

أزمة الإسكان تختبر قدرة العراق على تنفيذ وعود الإصلاح

آفاق قاتمة لسوق العقارات بسبب ارتفاع الأسعار وغياب الخطط الاستراتيجية الفعالة وتغلغل الفساد



أحمال ثقيلة تبطل مشاريع بناء المساكن

ويرى محللون أن أهم أسباب فشل الحكومات المتعاقبة في معالجة هذه المشكلة المستعصية هو عدم وجود خطط استراتيجية بشقيها، قصيرة المدى وطويلة المدى، من أجل تلافي المؤثرات السلبية التي تنتج عنها.

ولا تزال مشكلة الفساد أحد العوائق في إتمام المشاريع لأن المناقصات الحكومية تكون عرضة للاستغلال من قبل كارتيل يعمل لصالح شخصيات نافذة في الدولة، كما هو الحال مع المعابر. وأظهرت تقارير دولية على مدى سنوات أن الحكومات المتعاقبة التي تقلدت الحكم بعد الغزو الأميركي للعراق في 2003 وخاصة في فترة حكم نوري المالكي تسببت في إهدار الملايين من الدولارات بتعاقدات أبرمتها وزارة الإسكان. ومنذ 2014 تشهد العاصمة بغداد إنشاء مجمعات سكنية، لم يبع قسم كبير منها بسبب ليهيب الأسعار، مما أجبر الحكومة على حث المصارف لتوفير قروض ميسرة للمراغبين في شراء شقق.

وكانت سهيل النجار رئيسة الهيئة الوطنية للاستثمار قد قالت في فبراير الماضي إن "رئيس الوزراء مصطفى الكاظمي وجه الهيئة بطرح بيع 20 ألف وحدة سكنية في مشروع بسماية السكني بأسعار مدعومة وقروض ميسرة للمساهمة في حل الأزمة".

وأشارت حينها إلى أنه سيتم بيع تلك الوحدات للمواطنين بأقساط مريحة ويمكن للمواطنين الحصول على قروض من البنوك لتمويل عمليات الشراء.

وأوضحت النجار أن مصرف الرافدين بادر بدعم المشروع وسيلحقه مصرفا الرشيد وتي.بي.آي وسيكون تسجيل المواطنين عن طريق مكتب الهيئة والمصارف الثلاثة وأنه سيتم تسليم الوحدات السكنية خلال العام الحالي والمقبل.

ويضم مجمع بسماية السكني جنوبي بغداد، حتى الآن 35 ألف وحدة سكنية من أصل 100 ألف وحدة من المقرر إكمال تشييدها خلال الأعوام المقبلة. وكان العراق قد وقع عام 2012 مع شركة هانوا الكورية الجنوبية عقد إنشاء مجمع بتكلفة 7 مليارات دولار، ضمن خطة اعتمدتها الحكومة آنذاك لتشييد مليون وحدة سكنية في عموم البلاد.

تتزايد علامات تشاؤم الأوساط الاقتصادية العراقية من تفاقم الكارثة في قطاع الإسكان رغم تلميحات المسؤولين، والتي يقول محللون إنها تختزل أحد وجوه التقصير في إدارة الأزمات المتراكمة منذ قرابة العقدين، بسبب تغلغل الفساد وتوجيه الأموال إلى غير محلها.

ونسبت وكالة الأنباء العراقية الرسمية إلى رئيس اللجنة وليد السهلاني قوله إنه "لا توجد في معظم المحافظات أراضٍ تغطي الكم الكبير من الوحدات السكنية وحاجة المواطنين لها". وأضاف أنه "لا بد أن تتبنى الدولة سياسة تتسجم مع الواقع لبناء مجمعات سكنية للمواطنين الذين يعانون من أزمة السكن".

وبحسب التقديرات، يصل متوسط سعر الوحدة السكنية 140 مليون دينار (96 ألف دولار)، وهو سعر يبدو للوهلة الأولى في المتناول لأغلبية الأسر خاصة وأن معدل الدخل السنوي يبلغ سبعة ملايين دينار.

وأوضح السهلاني أن الأراضي السكنية توزع في المحافظات بمناطق لا تتوفر فيها الخدمات، وهناك أراضٍ وزعت في بغداد خلال النظام السابق، لكنها لا تزال غير مؤهلة للسكن بسبب انعدام الخدمات.

ويقول خبراء في قطاع العقارات إن أغلب مشاريع الاستثمار السكنية في العاصمة بغداد لا تعالج حاجة المواطنين للسكن، لأن الأراضي تمنح مجاناً للمستثمرين، ويتم تشييد عمارات سكنية عليها، لكن الشقق والوحدات السكنية تباع بأثمان باهظة ليس بوسع المواطن شراؤها.

ويشير النائب السهلاني إلى أن معظم الوحدات السكنية في بغداد تم بيعها على الأرباب الذين يمتلكون وحدات سكنية، ولذلك يقترح خطة تقوم على "توفير الأراضي والقروض لتمكين الشرائح الاجتماعية من الحصول على الوحدات السكنية".

بغداد - يكشف تحبُّط السلطات العراقية في حل مشكلة الإسكان المزمنة بسبب التباطؤ في استكمال المشاريع القائمة، إقراراً ضمناً بأن السياسات المعتمدة طيلة السنوات الماضية في هذا المجال كانت تسير في الطريق الخاطئ. وتظهر البيانات المنشورة على الموقع الإلكتروني لوزارة التعمير والإسكان والبلديات العراقية أن هناك 49 مشروعاً بصدد الإنجاز منذ عدة سنوات، وهي موزعة على كامل محافظات البلاد، لكن حتى الآن تم إنجاز مشروعين فقط في محافظتي الديوانية وواسط جنوب العاصمة بغداد.

ومعظم المشاريع السكنية متركزة في المحافظات الجنوبية وخاصة في ميسان والبصرة والمثنى وذي قار، فيما تحظى محافظات ديالى ونيوون وصلاح الدين بمشاريع أقل ولكن أغلبها في اللسماة الأخيرة، كما يوضح رسم بياني للوزارة والذي لا يشير إلى تكاليفها.

ويعاني العراق من أزمة سكن خانقة، وتقول وزارة الإسكان إن هناك حاجة إلى 3 ملايين وحدة سكنية لحلها في بلد يتجاوز التعداد السكاني فيه 40 مليون نسمة، كما توضح إحصائيات وزارة التخطيط العراقية التي أعلنت عنها في يناير الماضي.

وجعلت حلول أزمة الإسكان المطروحة مجرد وعود غير قابلة للتطبيق وفعاقات للاستهلاك المحلي وعدم إنجاز المشاريع المخططة وخاصة تلك رخيصة التكلفة التي أدت إلى تضخم المشكلة مع استمرار معاناة الأسر العراقية التي باتت عاجزة أمام هذا الأمر ولا تستطيع فعل أي شيء للخروج من هذه الورطة.

وأكدت لجنة الخدمات النيابية الجمعية ذلك العجز، لكنها لغت إلى أن المشاريع السكنية لا تعالج المشكلة من جذورها، ولذلك اقترحت خطة بديلة لمعالجتها ترى أوساط اقتصادية أنها مجرد توصيات قد لا تجدي نفعا مادامت لا توجد إرادة قوية.

بغداد تبحث استثمار الغاز مع واشنطن وبكين

قياسي، وهذا من شأنه أن ينعكس على استثمار الغاز والذي ينعكس إيجاباً على الإنتاج الوطني للغاز. وقال جهاد إن "الوزارة حققت إنجازاً كبيراً في مشروع مصفى كربلاء النفطي في محافظة كربلاء، وهو يعد من المشاريع الواعدة ونقله نوعية في الصناعة التحويلية والمصافي". وذكر أن "نسبة الإنجاز بمشروع مصفى كربلاء حالياً بحدود 90 في المئة ومن المؤمل البدء بمراحل التشغيل التجريبي مطلع العام المقبل، ما سيعمل على إيقاف الاستيراد بعد تشغيل هذا المصفى، بالإضافة إلى المشاريع الأخرى".

وكذلك زيادة في الإنتاج بحدود 40 في المئة من الإنتاج الوطني. ولفت إلى أن "الوزارة ستوقع قريباً مع شركة بيكر هيوز التابعة لجنرال إلكتريك على استثمار جميع الغاز الموجود في محافظة ذي قار"، مبيناً أن "الوزارة اتفقت مع شركة صينية لاستثمار الغاز الموجود في محافظة ميسان"، وتابع أن "محافظة ميسان وذي قار ستضيفان بحدود 500 مليون متر مكعب قياسي باليوم"، مشيراً إلى أن "هناك مباحثات متقدمة مع شركة توتال في حقل أرطافية للاستثمار الغازي، وستبدأ مرحلة أولى بزيادة الإنتاج بحدود 300 مليون متر مكعب بوقت

بغداد - كشفت وزارة النفط العراقية الجمعة عن إجراء مباحثات مع الولايات المتحدة والصين لاستثمار الغاز في ذي قار وميسان، مشيرة إلى أن مصفى كربلاء سيعمل على وقف استيراد المشتقات النفطية.

ونسبت وكالة الأنباء العراقية (واع) الجمعة عن المتحدث باسم وزارة النفط عاصم جهاد قوله إن "العراق حقق من خلال استثمار الغاز بحدود 1500 مليون متر مكعب باليوم الواحد، وبالنتيجة شرعت وزارة النفط بوضع خطط منها الإعلان عن خطة استثمارية بقيمة 3 مليارات في شركة نفط البصرة، التي ستحقق زيادة في استثمار الغاز،

عجز الرقائقي يهدد صناع السيارات بفقدان 110 مليارات دولار

منتجي مواد خام محددة، منها معادن نفيسة مثل البلاديوم والبلاتين اللذين يستخدمان في أنظمة تنقية العوادم. وبدأ تبني النهج الأكثر مباشرة للحصول على إمدادات المعادن النفيسة بعد اضطرابات في ما يتعلق بالعرض والسعر في تلك السوق.

وقال مارك ويكفيلد الرئيس المشارك لقسم السيارات العالمية في اليكس بارتنرز إن "شركات صناعة السيارات تتطلع الآن لأن تكون لها علاقات مباشرة مع صناع أشباه الموصلات"، وأضاف "ظهرت هذه الأمور بشكل مفاجئ".

ومن المتوقع أن تؤثر هذه الأزمة على إنتاج 3.9 مليون سيارة، الأمر الذي يؤكد الحاجة إلى ابتكار أساليب جديدة تضمن الاستمرارية في كل الظروف.

وأوضحت بارتنرز أن أزمة الرقائقي تؤكد حاجة شركات صناعة السيارات إلى أن تكون "استباقية" في الوقت الحالي، وأن تخلق "مرونة في سلاسل التوريد" على مدى أطول لتجنب اضطرابات في المستقبل.

والتحقت شركة هيونداي موتور وشركة كيا التابعة لها الجمعة بمجموعة من شركات القطاع التي أعلنت أنها ستوقف بعض خطوط التجميع لعدة أيام بسبب نقص أشباه الموصلات.

وكانت فورد موتور قد قالت الخميس الماضي إنها تعيد تصميم أجزاء سيارات لاستخدام رقائقي يكون الحصول عليها أكثر سهولة، وذلك على خلفية العجز العالمي في أشباه الموصلات. وكانت شركات صناعة السيارات في الماضي تبرم اتفاقيات توريد مباشرة مع

لندن - تواجه صناعة السيارات حول العالم مشكلة فقدان عوائد أكثر مما هو متوقع خلال العام الجاري بسبب نقص الرقائقي الإلكترونية، ما فرض على أغلب شركات القطاع إيقاف بعض خطوط الإنتاج لبعض الوقت إلى حين انتعاش الرؤية.

وقالت شركة الاستثمارات اليكس بارتنرز في مذكرة الجمعة إن العجز العالمي في رقائقي أشباه الموصلات سيكبد القطاع فاقداً في الإيرادات بقيمة 110 مليارات دولار هذا العام، وذلك ارتفاعاً من تقدير سابق عند 61 مليار دولار.

ومن المتوقع أن تؤثر هذه الأزمة على إنتاج 3.9 مليون سيارة، الأمر الذي يؤكد الحاجة إلى ابتكار أساليب جديدة تضمن الاستمرارية في كل الظروف.

وأوضحت بارتنرز أن أزمة الرقائقي تؤكد حاجة شركات صناعة السيارات إلى أن تكون "استباقية" في الوقت الحالي، وأن تخلق "مرونة في سلاسل التوريد" على مدى أطول لتجنب اضطرابات في المستقبل.

والتحقت شركة هيونداي موتور وشركة كيا التابعة لها الجمعة بمجموعة من شركات القطاع التي أعلنت أنها ستوقف بعض خطوط التجميع لعدة أيام بسبب نقص أشباه الموصلات.

وكانت فورد موتور قد قالت الخميس الماضي إنها تعيد تصميم أجزاء سيارات لاستخدام رقائقي يكون الحصول عليها أكثر سهولة، وذلك على خلفية العجز العالمي في أشباه الموصلات. وكانت شركات صناعة السيارات في الماضي تبرم اتفاقيات توريد مباشرة مع

وتضيف "هـن يوفرن قوت عيش عائلاتهم نحن نساعد بعضنا بهذه الطريقة".

ويشير الخبير الاقتصادي حسين محمد إلى أن الاقتصاد غير الرسمي يمثل ثلثي الأنشطة الاقتصادية في جيبوتي.

ويوضح هذا الباحث في مركز الدراسات والبحوث في جيبوتي أن "73 في المئة من العاملين في القطاع غير الرسمي هُن نساء".

وفضلاً عن توفير وظيفة ميسرة في بلد تنتشر الأمية بين نساائه أكثر من رجاله، تشكل الصرافة عملاً آمناً في بلد يعد أقل من مليون نسمة وحتى عاصمته أشبه بقرية مع انتشار دائم للشرطة.

وتقول زهرة وهي صرافة في وسط المدينة "لم نشهد يوماً أي سرقة، مضيفة "من يريد سرقة المال لا يأتي إلينا لأنه يخاف".



مهن تتقنها النساء

انتشار صرافات العملة في الشوارع يحرك اقتصاد جيبوتي

الصرافة مستعينة فقط بمدخرات الأسرة بالعملة المحلية. مذك، تنوع العملات في يديها وباتت نورة تقصد يومياً المصرف لتأخذ قائمة مفصلة بأسعار العملات الكبرى. وتؤكد "هذا عمل جيد وأنا فخورة به".

وفي حي بي.كاي 12 الشعبي حيث يعيش إثيوبيون كثر، يقفز أحمد من عربة التوك توك خاصته لتصريف أوراق نقدية في حوزته من عملة البير الإثيوبي.

ويوضح أن الفرق بين سعر الصرف المقدم من الصرافات ومكاتب الصيرفة "لا يتعدى 10 إلى 20 فرنكاً جيبوتياً وهو ليس بالفارق الكبير"، كما أن "المكاتب بعيدة وهؤلاء النساء قريبات".

وتقول فائزة (25 عاماً) وهي بائعة لبنية القات المخدرة المستهلكة بصورة كبيرة في جيبوتي "أظن أن لا تجارة في بي.كاي 12 من نونهن".

باتت صرافات العملة المنتشرة في شوارع جيبوتي عنصراً أساسياً في اقتصاد البلد الأفريقي الذي تغلب عليه المعاملات غير الرسمية، حيث تستفيد هذه التجارة من الموقع الجغرافي للبلد الذي يمثل نقطة التقاء للثقافات والعملات، فيتجمع هناك اللاجئون الهاربون من الحرب في اليمن والعسكريون الأجانب في القواعد البحرية وسائفو الشاحنات الآتون من إثيوبيا المجاورة.

تعمل مدينة مع صديقات ثلاث في عز الحر، وسط زحمة السيارات وأبواقها وبين المحال والمارة المنتشرين في هذه الرئة الاقتصادية لجيبوتي. ويقترب بمنى بردائه الطويل من الصرافات لتعديل ريالاته السعودية.

تتجاذب معه مدينة أطراف الحديث ثم تجري بعض الحسابات على هاتفيها لتسحب بعدها رزمة فرنكات جيبوتية من كيسها المليء بالأوراق النقدية. ويوضح الشاب الآتي من اليمن الذي يفصله عن جيبوتي مضيق باب المندب "نعمل معنا رials سعودية لأن قيمة عملتنا تتبدل طوال الوقت بسبب الحرب".

من ثم يختمي بين الحشود مع اقتراب سيارة للشرطة. وتشكل جيبوتي الواقعة عند تقاطع أفريقيا وشبه الجزيرة العربية، منذ القدم نقطة التقاء للثقافات والعملات معاً، إذ تجمع على أرضها اللاجئين الهاربين من الحرب في اليمن والعسكريين الأجانب في القواعد البحرية وسائفي الشاحنات الآتين من إثيوبيا المجاورة.

وتقول نورة حسن الجاسسة في موقع أبعد في الساحة "نتعامل مع رجال الأعمال الجيبوتيين الذين يسافرون إلى الخارج من أجل نشاطاتهم، وتعاون مع الأجانب والسياح".

وعند وفاة زوجها قبل عشر سنوات، بدأت هذه الأم لثلاثة أطفال العمل في

جيبوتي - تلعب صرافات العملة اللواتي يجلسن في زوايا الشوارع ومحافظهن مليئة باليورو والبير الإثيوبي والروبية الهندية وينتشرن في كل مكان في جيبوتي، دوراً رئيسياً في اقتصاد يغلب عليه الطابع غير الرسمي في هذا البلد الواقع في القرن الأفريقي.

وتجلس العشرات من الصرافات على كراس بلاستيكية في الشوارع، حيث ينتظرن منفردات أم ضمن مجموعات صغيرة مرور الزبائن الذين يفضلون الاستعانة بخدماتهن بدل التوجه إلى مكاتب الصيرفة التقليدية.

73 في المئة من المهن في قطاع الصرافة غير الرسمي هُن من النساء

وتقول مدينة وهي إحدى صرافات الشارع "كل العملات متوافرة لدي. معي يورو وجنيه إسترليني وليرة تركية ودولار وروبية هندية وعملات أخرى شتى". وتشير إلى أنها تحمل معها مبالغ لا تقل قيمتها عن مليون فرنك جيبوتي (5600 دولار) بمختلف العملات. وعند ساحة ريمبو قرب المسجد الضخم في وسط جيبوتي العاصمة،