بها سابقاً، كما انها طرحت جملة اسئلة حول الخلاف القائم حول تنظيم الكهرباء ومقدار الطاقة الكهربائية الواجب تأمينها للصناعة؟ وما مقدار ما يحتاجه المستهلك المحلي على مدار السنوات القادمة؟، من هنا سخرت ادارة الطاقة الكهربائية كل جهودها لإصدار افضل التقنيات، لاسيما بعد وجود الطلب المتزايد والتي فاقت التجهيزات بكثير، لذلك وضعت الحكومة برنامج عملاق لاستثمار رأس المال في هذه الصناعة المهمة، وبالتالي جاءت النتائج مُرضية وكما ارادتها الحكومة، اذ بلغت مبيعات الطاقة الكهربائية للمستهلكين الصناعيين (٤٥)٪، اي ما يعادل (٢٥,٥)٪ مليون كيلو واط في نهاية عام ١٩٥٩م<sup>(٤٥)</sup>، لذلك كانت الاجراءات المتخذة تقضي بمضاعفة توريد الكهرباء في البلاد، لاسيما وان البرنامج المعد كان طموحاً جداً في السنوات الاولى منه لأن الكوادر العاملة كانت على كفاءة وتقاني كبير بالعمل وبالتالي كانت العوائد المالية سريعة<sup>(٤٦)</sup>، في هذا النوع من الاستثمار والذي استمر للسنوات التالية، لذلك استطاعت الحكومة في عام ١٩٦٣م ان تحقق زيادة اجمالية بلغت (٨٨) مليون باوند<sup>(٤٧)</sup>، وفي المجمل فإن قطاع الهندسة الكهربائية كان ادائه واضحاً على الرغم من هيمنة الاستيرادات الا ان المبيعات التصديرية توسعت بشكل كبير وبالتالي اغتم المنتجون المحليون الغاء القيود التجارية، لاسيما وان هذه الصناعة اعتمدت الميزة التقنية الحديثة وبشكل واضح فكان من الطبيعي انعكاس ذلك ايجابياً على الاستهلاك بالنسبة للصناعات الكهربائية في البلاد، اذ قفزت ملكية شراء الغسالات الكهربائية من (١٨)٪ قبل عام ١٩٥٧ الى (٢٩)٪ عام ١٩٥٨ وبحلول عام ١٩٦٣ اصبح (٨٢)٪ من الاسر يمتلكون

اجهزة التلفاز و(٧٢٪) منهم يمتلكون مكنسة كهربائية و(٣٠٪) يمتلكون ثلاجات وبالتالي ضاقت الفجوة بين الاستهلاك والانتاج<sup>(٤٨)</sup>.

## ٢- صناعة النسيج:

استمرت البلاد في المضي قدماً في هذه الصناعة على الرغم من ان مستواها اصبح في السنوات الاخيرة متذبذباً، الا ان اصرار الحكومات المتعاقبة على بيان اهمية هذه الصناعة وايلاءها اهمية خاصة وجعلها تواكب التطورات الحاصلة<sup>(٤٩)</sup>، لذلك وصلت نسبة الصادرات من المنسوجات المصنعة نهاية عام ١٩٥٧ الى (١٢٪)، الا ان هذه النسبة لم تكن مرضية للحكومة التي سعت الى دفع هذه الصناعة

بالاتجاه الصحيح بفضل قانون "اعادة تنظيم صناعة القطن" **The Cotton industry Reorganization of** الذي صدر عام ١٩٥٩م<sup>(٥٠)</sup>، اذ عملت الحكومة بموجب هذا القانون على اعادة هيكليّة وترشيد هذه الصناعة ورفع مستوى وجودة الانتاجية عن طريق ادخال التكنولوجيا الحديثة اليها<sup>(٥١)</sup>، كما عملت الحكومة بموجب هذا القانون على اعادة تنظيم صناعة القطن في لانكاشير لمنع المزيد من التدهور وتقديم منح لاستبدال الآلات والمعدات فكانت عملية التنظيم طوعية الى حد كبير ليتم ادارتها من قبل **"Cotton Board united kingdom"**<sup>(٥٢)</sup>، وتم تحقيق هدف الحكومة المتمثل في تخفيض قدرة الغزل الى النصف على مدى عامين وقد اسهم ذلك الى تسريح (٣٠٪) من القوى العاملة على الرغم من هذا القانون لم تكن الصناعة قادرة على عكس الاتجاه التنازلي، وكانت اخر محاولة للهيكليّة هي الرغبة بالاندماج<sup>(٥٣)</sup>.

برزت سوق المروجين للنسيج وادركت الحكومة اهمية تصدير الانسجة القطنية، وسعت بنجاح الى تنظيم هذه الصناعة منذ نهاية عام ١٩٥٩م وبداية عام ١٩٦٠م بدعم صادر من وزارة الدفاع، لذلك خشيت شركات النسيج البريطانية من تجدد المنافسة من جراء وجود نشاطات اقتصادية واطئة الأجور لذلك وجهت جهودها نحو تثبيت الاسعار<sup>(٥٤)</sup>.

بدأ منتجة المنسوجات يشتركون معامل نسيج يوركشاير Yorkshire، وفي مطلع الستينات استهل الامر بإعادة تنظيم هذه الصناعة<sup>(٥٥)</sup>، نتيجة لضعف المهارات والكفاءات بسبب ادخال الآلات الحديثة والمتطورة<sup>(٥٦)</sup>، فكان لا بد من وضع خطة لتدريب العمال والفنيين وهذا ما تم بالفعل اذ تم اعداد برنامج للعمال والفنيين يتضمن تدريباً شاملاً مدته من (٦-٨) أسابيع التدريب على الآلات الجديدة والملفت للنظر ان رئيس العمال كان الشخص الاكثر اهمية، لاسيما وانه يقوم بالاتصال اليومي بالعمال وراقب عملهم ويحدد مستوى تقدمهم في مهنتهم وكان الامر ينطبق على اغلب المدن الصناعية حتى ان بعض المدن مثل اولدهام Oldham، كانت مصانع النسيج فيها تحتوي على اثنين من رؤساء العمال الذين شجعوا بنشاط على توظيف العمال في مصانعهم<sup>(٥٧)</sup>، التي تأثرت كثيراً بالتطورات التقنية الحديثة، وكانت القوة الدافعة هي شركة كورتولدز Courtaulds company التي واجهت مشاكل مع الشركات الأخرى

بدافع المنافسة لذلك استغلت شركة كورتولدز نفوذها المتنامي في تحديث وتطوير صناعة النسيج وتأمين السوق من غزلها الصناعي والتأكيد على مبدأ الحماية لهذه الصناعة<sup>(٥٨)</sup>.

ان استراتيجية الحكومة في عملية الاندماج شجعت بشكل واضح ان تظهر شركة كورتولدز كبطل وطني للمنسوجات، لاسيما وانها عملت سابقاً على احتكار الـ **Rayon** في البلاد، الا ان منتجي هذه الصناعة من المنافسين استخدموا على نحو متزايد الألياف الصناعية مثل البوليستر **Polyester**، حيث كانت شركة الكيماويات العملاقة **(ICI) International Chemicals Industry** هي المهيمنة على استخدام البدائل الصناعية، الا انه بعد محاولات عدة من الاخيرة اتبعت شركة كورتولدز سياسة التكامل الرأسي القائمة على استخدام القطن والالياف الاكريلكية وخبوط الغزل لإنتاج المنسوجات<sup>(٥٩)</sup>.

اشار السير تاتون برنتون Sir Tatton Brinton عن اهتمامه الكبير في الفوائد المتحصلة من جراء التوسع الصناعي الجديد لاسيما بعد ان صرح احد الصحفيين قائلاً (لقد نسجنا السجاد بقدر ما يحلو لنا، وتمكنا من الربح من غير التضحية بحالة الحياة المتحضرة الجديدة للطبقة العاملة، لذلك فإن ابناء المجتمع لهم الاولوية على قائمتي)<sup>(٦٠)</sup>.

اما حوافز استخدام هذه الصناعة في شمال شرق البلاد قد جذبت الكثير من الشركات المتعددة الجنسية التي اوجدت مستويات عالية من الاستثمار حتى نهاية عام ١٩٦٣م، وان الطاقة الاستيعابية الفائضة استمالت الدولة الى تنظيم هذه الصناعة وفق التطورات التكنولوجية الحديثة<sup>(٦١)</sup>.

### ٣- طرق النقل البرية:

واجهت شبكة الطرق البرية صعوبة بالغة في مسانيرة ازدهار حركة النقل وقد ازداد الانفاق العام على انشاء طرق جديدة بشكل مطرد بعد بداية متباطئة الى حد ما في السنوات السابقة لذلك عملت الحكومة<sup>(٦٢)</sup>، في عهد وزير النقل والطيران المدني هارولد آرثر والتكينسون **Harold Arthur Walkinson** (٢٠ كانون الاول ١٩٥٥ - ١٤ تشرين الاول ١٩٥٩م) على وضع حلول للاختناقات المرورية، لاسيما وان الانفاق الحكومي كان مبرمجاً لإعادة انشاء طرق السيارات على حساب خطوط السكك الحديدية بسبب ازدياد الاختناقات المرورية والتلوث وقضايا البيئة المتعددة وكُلف العراق المرتفعة، كل هذه الامور اعتبرت من القضايا الرئيسية التي واجهها النقل البري<sup>(٦٣)</sup>، منذ نهاية عام ١٩٥٧م وحتى عام ١٩٥٩م لذلك سعت الحكومة الى تخصيص رأس مال ثابت للطرق والمركبات، اذ بلغ ما خصص من رأس المال للصرف على الطرق والاضاءة العامة بالأسعار الجارية (٣٢٢) مليون جنيه استرليني اي (٦٪) فقط من استثمار الشركات والمستهلكين في المركبات<sup>(٦٤)</sup>، وبحلول عام ١٩٥٩م عمل وزير النقل الفريد ارنست ماربلز **Alfred Ernest Marples** (١٤ تشرين الاول ١٩٥٩ - ٦ تشرين الاول ١٩٦٤) على حل مشكلة الاختناقات المرورية<sup>(٦٥)</sup>، لاسيما وان الانفاق الحكومي ارتفع بعد تأثير

برنامج اعادة تأهيل وانشاء الطرق الى (١٠٪)، لاسيما بعد حملات اعمار طرق السيارات الا انها كانت على حساب خطوط السكك الحديدية بسبب ازدياد ارتفاع المستوى المعاشي للأفراد مما اسهم في اقتنائهم للمركبات والتي ادت الى حدوث تلوث للبيئة فضلاً عن ارتفاع كلف الطرق التي اعتبرت من القضايا الرئيسية التي واجهها النقل البري<sup>(٦٦)</sup>.

#### أ- سكك الحديد:

واجهت خطوط سكك الحديد خسائر فادحة وكثيرة حتى عام ١٩٥٧م، ومما اسهم في تقاوم الامر هو زيادة حالات العجز المتكررة في البلاد<sup>(٦٧)</sup>، لذلك حاولت الحكومة في نهاية عام ١٩٥٧م وضع حد للإففاق على سكك الحديد لاسيما ان العجز الذي خلفته لجنة النقل في السنة السابقة بلغ (٧٠) مليون باوند في حين بلغ العجز في سكك الحديد (٥٧) مليون باوند لذلك دعت الحكومة الى العودة الى انفاق (١,٢٥٠) مليون باوند لأنه الامل الوحيد في سداد هذا الدين، فعملت الكوادر الهندسية بجد في عام ١٩٥٨م وتم تسليم حوالي (٢٠٠) خط رئيس من الديزل، وبالتالي بدأت سكك الحديد تعمل بفضل توفر الخطوط الرئيسية من جهة، فضلاً عن توفر اعمال الصيانة وبطرق حديثة، هذا الامر اكسب واعاد سكك الحديد في البلاد الى شهرتها السابقة<sup>(٦٨)</sup>.

وحرصاً من الحكومة على ازدهار خطوط وطرق سكك الحديد عملت بجد على اعادة هيكالية الادارة وتم تعيين الدكتور ريتشارد بينغ **Dr. R. Beching** من شركة الكيمياويات العملاقة ليوقف على الاسباب التي ولدت كل الخسائر السابقة<sup>(٦٩)</sup>، عمل الاخير بجد لغرض وضع تقرير عن حالة سكك الحديد وقد اصدر تقريره باسمه، اثار "تقرير بينغ" الذي صدر عام ١٩٦٣م والمتضمن: "ان نصف ما يتم تقاضيه من الرسوم المليية في سكك الحديد يمثل ٥٪ من اجمالي حركة النقل وان ثلاث محطات تقدم ١٪ فقط من خدمات النقل وهذه تعد خسائر في الجهد والمال"، لذلك اقترح تقليص الشبكة بحدود (٥,٠٠٠) ميل واغلاق (٢,٣٦٣) محطة مسافرين من مجموع (٩,٢٩٣)، لقد اثار "تقرير بينغ" عاصفة سياسية، لاسيما بعد ان نفذت الحكومة جزءاً من هذه الاستقطاعات<sup>(٧٠)</sup>.

واجهت شبكة سكك الحديد صعوبات بالغة في مسايرة ازدهار حركة النقل وقد ازداد الانفاق العام على مد الطرق بشكل مطرد حيث سعت الحكومة الى مد اكبر شبكة طرق متاحة في البلاد الا انها لم تحقق ذلك بسبب ارتفاع كلف الانتاج بشكل كبير<sup>(٧١)</sup>.

#### ب- صناعة السيارات:

كانت بريطانيا ومانيا تتنافسان من اجل المكانة الرائدة في انتاج السيارات<sup>(٧٢)</sup>، لاسيما وان صناعة السيارات من الصناعات التصديرية<sup>(٧٣)</sup>، وبالتالي كانت عاملاً حاسماً للمنافسة بالنسبة لبريطانيا كدولة

صناعية، لذلك حرصت حكومة هارولد ماكميلان على تطوير المصانع الكبيرة عن طريق وضع مشرفين عليها والذين تم اختيارهم عن طريق الانتخاب، وبالتالي تم تشكيل هيئة تمثيلية في معظم مصانع السيارات تتكون من وكلاء منتخبين لجميع النقابات العمالية في المصانع<sup>(٧٤)</sup>، كما تم وضع قوانين وانظمة للعمل في داخل معامل السيارات اذ كان العمال يحصلون على ثلاث فترات من الراحة في اليوم لمدة ١٠ دقائق، فضلاً عن حصولهم على وجبة غداء<sup>(٧٥)</sup>، وخلال المدة نفسها ارتفعت صادرات البلاد من انتاج معدات السيارات<sup>(٧٦)</sup>، فقد اصبحت تقدر بـ(١,٣٥٦) مليون جنيه استرليني عام ١٩٥٨م، بعد ان كانت قبل عشر سنوات تقدر بـ(٥٧٢) مليون جنيه استرليني<sup>(٧٧)</sup>، وبالتالي احتلت بريطانيا المركز الثاني بعد الولايات المتحدة الامريكية في انتاج السيارات، مما اسهم في زيادة الصادرات<sup>(٧٨)</sup>.

استمر الاستثمار في مركبات نقل البضائع حتى عام ١٩٥٩م بلغ هذا النوع من الاستثمار على الطرق والحافلات وسيارات الركاب المخصصة للاستخدام التجاري (٢,٦٦٥) مليون جنيه استرليني مما ادى الى اجمالي انفاق قدره (٢,٤٢٢) مليون جنيه استرليني، وخلال المدة نفسها<sup>(٧٩)</sup>.  
اشترت الجهود المتواصلة الى ان وصل انتاج السيارات في نهاية عام ١٩٥٩ وبداية عام ١٩٦٠ الى ثلاث اضعاف ما كان عليه الانتاج في نهاية الاربعينيات<sup>(٨٠)</sup>.

وعلى الرغم من كل ما ذكر الا ان ذلك لم يمنع عمال السيارات من قيامهم بالإضرابات المتكررة اذ نشرت جريدة **The Times** في افتتاحية كانون الثاني ١٩٦٠ تشكو من سوء علاقات العمل في صناعة السيارات ووضحت كيف ان العام السابق شهد اضرابات كانت مصدر قلق الحكومة ثم اردفت الجريدة الى الاشارة الى توزيع اللوم بشكل عادل سواء على الحكومة أو على بعض الشركات التي كانت سياسة العمل فيها غير كافية<sup>(٨١)</sup>، في انتاج المركبات منذ عام ١٩٦١م، وقد استحوذت على انتاج السيارات على الرغم من بروز شركة تريومف **Triumph Motor Company** والتي تشكلت من اتحاد ستاندر **Standard Motor Company** وشركة ليلاند **Leyland Motor Company**.

واجهت البلاد مشكلة فائض العمالة في صناعة السيارات عام ١٩٦٢م، مقاطعة ميدلاندز **Midlands** وغيرها من المدن مما اثر تأثيراً واضحاً على النشاط الصناعي<sup>(٨٢)</sup>. استطاعت شركة تريومف ان تنتهج سلسلة من سيارات الصالون فضلاً عن السيارات الرياضية الحديثة، لاسيما بعد ان تعاقدت مع شركة ليلاند **Leyland Motor Company** والذي اسهم في زيادة الانتاج حتى نهاية عام ١٩٦٣م<sup>(٨٣)</sup>.

#### ٤ - صناعة الفحم:

بلغ انتاج المناجم العميقة نهاية عام ١٩٥٧م من الفحم (٢١٠) مليون طن، في حين بلغ التعدين السطحي (١٣) مليون طن، وهذا يعني ان بريطانيا لم تعد في الصدارة في انتاج وتصدير الفحم، لذلك

كان على الحكومة اعادة النظر في النتائج التقييمية لهذه الصناعة، لذلك بدأت المشاريع الرئيسية في تحديث المناجم، وبدأ الانتاج يزداد ويتضاعف مع بداية عام ١٩٥٨م، لاسيما بعد استخدام اجهزة التحميل الآلي<sup>(٨٤)</sup>، الا ان ذلك كان يكلف الحكومة الكثير من الاموال، لاسيما بعد ارتفاع تكاليف الانتاج وبالتالي زيادة الاسعار مما ادى الى لجوء المستهلكين الى البدائل وعدم استخدام الفحم فأدى ذلك الى تسريح اعداد كبيرة من العمال ادت في نهاية المطاف الى اضراب عمالي كبير<sup>(٨٥)</sup>، وبدأت صناعة الفحم تعاني من الاهمال<sup>(٨٦)</sup>، لاسيما بعد وجود بدائل جديدة للطاقة مما اسهم في حدوث اضرابات جديدة في البلاد<sup>(٨٧)</sup>.

منذ بداية عام ١٩٥٩م بدأت الحكومة بجدية بالاهتمام بهذه الصناعة لذلك اصدرت هيئة ادارة المناجم خطتها طويلة الامل، والتي بموجبها اقترحت توظيف مبلغ (٢٥) مليون باوند في هذه الصناعة لمدة خمسة عشر عاماً، فضلاً عن تأمين (١١٥) مليون باوند لغرض دعم النشاطات الاضافية اذ كان من المؤمل ان تؤدي هذه الاعمال الى زيادة الانتاج بمقدار ١٨%<sup>(٨٨)</sup>.

الا ان نهاية عام ١٩٥٩ شهدت اغلاق (٨٥) منجماً للفحم لذلك كان على الحكومة ان تستخدم التدابير العاجلة لمعالجة الازمة التي ادت الى تسريح اعداد كبيرة من العمال<sup>(٨٩)</sup>.

سعت هيئة ادارة المناجم من ذلك الى تصدير (٢٥-٣٥) مليون طن خلال المدة (١٩٦١-١٩٦٣)، الا ان العقبات المختلفة التي اعترضت سير تطوير هذه الصناعة الهامة اضطرت الحكومة في نهاية المطاف الى انتاج (٢٤٠) مليون طن من الفحم الا ان النقص الواضح في الكوادر الهندسية المستخدمين في المناجم كان تأثيرها واضحاً على هذه الصناعة<sup>(٩٠)</sup>.

#### ٥- صناعة بناء السفن:

تعد ترسانة بناء السفن بالنسبة للدول المتقدمة من ابرز القطاعات المهمة كونها تصنف ضمن الصناعات التجميعية التي تعتمد عليها مئات الصناعات المغذية وبالتالي تستقطب اعداد كبيرة من الايدي العاملة<sup>(٩١)</sup>، لذلك كان من الطبيعي ان تحدث العديد من مشكلات العمل ولعل ما اصاب البلاد نهاية عام ١٩٥٧م من اضرابات كبيرة لعمال بناء السفن بسبب انخفاض الأجور حتى ان الصحف البريطانية وصفت ذلك الاضراب بأنه اخطر ازمة واجهتها البلاد منذ سنوات، لذلك سعت الحكومة الى اتخاذ اجراءات للحد من استمرار الاضرابات فمارست الضغط على ارباب العمل لغرض رفع الأجور ونجحت في ذلك الى حد كبير<sup>(٩٢)</sup>.

أصبح الأسطول البريطاني وبخاصة التجاري كبيراً في طاقته الاجمالية والتي ازدادت عام ١٩٥٨م ثلاثة أضعاف ما كانت عليه قبل عام ١٩٥٧م<sup>(٩٣)</sup>.

أن الملفت للنظر تم بناء سفن جديدة عام ١٩٥٩م إلا إن نسبتها انخفضت على نحو متباطئ منذ بداية عام ١٩٦٠م<sup>(٩٤)</sup>.

بدأت الدول الأخرى ولاسيما الكبرى تعمل على تحسين قدراتها التنافسية في هذا الميدان واستمر الحال الى عام ١٩٦٣م اذ لم تتمكن الحكومة من منافسة شركات بناء السفن في الخارج فحسب بل كانت تعاني ايضاً من ركود في الانتاج الذي وصل الى ١٦٪ من الانتاج العالمي في حين بلغ انتاج السفن التجارية اليابانية نحو ٣٦٪ من الإنتاج العالمي<sup>(٩٥)</sup>.

### الخاتمة:

- ١- إن قوة التصنيع النسبي لبريطانيا انحسر على الرغم من التكامل التام للإقتصاد البريطاني داخل المجتمع الأوربي، لاسيما وإن الشركات البريطانية لم تستجب للمنافسة مع شركائها الأوربيين.
- ٢- ان السمة الرئيسية التي سعت الى تحقيقها حكومة الرئيس هارولد ماكميلان هي تحديد البطالة على المتوسط والتقليل من حدة الاضرابات في البلاد.
- ٣- أدركت الحكومة أن المتغيرات الثلاث: العمالة، والأجور، والطلب يجب تحديدها لكي تحصل على مستوى طبيعي للعمالة مقابل مستوى طبيعي للطلب.
- ٤- مع بداية الستينيات انتقل اقتصاد البلاد الى مرحلة جديدة لذلك حاولت الحكومة فرض حدود على الدخل والاسعار في محاولة منها للسيطرة على الاوضاع الاقتصادية في البلاد.
- ٥- سعت الحكومة إلى الاهتمام بالعمال والعمل الجاد في محاولة من محاولات الاصلاح في العلاقات الاقتصادية لذلك سُنّت القوانين الخاصة بذلك.
- ٦- إن بروز عدد من الصناعات على حساب الصناعات القديمة دليل على التطور العلمي في البلاد ومحاولة تهيئة كافة السبل لانعاش اقتصاد البلاد مما ينعكس ايجابياً على السكان.
- ٧- إن اقتناء السكان أغلب السلع الاستهلاكية دليل على وجود رفاهية اقتصادية تشهدها البلاد فضلاً عن وجود تطور التعليم بالنسبة للأفراد.

### الهوامش

<sup>١١</sup>() هارولد ماكميلان: سياسي بريطاني من حزب المحافظين ولد في ١٠ شباط ١٨٩٤م بمدينة لندن في بريطانيا ودخل البرلمان في ٢٩ تشرين الأول ١٩٢٤م، تقلد مناصب عدة كان أبرزها وزيراً للطيران (٢٥ أيار ١٩٤٥-٢٦ تموز ١٩٤٥م)، ووزيراً للإسكان (تشرين الأول ١٩٥١-تشرين الأول ١٩٥٤م)، ووزيراً للدفاع (١٩ تشرين الأول ١٩٥٤-٧ نيسان ١٩٥٥م)، ووزيراً للخزانة (٢٠ كانون الأول ١٩٥٥-٢٠ كانون الثاني ١٩٥٧م)، ورئيساً للوزراء (١٠ كانون الثاني ١٩٥٧-١٨ تشرين الأول ١٩٦٣م) وغيرها من المناصب، توفي في ٢٩ كانون الأول ١٩٨٦م. للمزيد من التفاصيل ينظر:

Richard Aldous, Harold Macmillan Aspects of political life, London, 1999, PP. 1-3.  
(2) A. Howard, the life of R. A. Butler, London, cope, 1987, PP. 246-247.  
(3) S. Britton, steering the economy, Secker war burg, London, 1969, P. 123.

- (4) Sean Glynn and Allan Booth, Modern Britain, an economic and social history, London, routledge,1996, P. 48.
- (5) G. C. Peden, flrms, Economics and British Strategg, from dreadnoughts to Hydrogen Bomb, Cambridge University press, Now York, 2007, P. 307.
- (6) Sean Glynn and Allan Booth, Op. Cit., P. 50.
- (7) A. J. youngson, British Economy 1920-1957, London, Georg Allen & Unwin itd, 1973, P. 204.
- ٨ ( ) الانتخابات: جرت الانتخابات في بريطانيا في ٨ تشرين الأول ١٩٥٩م والتي اسفرت عن فوز حزب المحافظين بنسبة (٤٩,٤%) وبعدهد مقاعد بلغ (٣٦٥) في حين حصل حزب العمال على نسبة (٤٣,٨) وبعدهد مقاعد بلغ (٢٥٨) وبالتالي أصبحت هذه المرة الثالثة على التوالي التي يتقلد فيها حزب المحافظين رئاسة الوزراء. للمزيد من التفاصيل ينظر:
- E. David Butler, R. Ros, the British General Election of 1959, London, Macmillan, 1960, P. 150.
- (9) G. A. Phillips, R. T. Maddock, the Growth of the British economy 1918-1968, London, Georg allen & Unmwin ited, 1973, P. 87.
- (10) Gavin Mccrone, policy in Britain, outledge library editions, Urban and Regional Economics, London, 1969, PP. 118-119.
- (11) Pieree Bourdieu, Distention, Asocial critique of the judgeme of taste, London, Rutledge, 2010, P. 55.
- (12) The Times, 27 January 1960, P. 11.
- ١٣ ( ) التضخم: عرف التضخم بعدة تعاريف لعل أبرزها: هو الارتفاع المستمر في المستوى العام للأسعار أو هو زيادة الطلب على العرض أو عدم التجاوب بين الطلب الكلي والعرض الكلي لعوامل الإنتاج. للمزيد من التفاصيل ينظر: رضوان العماد، النقود والمصارف، سورية، مديرية الكتب والمطبوعات، ١٩٩٥، ص٤٢.
- (14) A. Cox, D. Mackay, the politics of unban change, London, Groom Helm,1979, PP. 203-204.
- (15) Gordon E. Cherry, Town planning in Britain since 1955, London, 1996, P. 165.
- ١٦ ( ) التخطيط طويل المدى: هو تطوير خطة لتحقيق مجموعة من الاهداف على مدى عدة سنوات. للمزيد من التفاصيل ينظر:
- W. A. Lewis, Development planning, London, George Allen and Unwin, 1966, P. 75.
- (17) Gordon E. Cherry, Op. Cit., PP. 116-117.
- (18) Turner, Garfied clack and Geoffrey Roberts, Labaur Relations in the moter Industry, A study of Industrial unrest and an International comparison, London, Allen & Unwin,1967, P. 36.
- (19) Hugh Pemberton, policy networks and policy learning UK Economic policy in 1960 and 1970, Public A dmistration, 2000, P. 40.
- (20) P. Borocho, the Economic Development of third world since 1955, Postan, London, 1975, P. 211.
- (21) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P. 239.
- (22) A. D. Morgan, British Economic policy 1960-1974, Cambridge, Cambridge University press,1987, P. 555.
- (23) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P. 238.
- (24) A. D. Morgan, Op. Cit., P. 556.
- (25) B. J. Mccormk, the world economy: Patterns of Growth and chong, Oxford, Phillip Allou, 1988, P. 174.

- 
- (26) Ringe, Rolling, Responding to relative decline the creation of National Economic Development council,2000, P. 337.
  - (27) McCormick, Op. Cit., P. 180.
  - (28) Ringe, polling, Op. Cit., P. 340.
  - (29) Shanks, planning and politics, the British experience 1960-1976, London, 1977, P. 25.
  - (30) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P. 176.
  - (31) M. S. Levitt, M. A. S. Joyce, the growth and efficiency of public spending, Cambridge, 1987, PP. 15-16.
  - (32) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P. 278.
  - (33) Ibid.,P.272.
  - (34) G. A. Phillips, R. T. Moddock, Op. Cit., P. 60.
  - (35) Ibid., P. 67.
  - (36) G. A. Phillips, R. T. Moddock, Op. Cit., P. 77.
  - (37) Martin J. Wiener, English culture and the Decline of the Industrial spirit 1850 - 1980, Cambridge, Cambridge University press, 1981, P. 150.
  - (38) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P. 207.
  - (39) J. B. Parr, Growth pole strategies in regional economic planning: are to spective view I origins and a dvocacy,1999, P. 197.
  - (40) G. A. Phillips, R. T. Moddock, Op. Cit., P. 66.
  - (41) Ibid., P. 67.
  - (42) Sean Glynn and Alan Booth,op.cit.,P.257.
  - (43) Ibid.,P.259.
  - (44) A.J. Yougson, Op. Cit., P. 195.
  - (45) Ibid., P. 196.
  - (46) A.J. Yougson, Op. Cit., P. 194.
  - (47) Ibid., P. 204; G. A. Phillips, R.T. Maddock, Op. Cit., P. 249.
  - (48) Domink Sand brook, Never had it so good, a history of Britain from Suez to the Beatles, London 2005, PP.112-113; John Burnett, Asocial History of housing 1815-1985, London,1990, P. 302.
  - (49) Martin J. Wiener, Op. Cit., P. 166.
  - (50) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P. 254.
  - (51) F. Clairmonte and J. Cavanagh, the world in their webi Dynamics of textile multinationals, London, Zed Books,1981, P. 102.
  - (52) Ibid., P.104.
  - (53) Ibid., P.103.
  - (54) Singlton, showing the white flag: the Lancashire cotton Industry 1945-1965, Business history, 1990, P. 69.
  - (55) Ibid., P. 70.
  - (56) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P.111.
  - (57) F. Clairmonte and J. Cavanagh, Op. Cit., P. 111.
  - (58) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P. 255.
  - (59) Caroline Davies, Philips, the one constant through her life, London, 2009, P. 22.
  - (60) Martin J. Wiener, Op. Cit., P. 147.
  - (61) J. Singleton, Lancashire on the scrapheap the cotton Industry 1945-1970, Oxford, Posold,1991, P. 9.
  - (62) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P.261.
  - (63) Michael Clark and Peter teed, Twentieth century 1906-1960, London, Melbourne Sydney Auckland,1977, P. 364.
  - (64) Ibid., P. 365.

- (65) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P. 266.  
(66) Ibid., P. 262.  
(67) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P. 267.  
(68) A.J. Yougson, Op. Cit., P. 196.  
(69) D. H. S. Foot and D. N. M. Starkie, Ashford Hastings Railway line cost Benfit Appraisal, University of Reding,1970, P. 97; A. J. Youngson, Op. Cit., P. 198.  
(70) Sean Glynn and Alan Booth, Op. Cit., P. 260.  
(71) D. H. S. Foot and D. N. M. Starkie, Op. Cit., P. 200.  
(72) T. O. Lloyd, Empire to welfare state, English history 1906-1967, Oxford University press, 1970, P. 57.  
(73) R. Timothy Whisler, the British Motor Industry, 1945-1994, A Decline, Oxford, Oxford University press,1999, P. 148.  
(74) Tony Lane, The Union Moikes us strong, The British working class, Its trade Unionism and poitics, London, Arrow Books,1974, P. 151.  
(75) H. A. Turner, Garfield clack, Geoffrey Roberts, labor Relations in the Motor Industry, London, Rutledg,1967, P. 42.  
(76) Michael Clark and Peter teed, Op. Cit., P. 364.  
(77) G. A. Phillips and R. T. Madoch, Op. Cit., P. 70.  
(78) E. Roderik Floud, Poul Johnson, the Cambridge Economic history of modern Britain, structural change and growth 1939-2000, Cambridge University press,2008, P. 66.  
(79) Ibid.,P.68 ; Michael Clark and Peter teed, Op. Cit., P. 364.  
(80) T. O. Lloyd, Op. Cit., P. 57.  
(81) The Times 1 September 1960, P. 11.  
(82) G. A. Phillips and R. T. Madoch, Op. Cit., P. 43.  
(83) Ibid.,P.45.  
(84) A.J. Yougson,op.cit.,P.1963.  
(85) J. W. W. E. Durcon, Mccaklhy and G. P. Redman, strikes in post-war Britain: A study of stoppages of work atue to Industrial Disputes, 1946-1973, London, Allen & Wnwin,1983,P.334.  
(86) Ibid., P. 335.  
(87)Ibid., P. 336.  
(88) W. Ashowth, M. Pegge the history of the British coal industry 1946-1982, the nationalized industry, Oxford University press,1986, P. 44.  
(89)J. W. W. E. Durcon, Mccaklhy and G. P. Redman, Op. Cit., P. 334.  
(90) G. A. Phillips and R. T. Madoch Op. Cit., P. 193.  
(91) J. Williams, K. Williams and D. Thoumson, why the British Bad at manufacturing, London, Routle,1983,P.77.  
(92) M. Shank, planning and politic: The British experience 1960-1976, Allen & unwin,London,1977, P. 22.  
(93) Ibid., P. 30.  
(94) J. Williams, K. Williams and D. Thoumson, Op. Cit., P. 78.  
(95) L. Johnman, H. murphy, British shipbuilding and the state since 1918, Exeter University press, 2002, P. 101.

قائمة المصادر:

أ- المصادر الأجنبية:

1. A. Cox, D. Mackay, the politics of unban change, London, Groom Helm, 1979.

2. A. D. Morgan, *British Economic policy 1960-1974*, Cambridge, Cambridge University press,1987.
3. A. Howard, *the life of R. A. Butler*, London, cope,1987.
4. A. J. Youngson, *British Economy 1920-1957*, London, Georg Allen & Unwinitd,1973.
5. B. J. McCormk, *the world economy: Patterns of Growth and chong*, Oxford, Phillip Allou,1988.
6. Caroline Davies, *Philips, the one constant through her life*, London, 2009.
7. D. H. S. Foot and D. N. M. Starkie, *Ashford Hastings Railway line cost Benefit Appraisal*, University of Reding,1970.
8. Dowink Sandbrook, *Never had it so good, a history of Britain from Suez to the Beatles*, London 2005.
9. E. David Butler, *R. Ros, the British General Election of 1959*, London, Macmillan, 1960.
10. F. Clairmonte and J. Cavanagh, *the world in their webi Dynamics of textile multinationals*, London, Zed Books,1981.
11. G. A. Phillips, R. T. Maddock, *the Growth of the British economy 1918-1968*, London, Georg Allen & Unwanted, 1973.
12. Gavin Mccrone, *policy in Britain, out ledge library editions, Urban and Regional Economics*, London, 1969.
13. G. C. Peden, *flrms, Economics and British strategg, from dreadnoughts to Hydrogen Bomb*, Cambridge University press, Now York, 2007.
14. Gordon E. Cherry, *Town planning in Britain since 1955*, London, 1996.
15. H. A. Turner, *Garfield clack, Geoffrey Roberts, labor Relations in the Motor Industry*, London, Rutledg,1967.
16. Hugh Pamberton, *policy networks and policy learning UK Economic policy in 1960 and 1970*, Public A dmistration, 2000 .
17. J. B. Parr, *Growth pole strategies in regional economic planning = areto spective view I origins and a dvocacy*,1999.
18. John Burnett, *Asocial History of housing 1815-1985*, London, 1990.
19. J. Singleton, *Lancashire on the scrapheap the cotton Industry 1945-1970*, Oxford, Posold,1991.
20. J. W. W. E. Durcon, Mccaklhy and G. P. Redman, *strikes in post-war Britain: A study of stoppages of work atue to Industrial Disputes, 1946-1973*,London, Allen & Wnwin,1983.
21. J. Williams, K. Williams and D. Thoumson, *why the British Bad at manufacturing*, London, Routle,1983.
22. L. Johnmon, H. Nurphy, *British shipbuilding and the state since 1918*, Exeter University press,2002.
23. Martin J. Wiener, *English culture and the Decline of the Industrial spirit 1850 - 1980*, Cambridge, Cambridge University press, 1981.
24. Michael Clark and Peter teed, *Twentieth century 1906-1960*, London, Melbourne Sydney Auckland,1977..

25. M. Shank, planning and politic: The British experience 1960-1976, Allen & unwin,London,1977.
26. M. S. Levitt, M. A. S. Joyce, the growth and efficiency of public spending, Cambridge, 1987.
27. Richard Aldous, Harold Macmillan Aspects of political life, London, 1999.
28. Ringe, Rolling, Responding to relative decline the creation of National Economic Development council,2000.
29. E. Roderik Floud, Poul Johnson, the Cambridge Economic history of modern Britain, structural change and growth 1939-2000, Cambridge University press,2008.
30. R. Timothy Whisler, the British Motor Industry, 1945-1994, A Decline, Oxford, Oxford University press,1999.
31. S. Britton, steering the economy, Secker war burg, London, 1969.
32. Sean Glynn and Allan Booth, Modern Britain, an economic and social history, London, routledge,1996.
33. Shanks, planning and politics, the British experience 1960-1976, London, 1977.
34. Singlton, showing the white flag: the Lancashire cotton Industry 1945-1965, Business history,1990.
35. Tony Lane, The Union Moikes us strong, The British working class, Its trade Unionism and poitics, London, Arrow Books,1974.
36. T. O. Lloyd, Empire to welfare state, English history 1906-1967, Oxford University press, 1970.
37. Turner, Garfied clack and Geoffrey Roberts, Labaur Relations in the moter Industry, A study of Industrial unrest and an International comparison, London, Allen & Unwin,1967.
38. P. Boroch, the Economic Development of third world since 1955, Postan, London, 1975.
39. Pieree Bourdieu, Distention, Asocial critique of the judge me of taste, London, Rutledge, 2010.
40. W. A. Lewis, Development planning, London, George Allen and Unwin, 1966.
41. W. Ashowth, M. Pegge the history of the British coal industry 1946-1982, the nationalized industry, Oxford University press, 1986.

#### ثانياً: المصادر العربية

١. رضوان العمار، النقود والمصارف، سورية، مديرية الكتب والمطبوعات، ١٩٩٥.

#### ثالثاً: الصحف الأجنبية

1. The Times, 27 January, 1960.
2. The Times, 1 September, 1960.