

Executive Intelligence Review

www.larouche.com

www.nysol.se/arabic

E-mail: eirarabic@nysol.se

Tel: 0046-(0) 8 983010

Fax: 0046-(0) 8 983090

The Middle East As A Strategic Crossroad

By: Lyndon H. LaRouche, Jr.

كلمة ليندون لاروش في مؤتمر "النفط والغاز في السياسة الدولية" بأبوظبي
"الشرق الأوسط باعتباره مفترق طرق استراتيجيا"

2 يونيو 2002

ترجمة كلمة السيد ليندون لاروش في مؤتمر "النفط والغاز في السياسة الدولية" المنعقد برعاية مركز زايد للتنسيق
والمتابعة في أبو ظبي، 2-3 يونيو/ حزيران 2002

لقد وصل العالم إلى مفترق طرق في التاريخ الحديث. فإذا استمر العالم بالمسير على طريق السياسات التي اختارتها حكومة بلادنا وبعض الحكومات الأخرى حالياً فإن الحضارة ستغرق لمدة جيل أو أكثر في عصر ظلام عالمي شبيه بذلك الذي أصاب أوروبا قبل حوالي 750 سنة. علينا أن لا نتظاهر بأن الخطر غير موجود، ولكن علينا أيضاً أن نلزم أنفسنا بتحقيق البديل المأمول الذي ستفضله الحكومات الحكيمة. لذلك سأحدث بصراحة ولكن أيضاً بشيء من التفاؤل عن مفترق طرق آخر وهو الشرق الأوسط.

بدأ تاريخ النفط في هذه المنطقة عندما وضعت البحرية البريطانية خططها لما أصبح معروفا بالحرب العظمى للأعوام 1914-1918. عقدت تلك الإمبراطورية النية على استخدام النفط المستخرج من هذه المنطقة لتوفير لقوتها البحرية الفائدة الاستراتيجية الأساسية المتمثلة بالتحول إلى استخدام المحركات المشغلة بالنفط عوضاً عن تلك المشغلة بالفحم في سفنها الحربية. منذ ذلك الوقت، كما تعرف جميع الأمم المتمثلة هنا، هيمنت على هذه المنطقة صراعات القوى الكبرى للسيطرة على الفوائد الاقتصادية ذات الأهمية الاستراتيجية التي يوفرها النفط المستخرج في هذه المنطقة. لكن النفط لوحده لم يكن أبداً العامل الرئيسي في صياغة قدر منطقة الشرق الأوسط، فمنذ بداية العصور التاريخية المعروفة للحضارة الإنسانية وقبل اكتشاف النفط بوقت طويل جداً كان الشرق الأوسط هو ملتقى الطرق الاستراتيجية بين القارة الأوراسيوية (أوروبا وآسيا) وأفريقيا مشتركتين، كما هي الحال اليوم. بالبترول أو بدونها تبقى الأهمية الاستراتيجية التاريخية للشرق الأوسط كما هي. الآن، هنالك خطط سيئة ومن ضمنها تلك الخطط التي كانت موضوع بحث بين حكومة بلادنا والحكومة الروسية بهدف الالتفاف حول الاعتماد الاستراتيجي الحالي للعالم على نفط الشرق الأوسط ومحاولة تقاذه. مثل هذه السياسة لن تجلب سوى عامل إضافي آخر من الفوضى إلى وضع عالمي مالي ونقدي واقتصادي قابل للانفجار في أية لحظة. إنني لأمل أن أتمكن من إقناع هذه القوى على التخلي عن مثل هذه النزعات الاقتصادية والاستراتيجية الفاشلة.

في ظل أية منظومة عقلانية للشؤون الاقتصادية والاستراتيجية العالمية سيستمر نفط الشرق الأوسط في لعب دور العنصر الاستثنائي لإمدادات النفط في الاقتصاد العالمي على الأقل لمدة جيل أو أكثر قادمة. هذا ما ستكون عليه الحال لأسباب اقتصادية ينبغي أن تكون واضحة للجميع. لكن مع ذلك، ومثلما هي الحال في جميع شؤون العالم المعاصر لا يمكننا أن نكون من السذاجة بحيث نفترض أن القوى التي قد تكون عظمى أو مؤثرة ستصرف بحكمة في مواجهة الحقائق الاستراتيجية للوضع الحالي لمجرد أنها عظمى، خاصة في ظل الوضع اليائس للعالم اليوم.

إنني أركز هنا على موضوع النفط، لكنني أفعل ذلك ضمن سياق الخيارات الاستراتيجية المحتممة تاريخياً لشرق الأوسط محدد ضمن دوره القديم والمستمر كمفترق طرق استراتيجي أساسي لأوراسيا. بعد تحديد ذلك السياق سأعود إلى نقطة تركيزنا على موضوع البترول بحد ذاته محدد موقع عملية إنتاج وتسويق البترول باعتبارها عاملاً جوهرياً ذا أهمية استراتيجية للشرق الأوسط باعتباره منطقة ذات مواصفات بيئية وثقافية خاصة.

أركز اهتمامي على ثلاثة عوامل مميزة ومتداخلة والتي يجب أخذها بنظر الاعتبار في محاولة توقع الآفاق المستقبلية للمنطقة وبترولها أيضاً. هذه العوامل الثلاثة هي: العامل البيئي والعامل الاقتصادي والعامل السياسي الاستراتيجي. بدايةً، انظروا إلى بيئة هذه المنطقة ماضياً ومستقبلاً ضمن المجال الحيوي (البيوسفير) للعالم، وكأنا نتظرون إليها من محطة فضائية تدور في مدار كوكب الأرض. لننظر في مخيلتنا إلى العملية التاريخية الطويلة الأمد لذوبان الكتلة الجليدية الأوراسيوية الكبرى عبر حوالي فترة 19000 عام الماضية عندما كان مستوى المحيطات حوالي 400 قدم أدنى من مستوى

اليوم. راقبوا عملية تطور منطقة البحر المتوسط عبر الآلاف من السنين التي تلت ذلك. راقبوا المرحلة المتأخرة لتصحح المناطق التي كانت يوماً ما غنية من الصحراء الكبرى والخليج وآسيا الوسطى. يذكرنا المنظر البانورامي لمرور الحقب الزمنية بشكل مفيد جداً بحقيقة أن العامل الاقتصادي الاستراتيجي الأشد أهمية في منطقة الشرق الأوسط هو ليس البترول بل الماء العذب. إن ما يميز ذلك الجزء من حضارة هي الحضارة الإسلامية بشكل رئيسي والممتدة من "سقف العالم" في آسيا عبر الشرق الأوسط إلى شمال أفريقيا هو الصراع المستمر ضد الجفاف الذي استمر خلال الستة إلى الثمانية آلاف سنة الماضية تقريباً.

لدينا اليوم القدرات العلمية التي تمكننا من البدء بالسيطرة على هذه العملية ما بعد الجليدية، إن لم نقل قلب بعض أثارها في اتجاه عكسي. ذلك هو التحدي الاستراتيجي البيئي الرئيسي الذي يقف عائقاً في وجه تحقيق القدرات الكامنة العظيمة التي وجدت عبر القسم الأكبر من الألفيتين الماضيتين في الحضارة العربية. بقدر ما نتمكن من اتخاذ خطوات مهمة نحو استخدام وتطوير طرق إنتاج وتوزيع المياه العذبة سيمكن إدخال عوامل التنمية الرئيسية الأخرى في العملية التنموية. في تلك الحالة سنرى القدرة الاستراتيجية الكامنة للشرق الأوسط باعتباره ملتقى الطرق لأوراسيا. لذلك يجب دراسة أي توقع اقتصادي طويل الأمد للأفاق المستقبلية لبترول الشرق الأوسط في سياق ذلك التحدي.

إن تطوير عملية إنتاج وإدارة المياه العذبة، وهو ما يتداخل مع دور البترول، هو الأساس الذي لا غنى عنه لجميع التوقعات المتفائلة الأخرى لتنمية داخلية سلمية ومستقرة سياسياً للشرق الأوسط كإقليم. إذا اقتعد الناس الوسائل الأساسية للمعيشة فلن يكون هناك سلام، حيث سيعيش هؤلاء مثل الموجات المتتابة من "قراصنة البر" مثل الإمبراطورية المغولية التي اجتاحت أوربا والشرق الأوسط عبر أوراسيا في الماضي. لن يكون هناك سلام بدون توفير كميات مناسبة من المياه.

مفهوم الجسر البري

يأخذني هذا إلى القضية الاقتصادية المركزية. لهذا السبب عليكم أن تنظروا إلى اعظم قدرات اقتصادية محتملة للشرق الأوسط من خلال دوره كملتقى طرق اقتصادي استراتيجي محوري للقارة الأوراسيوية ككل. طالما أن الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس باعتبارها الرابط بين البحر المتوسط والمحيط الهندي مسألة واضحة، فإنني سأبين لماذا تكون الطرق البرية عبر الشرق الأوسط أكثر أهمية بكثير كوسيلة نقل في قارة أوراسيا ككل وأيضاً للربط بين أفريقيا وآسيا. من الحقائق الحسابية البسيطة هي أن كلفة نقل منتج ما بحراً على سبيل المثال أو بوسائل أخرى يجب مقارنتها بكلفة إنتاج ذلك المنتج حتى نقطة انطلاق ذلك المنتج في عملية النقل. لذلك نميل عادة إلى نقل المنتجات مثل البترول والحبوب التي لها سعر نسبي أقل لكل طن بواسطة وسائل النقل البحرية الأكثر بطئاً والأرخص، كلما ازدادت كمية العمل المفيد، كقيمة مضافة، على المنتج في مراحل الإنتاج المختلفة يؤدي ذلك إلى خفض نسبة تكاليف نقل تلك القيمة التي يمثلها ذلك المنتج ككل. لذلك كلما أضيف المزيد من القيمة المضافة الحقيقية عبر الإنتاج إلى مادة خام أو شبه مصنعة كلما ازدادت الرفاهية النسبية التي يساهم بها تصدير المنتجات للبلد المصدر أو الإقليم المصدر في تلك الدولة. هذا الأمر كان مفهوماً دائماً من قبل أعظم علماء الاقتصاد في قارات أمريكا وأوربا منذ حوالي 150 عام.

استمر النقل بواسطة البحار والأنهار حتى العصر الحديث بلعب دور أساسي في تقدم الظروف المادية لحياة بني البشر. هذا الأمر استمر إلى قبل 170 عام عندما خطط عالم الاقتصاد الألماني الأمريكي فريدريش ليست Friedrich List ما أصبح ثورة السكك الحديدية. تسارع هذا التطور عندما تم بنجاح بناء نظام سكك الحديد العابرة للقارة الأمريكية وهو تطور ذو أهمية جوهرية في بروز الولايات المتحدة كقوة اقتصادية عظمى عالمية في ظل حكم الرئيس أبراهام لنكولن. بعد عام 1876 تم تبني نفس الأساليب التي استخدمت في تطوير شبكة السكك الحديدية العابرة للقارة الأمريكية في كل من ألمانيا وروسيا واليابان وأماكن أخرى من ضمنها الصين.

من الأمور المعترف بها هي أن جهود ربط المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي من الغرب نحو الشرق بواسطة سكك الحديد، مثلما قامت الولايات المتحدة بذلك من شرقها نحو الغرب، هذه الجهود أصبحت في نظر الإمبراطورية البريطانية تهديداً للهيمنة الاستراتيجية البحرية للإمبراطورية على العالم ككل، واندلعت نتيجة لذلك حربان عالميتان جيوسياسيتان في القرن العشرين. لا بد من الاعتراف بأن هنالك جناحاً طوباوياً مؤثراً في الولايات المتحدة اليوم وهو مستعد لإشعال حرب جيوسياسية عبر كل أرجاء القارة الأوراسيوية بغرض منع حدوث أية تنمية داخلية للبر الرئيسي في آسيا وأفريقيا. هذه السياسات الجيوسياسية تتعارض مع كل تعريف عقلاني ومنطقي للمصالح الاقتصادية للولايات المتحدة التي تعاني الآن من الدمار الذي جلبه الانهيار النقدي والمالي العالمي. للأسف توجد هذه السياسات في بعض الدوائر ذات النفوذ الكبير حالياً. مهما يكن مظهر السياسة الأمريكية حالياً، فإن واقع الأزمة الاقتصادية العالمية الجارية قد يفرض بعض التغييرات الكاسحة في السياسة والفكر الأمريكيين في المستقبل القريب. ليس هنالك أي أمل لإعادة إحياء اقتصاد الولايات المتحدة الأمريكية من الأزمة الاقتصادية العالمية الحالية بدون مثل هذا التعاون بالذات في التنمية الاقتصادية المبنية على أساس

تطوير وسائل النقل البرية في القارتين الأوراسيوية والأفريقية ككل. وإذا تمكنت الولايات المتحدة من إيجاد حلول للكوارث المبكرة والمقبلة حتميا نتيجة سياساتها الحالية، فلا بد أن يكون للشرق الأوسط دور خاص في تلك الحلول. إن الطريق إلى حل لتلك الأزمة الاستراتيجية لا يكمن في النفط بحد ذاته، ولكن في الطريقة التي سيستخدم بها إنتاج وتسويق النفط في خدمة المصالح العريضة والبعيدة الأمد للمنطقة. الحكومات المستقرة ضمن المنطقة والعلاقات المستقرة مع الأقاليم الأخرى من العالم هي خط الدفاع الأول للمنطقة ضد القوى العالمية وغيرها من الأخطار التي تهددها حاليا. الدور الجوهري لتنمية النقل هو مثال رئيسي للإجراءات المطلوبة لعملية الدفاع.

الميزة الخاصة التي توفرها سكك الحديد الحديثة أو السكك ذات الرفع المغناطيسي مقارنة بالنقل البحري تكمن في الحقيقة الأساسية المعروفة بأنه (باستثناء بعض الحالات النادرة جدا) لا تتطور المنتجات المنقولة بحرا أثناء عملية النقل. بينما في ظل ظروف صحيحة تمثل ممرات النقل طويلة المدى المتمركزة حول الدور المركزي لسكك الحديد الحديثة أو سكك الرفع المغناطيسي في الواقع واسطة نقل أرخص وأسرع من البحر. إذ كما هي الحال في المنظومة الأصلية لسكك الحديد العابرة للقارة في الولايات المتحدة لم تكن هذه السكك مجرد طرق للنقل، بل أن نظام النقل ذلك حول منطقة مقفرة اقتصاديا إلى إقليم غني ذي تنمية اقتصادية قوية. في الواقع، أعطى معدل كل كيلومتر من الاستثمار في نظام النقل على الخطوط الرئيسية والفرعية مردودا اقتصاديا للأمة في هيئة صافي إنتاج ثروة زراعية وتعدينية وتصنيعية، وتعدى ذلك المردود بكثير كلفة الاستثمار في بناء وصيانة نظام النقل.

فبدلا من التفكير في ربط نقطتين بواسطة خطة سكك طويل أو نظام سكة ذات رفع مغناطيسي، فكروا في خط النقل باعتباره العمود الفقري المركزي لممر تنمية عرضه 50 - 100 كيلومتر. وتسير بموازاة العمود الفقري هذا قنوات مياه وشبكات نقل الطاقة. وفي نقاط مناسبة على طول العمود الفقري يتم بناء مجمعات صناعية زراعية سكنية. ويمكن أن توضع مراكز سكانية ثانوية أصغر من ذات النوع ضمن نطاق الممر ذاته. ما استعرضته أمامكم باختصار الآن هو المكافئ الحديث للأساليب التي أنتجت ثورة زراعية صناعية في الولايات المتحدة قبل حوالي 150 عام.

يمكن تحقيق أكبر قدر من الاستفادة من الموارد إذا قمنا بتركيز مصادر النقل والمياه والطاقة ضمن ممرات تنمية. ويمكن تحقيق أقصى قدر من الاستفادة من مساحة الأراضي المتوفرة عن طريق الميل إلى تركيز التنمية ضمن تلك الممرات. وفي ظروف النمو المستمر سيمكن تفريع ممرات تنمية ثانوية من الممرات الرئيسية.

نفس هذه الطريقة يمكن استخدامها بالتوازي مع استخدام تكنولوجيات موجودة وأخرى يمكن تحقيقها لتغيير وضعية المناطق الداخلية لآسيا وبضمنها الصحاري والبراري هناك.

في ظل سياسات صحيحة يكون صافي تكلفة مثل ممرات التنمية هذه أقل من صفر. فبتدفق السلع على طول العمود الفقري يتم توليد ثروة جديدة في داخل كل مجمع مركزي زراعي صناعي سكاني وعلى أطرافه على طول الممر.

والآن لننظر إلى الجزء الرئيسي من العالم العربي الممتد من المحيط الأطلسي حتى حدود إيران وتركيا والقوقاز. لنركز انتباهنا على قناة السويس وسيناء حيث تلتقي أفريقيا بآسيا. ركزوا على ما ينقل ويحمل بحريا بين البحر المتوسط والمحيط الهندي. انظروا إلى رقعة المنطقة حيث ستتقاطع طرق ممرات تنمية عند مناطق طبيعية مناسبة تمر عبر الموانئ. فكروا بحجم المواد الخام والسلع شبه المصنعة التي تتدفق نحو الشرق الأوسط عن طريق البحر والبر من آسيا نحو الغرب ومن أوروبا نحو الشرق.

إن الشرق الأوسط اليوم هو ما كان عليه مبدئيا منذ آلاف السنين وحتى بزمن طويل قبل بناء الأهرامات العظيمة في مصر. لقد كان الشرق الأوسط ولا يزال أحد أعظم تقاطعات الطرق الطبيعية في مسيرة تطور الحضارة الإنسانية. أعود وأؤكد على أن كل مرة نقوم فيها بدمج المواد الخام والأجزاء الأولية لنصنع منها سلع شبه مصنعة أو كاملة فإننا نقلص النسبة المئوية لإجمالي تكلفة تلك السلعة التي يتألف جزء منها من كلفة النقل. يمثل الشرق الأوسط مرة أخرى أحد المواقع الأكثر طبيعية واستراتيجية لتركيز التجارة والإنتاج. لا ينبغي للشرق الأوسط أن يكون مجرد أنبوب سلبي تنتقل السلع من خلاله، إذ ينبغي أن يصبح مسرحا أساسيا ذا أهمية استراتيجية في مجمل العملية العالمية لإنتاج الثروات.

ماذا سيحصل لبتترول الشرق الأوسط في ظل تلك الظروف؟

سيحصل تحول طبيعي في أنماط الاستهلاك ويزداد الاستهلاك المحلي بزيادة التنمية الإنتاجية. بالإضافة إلى ذلك سيوجد تركيز متزايد على استخدام النفط والغاز الطبيعي كمواد خام كيميائية لتغذية الصناعات الكيميائية، وبالأخص الإنتاج في الشرق الأوسط.

القضايا الاستراتيجية

ما الذي يمكن توقعه إذن للتاريخ المقبل لنفط الشرق الأوسط؟ علينا أن نسأل أنفسنا ثلاثة أسئلة أساسية. أولاً، ما هي البدائل المتوفرة؟ ثانياً، ما هي البدائل التي يحتمل أن يتم اختيارها ومن قبل من؟ ثالثاً، هل ستكون النتيجة نجاحاً أم كارثة مثل الخمسة وثلاثين عام من التغييرات المتتالية للسياسات التي من خلالها أوصلت الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا العالم إلى الكارثة العالمية المحدقة بنا في الأفق؟

إذا سادت القوى الذكية فإن العالم سيقارن فشل النظام المالي العالمي ذي أسعار الصرف العائمة الذي هيمن من عام 1971 إلى 2000 بالنظام الناجح الذي ساد خلال الأعوام 1945 - 1965 وهو النظام النقدي والمالي ذو أسعار الصرف الثابتة. إذا سادت هذه القوى سيتم استتساخ أهم خاصية من خصائص نظام 1945 - 1965 لإطلاق إصلاحات طارئة عالمياً. في تلك الحالة سنؤسس في وقت قصير صيغة لنظام نقدي ومالي عالمي بأسعار صرف ثابتة ونظام احتياطي ذهب جديد شبيه بفترة 1945-1965.

أثناء فترة امتدت لحوالي الثلاثين سنة الماضية خربت الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة وغيرهما من القوى الصناعية النشطة بسبب الوهم الطوباوي الذي كان يسمى المجتمع "ما بعد الصناعي" أو المجتمع الاستهلاكي. أدت هذه السياسة الطوباوية إلى تحطيم النظام النقدي والمالي العالمي القائم آنذاك بيد قيادة الولايات المتحدة عندما فكت ارتباطها في عام 1971 بالنظام النقدي والمالي الناجح الذي كان قائماً منذ عام 1945 إلى 1965. تبع ذلك طوفان من التدمير للأنظمة المحددة من قبل الدولة وهي الأنظمة التي اعتمدت عليها التنمية والرفاهية الاقتصادية من قبل. والآن، أصبح نظام ما بعد عام 1971 نظاماً مالياً ونقدياً مفلساً بلا أمل في إنقاذه. وينهار الآن الوهم المسمى "الاقتصاد الجديد" إلى درجة الإفلاس الحتمي. لذلك فإن الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا أجريا تغييراً في السياسة العالمية قبل خمسة وثلاثين عاماً وقد ثبت الآن أن ذلك التغيير كان خطأ فظيماً. والآن حان الوقت لتصحيح ذلك الخطأ والعودة إلى المبادئ الصحيحة التي أثبتت نجاحها وإلى التعاون في تنظيم عملية الانتعاش الاقتصادي العالمي المطلوب بسرعة.

في ظل الظروف الحالية من إفلاس النظام المالي العالمي (وبينما هنالك عملية جارية لإعادة تنظيم أصول مفلسة) سيكون هامش الحسم للانتعاش الاقتصادي هو خلق اعتمادات جديدة طويلة الأجل بكلفة منخفضة، وضح هذه الاعتمادات بشكل أساسي إلى برامج حيوية طويلة الأمد لبناء البنية التحتية الاقتصادية الأساسية. هذه الاستثمارات في البنية التحتية ستؤدي بالتالي إلى توسع التنمية الزراعية والصناعية. يجب تقديم هذه الاستثمارات بشكل عام من قبل الدول ذات السيادة الكاملة وفق شروط نسب فائدة بسيطة لقروض ذات فترة استحقاق تبلغ ربع قرن أو أطول من ذلك. في مثل هذه الظروف يجب أن يتم رفع نسبة انتقال التقنيات المتقدمة بشكل عظيم إلى الأقاليم والمناطق المحلية التي تعاني من نقص حاد في التقنيات الكافية. وكجزء من هذا التطور سنحتاج إلى اتفاقيات متوسطة وطويلة الأجل على أسعار ثابتة نسبياً وعادلة لأنواع معينة من السلع، خاصة في التجارة العالمية. نظام الأسعار العادلة هذا سيتضمن مخزونات الطاقة مثل البترول الذي له علاقة حساسة جداً بتداول الاعتمادات في العالم. السعر العادل يعني السعر الذي تتمكن عنده الدولة الموردة من الاستمرار في المساهمة بشكل مربح في تزويد العالم بكمية ونوعية المنتج الذي يحتاج إليه الاقتصاد العالمي. إن استقرار أسعار المواد الأساسية مثل البترول، بالإضافة إلى معدلات اسمية طويلة الأجل لأسعار فائدة بسيطة على تدفق الاعتمادات الأولية العالمية يعتبران ضرورة جوهرية إذا كان الغرض إيجاد عملية إعادة بناء دائمة. يجب تبني هذه الإجراءات ليس كمسألة ذوق بل كمسألة بقاء. أحياناً عندما تكون السفينة على وشك أن تغرق لن يقول أي مسافر عاقل: "لكنني أرفض أن يراني الناس جالساً في طوف نجاة."

قد يعترض البعض ويقول أننا نعيش في ظل ظروف حرب متسعة وليس في ظروف السلم التي تم في ظلها تأسيس النظام النقدي للأعوام 1945 - 1965. هذا التنبؤ صحيح بالطبع. لكن مع ذلك إذا لم تكن أمم العالم راغبة الآن في تأسيس الشروط المؤسساتية اللازمة لخلق سلام دائم وبضمن ذلك الشروط الاقتصادية الأساسية، في تلك الحالة سيكون مستقبل الحضارة الإنسانية في كل مكان مستقبلاً ميؤوساً منه تقريباً.

سيكون من الأجدى الركوب في طوف النجاة. الخطوة الأولى هي أن ندرك أخيراً الحقيقة البسيطة بأن السفينة، أي النظام العالمي النقدي المالي الذي تتجاذبه الحروب، تغرق بدون أمل في إنقاذها. حينذاك ربما ستقوم الحكومات وآخرون غيرها بالقيام بالتحركات نحو السلام والرفاهية، أي نحو طوف النجاة.
