العرب
السبت 2021/09/04
السنة 44 العدد 12169

أسواق حلب تكافح لإعادة عجلة التجارة إلى الدوران

الهجرة تقوض استمرارية أعمال توارثتها أسر المدينة لعقود طويلة

البحث عن بداية جديدة

يقاوم أصحاب المحلات التجارية في أسواق حلب أسباب التشاؤم الكثيرة وهم يحاولون استعادة نشاطهم في المدينة، التي كانت توفر الكثير من حاجات البلاد وتصدر منتجاتها الفاخرة إلى أنحاء العالم في ظل عقبات كبيرة تتصدرها هجرة جيل من الشباب مما يقوض استمرارية مصالح توارثتها أسر المدينة لعقود طويلة.

حلب (سوريا) – تسعى حلب، التي تعتبر العاصمة الاقتصادية والمحرك الصناعي لسوريا، لاستعادة مكانتها التاريخية كأحد أكبر المراكز التجارية في البلاد، حيث يكافح أصحاب المحلات لإعادة عجلة أنشطتهم في أسواق ظلت مغلقة لسنوات بسبب الدمار.

ورغم الانتهاء من ترميم سوق خان الحرير، أحد أبرز أسواق حلب في شمال البلاد، بعدما تضرّر خلال سنوات الحرب، إلا أنّ فرحة التجار لم تكتمل في ظل نشاط اقتصادي خجول ومع هجرة أبنائهم الذين أسسوا أعمالا في دول أخرى.

ويعمل تاجر الأقمشة أحمد الشب على إرسال صور للسوق المرمم حديثا عبر هاتفه المحمول إلى ابنه البكر نبهان، الذي غادر إلى الجزائر قبل نحو ثلاث سنوات، واستثمر هناك مع شقيقيه في تجارة القماش، علّه يقنعه بالعودة لمساعدته على النهوض بتجارته.

ويقول الشب (55 عاما) لوكالة الصحافة الفرنسية بينما يجلس أمام محله "انتهينا من عمليات الترميم وهذا أمر جيد، لكن ذلك لا يكفي، ما نريده هو عودة أبنائنا إلى هذه المحلات".

> **40**
> في المئة نسبة الخسائر التي لحقت بمدينة حلب من إجمالي خسائر سوريا وفق البنك الدولي

وسوق خان الحرير واحد من بين 37 سوقا محيطة بقلعة حلب الأثرية، استقطبت قبل اندلاع النزاع العام 2011 الآلاف من التجار والسيّاح، وكانت بمثابة العاصمة الاقتصادية لسوريا.

ورغم مضي أكثر من خمس سنوات على انتهاء المعارك بين فصائل المعارضة التي تمركزت في أحياء المدينة الشرقية منذ صيف 2012 وقوات نظام بشار الأسد في الأحياء الغربية، لا يزال دمار هائل يلف المدينة القديمة وأسواقها.

وانتهت المعارك، التي ترافقت مع حصار محكم فرضته القوات الحكومية، في العام 2016 باتفاق تسوية رعته روسيا وتضمن إجلاء عشرات الآلاف من المدنيين والمقاتلين الرافضين له، بعد هجوم عسكري واسع.

وبحسب دراسة أعدها البنك الدولي، فإن الخسائر التي منيت بها عاصمة الشمال التي تبلغ مساحتها 10 في المئة من مساحة سوريا، بلغت نحو 40 في المئة من إجمالي الخسائر التي تكبدها البلد والمقدرة بأكثر من 400 مليار دولار.

وأعيد مساء الأحد الماضي افتتاح سوق خان الحرير والمحلات التي يضمها بعد إغلاقه لسنوات إثر ترميمه من الأمانة السورية للتنمية المدعومة من السلطات، بالتعاون مع مؤسسة آغا خان الثقافية ومحافظة حلب.

ورغم فرحة الشب بـ"عودة الحياة إلى السوق" جزئيا، إلا أنه في الوقت ذاته لا يخفي شعوره بالمرارة والوحدة. ويقول بحرقة، بينما تتصدر صورة والده الذي ورث المصلحة عنه أحد جدران متجره، "أولادي في الجزائر، وأولاد غيري في مصر وأربيل. هناك مهن كثيرة مهددة بعدم الاستمرار إذا واصل الأبناء الهجرة والسفر".

ودفع القتال خلال المعارك في حلب، والظروف الاقتصادية والأمنية في السنوات اللاحقة، المئات من التجار المتمولين ورجال الأعمال للهجرة وتأسيس أعمال ومصانع خصوصا في مصر والعراق وتركيا.

وعلى الرغم من عودة البعض مع تراجع المعارك، فإن غالبيتهم يواصلون أعمالهم في البلدان التي هاجروا إليها، ما يهدّد استمرار مصالح تجارية وحرف، ويضاعف صعوبات عودة عجلة الحياة إلى الأسواق.

وفي حلب القديمة وفي محيط القلعة الأثرية، أعادت العشرات من المحلات والمقاهي فتح أبوابها، وعاد الناس لارتيادها والتقاط الصور التذكارية.

ورغم إزالة كميات ضخمة من الأنقاض، لا تزال الأبنية المدمرة التي تتكدس طبقاتها المنهارة فوق بعضها البعض، تُشكل العلامة الفارقة في حلب القديمة المدرجة على قائمة منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم (يونيسكو) للتراث المهدد بالخطر، جراء الأضرار والدمار والنيران التي لحقت بها خلال الحرب.

لكن المشهد بدا مختلفا في سوق خان الحرير الذي رمّمت قناطره وفتحت خاناته وجلس أمام أبواب محلاته باعة يعرضون كميات محدودة من البضاعة.

وتحت قنطرة رصّعت بأحجار بيضاء وسوداء وسط السوق، يُلقي أحمد الدملخي (65 سنة) السلام على جيرانه الذين لم يلتق بعضهم منذ سنوات، فيما انهمك عمّاله في نقل كمية إضافية من القماش الملون إلى المحل.

ويدير الدملخي المحل نيابة عن شقيقه الذي هاجر مع أبنائه قبل سنوات إلى تركيا. ويقول لوكالة الصحافة الفرنسية "متفائل بعودة افتتاح السوق لكننا نفتقد للتجار من أصحاب رؤوس المال الذين توزّعوا في بلدان عربية وأسسوا أعمالهم هناك".

ويحاول الدملخي أن ينقل أجواء الافتتاح إلى شقيقه عبر مكالمة فيديو أجراها من داخل المحل وفي الباحة المجاورة، لكنه يسهب في تعداد أسباب تحول دون عودة التجار. ويقول "كنا نعتمد على السياح وعلى القادمين من الأرياف والمحافظات الأخرى والآن الوضع الاقتصادي صعب للغاية".

ويُضيف "العقوبات من ناحية ثانية تفرض عراقيل تتعلق بالاستيراد والتصدير وحركة التجارة وطالما أن هذه الظروف لم تتغير، فمن الصعب أن يعود أخي وأبناؤه".

جان مغامز

لا نستطيع العمل وحدنا، ونحن بحاجة لتعاون الجميع

ودفعت الحرب التي أودت بحياة نحو نصف مليون شخص، أكثر من نصف سكان سوريا إلى النزوح داخل سوريا أو التشرد خارجها. واستنزفت الاقتصاد ومقدراته ودمرت البنى التحتية والمرافق الخدمية. وتشهد البلاد راهنا أزمة اقتصادية خانقة تفاقمها العقوبات الغربية. ويعيش أكثر من ثمانين في المئة من السكان تحت خط الفقر، وفق الأمم المتحدة.

ولطالما اشتهرت حلب بأسواقها التجارية القديمة التي تعد من أقدم الأسواق في العالم، وتمتد على مساحة تفوق 160 ألف متر مربع تقريبا، وقد استقطبت على مدار قرون حرفيين وتجارا من أنحاء العالم.

وتقدر منظمة يونيسكو أن نحو ستين في المئة من المدينة القديمة تضرر بشدة، بينما تدمر ثلاثون في المئة منها بشكل كامل.

وتشهد حلب القديمة مشاريع إعادة تأهيل الأسواق منذ نحو عامين. وتعمل السلطات مع منظمات غير حكومية على تأهيل البنى التحتية وإعادة الخدمات تدريجيا.

واستغرقت عملية ترميم سوق خان الحرير الذي يضمّ ستين محلا قرابة عام، وتجري الاستعدادات حاليا لبدء ترميم سوقين آخرين.

ويقول مدير فرع حلب في الأمانة السورية للتنمية جان مغامز "كانت المنطقة كومة من الدمار، واليوم نستطيع القول إن البنية التحتية للسوق أعيد تأهيلها بشكل كامل".

لكن ذلك لم يمر دون تحديات. ويؤكد مغامز أنهم واجهوا صعوبات في التواصل مع أصحاب المحلات خارج سوريا خصوصا أنه ليس لدى بعضهم وكيل يهتم بشؤون محلاتهم. وأضاف "لا نستطيع العمل وحدنا، ونحن بحاجة لتعاون الجميع".

الأردن يخفق في تقليص فاتورة الطاقة

عمان – عاد ارتفاع الإنفاق على الطاقة ليتصدر المشهد الاقتصادي في الأردن، بعد أن عجزت السلطات عن كبح تنامي الواردات التي بلغت إلى مستوى كبير في النصف الأول من العام الجاري.

ووفقا للأرقام الصادرة عن دائرة الإحصاءات العامة للفاتورة النفطية في الفترة الفاصلة بين يناير ويونيو الماضيين، فإن فاتورة الطاقة ارتفعت بنحو 3.1 في المئة مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي لتبلغ نحو 729.2 مليون دينار (1.03 مليار دولار).

وتصدر النفط الخام سلم مستوردات البلاد من المشتقات النفطية ليصل إلى حوالي 439.5 مليون دولار ثم الديزل 226 مليون دولار والبنزين 2019 مليون دولار وزيوت التشحيم بنحو 17 مليون دولار، في حين بلغت الواردات من الغازات النفطية 121.5 مليون دولار.

وفي المجمل ارتفعت قيمة الواردات الأردنية في النصف الأول من العام الحالي بنسبة 22.3 في المئة، لتبلغ قيمتها نحو 9.6 مليار دينار مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي.

وتعتبر مشكلة الطاقة في الأردن أحد التحديات الأساسية التي تواجه الاقتصاد، حيث بلغت فاتورتها العام الماضي 6.4 مليار دولار، وهي في ارتفاع مستمر مع الزيادة الاضطرارية في عدد سكان البلاد بنسبة 10 في المئة نتيجة لتدفق 1.3 مليون لاجئ سوري إلى البلاد.

وبند الطاقة في الموازنة العامة السنوية للدولة من أكبر هواجس الحكومة بسبب كلفة الاستيراد المرتفعة وأثرها على عجز الميزان التجاري وارتفاع أسعار السلع.

ويستورد الأردن ما نسبته 97 في المئة من حاجته للطاقة، والتي تتمثل بالنفط الخام الذي يستورد بالكامل من السعودية منذ عدة سنوات، وكذلك المشتقات النفطية الأخرى لتلبية احتياجات السوق المحلي قبل أن يلجأ إلى العراق ومصر في استيراد النفط والغاز.

ويحصل البلد، الذي يحتاج في المتوسط إلى 350 قدم مكعبة يوميا، على كل حاجته من الغاز حاليا، من مصر عبر خط الغاز العربي لتوليد أكثر من 85 في المئة من استهلاكه للكهرباء.

> **1.03**
> مليار دولار واردات الطاقة في أول 6 أشهر من 2021 بارتفاع 3.1 في المئة بمقارنة سنوية

وسرّع الأردن خطواته مع الجانب العراقي في قطاع الطاقة، فبعد زيارة العاهل الأردني الملك عبدالله الثاني لبغداد في مطلع 2019، وقد كانت الأولى له منذ عشر سنوات، تبعه وفد حكومي رفيع المستوى، لمناقشة قضايا الطاقة والاقتصاد.

وتستهدف الحكومة خفض وارداتها من الطاقة بواقع 60 في المئة خلال السنوات القليلة المقبلة وزيادة اعتمادها على موارد الطاقة المحلية ليصل إلى 40 في المئة عبر تنويع مزيج الطاقة وخاصة استخدام الطاقة المتجددة.

وتشير التقديرات إلى أن طاقة التوليد من المصادر المتجددة تقترب من 1500 ميغاواط بحلول نهاية العام الحالي ويصل حجم الاستثمارات الخارجية فيها إلى 2.3 مليار دولار. وتعمل الحكومة على زيادة مساهمة الطاقة المستدامة في السنوات المقبلة.

وخلال العامين الماضيين، بدأ الأردن يتحرك لجذب المزيد من الاستثمارات في الطاقة النظيفة، لتتصدر رهانات عمان لإنعاش النشاط الاقتصادي وتخفيف اعتمادها الشديد على استيراد النفط والغاز وتعديل الاختلالات الكبيرة في التوازنات المالية.

ويرتبط الأردن بشبكة كهرباء مع كل من مصر وسوريا ولبنان ويعمل على الربط مع العراق والسعودية ودول الخليج العربي في المستقبل.

وحاليا، يعمل الأردن على توسعة الشبكة المحلية لتعزيز قدرتها على استيعاب الإنتاج المتسارع لمشاريع الطاقة البديلة، التي لا تزال قيد التنفيذ ونقل هذه الطاقة من مواقع الإنتاج إلى مراكز الأحمال.

وكان الأردن اعتمد موازنة هي الأصعب والأكثر استثنائية للعام 2021، وأقر حزمة برامج تحفيزية للاقتصاد بقيمة تقدر بحوالي 448 مليون دينار (630 مليون دولار)، للتخفيف من الآثار السلبية التي تسببت فيها الجائحة.

وتقدر وكالة فيتش للتصنيفات الائتمانية اتساع عجز الموازنة الأردنية إلى 5.4 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي، مدفوعا بانهيار 40 في المئة في الإيرادات غير الضريبية، على خلفية الجائحة.

وتعطي هذه المؤشرات لمحة عن فشل محاولات السلطات لإنقاذ الاقتصاد عبر تعزيز الاستثمارات المحلية والخارجية المتضررة من تداعيات الوباء، إذ تكافح لوضع إطار متكامل لجذب رؤوس الأموال بهدف تعزيز مستويات النمو الضعيفة.

ويتخوف المتابعون للشأن الأردني من تداعيات الأوضاع الاقتصادية التي قد تؤجج التوتر الاجتماعي جراء حالة التدهور الحاصلة.

تحدي التوظيف في شركات الطيران يؤخر انتعاش قطاع السفر

لندن – تواجه بعض شركات الطيران العالمية صعوبات في سد الوظائف الشاغرة في ظل بروز تنافس على توظيف المبدئين للخروج من الأزمة التي من المتوقع أن تؤخر تعافي قطاع السفر، في الوقت الذي تعترض شركات أخرى مشكلات أخرى تتجسد في ارتفاع عدد الموظفين الذين لا يحضرون إلى العمل.

وبدأت شركات الطيران في تعيين الطيارين والمضيفات على مدار أكثر من عام بعد تقليصها للوظائف مع انهيار صناعة السفر بسبب الجائحة التي أدت إلى فرض الحكومات لقيود على التنقل وخاصة النقل الجوي.

ورغم ارتفاع الطلب على وكالات الأسفار، لكن ذلك يبقى أقل من تحدي الأكبر والمتمثل في الطلب على الأعمال منخفضة المهارات مثل مناولي الأمتعة والمسؤولين عن تزويد الطائرات بالوقود والموظفين المشرفين على خدمات التموين.

ويقول الاتحاد الدولي لعمال النقل إن جميع شركات الطيران تكافح من أجل التوظيف، فقد كانت الخطوط الجوية بيئة جاذبة للعمل بسبب ارتفاع الرواتب وباقي منافع الوظيفة الجيدة، لكن اليوم هناك الكثير من الخيارات الأخرى.

ونسبت وكالة بلومبرغ إلى غاري كيلي، الرئيس التنفيذي لشركة ساوث ويست إيرلاينز قوله "نواجه منافسة كبيرة على عمّال العمليات الأرضية، وفي الحقيقة يمكننا توظيف واحد أو اثنين، لكن مع ذلك لا تستطيع الشركات النمو".

وأوضح كيلي في مؤتمر عبر الهاتف أن أسوأ تداعيات الجائحة "أصبحت أخيرا وراءنا"، وقد عززت شركة الطيران قدرتها على الطيران من منتصف مارس الماضي إلى النصف لتصل إلى ألف رحلة يوميا.

ولكن ما لم تتوقعه شركة الطيران ارتفاع أعداد الموظفين الغائبين عن العمل لعدة أسباب، سواء كانوا مرضى من فايروس كورونا، أو للبقاء في المنزل بسبب الحجر الصحي، أو الاضطرار إلى مواصلة الدراسة في المنزل، أو اختيار عدم العودة من الإجازة الطوعية.

وهذا الدافع سيؤدي إلى اضطرار الشركة إلى زيادة قوتها العاملة والتأخر في وصول أكثر من 99 ألف رحلة خلال موسم الصيف، لتسجل بذلك أسوأ عدد تأخيرات وثاني أسوأ نسبة مئوية للتأخير بين مجموعة من ثماني شركات طيران أميركية.

ويتزايد الضغط على الموظفين الحاليين في ساوث ويست وأميركان أيرلاينز، إذ يقول الطيارون والمضيفون إنهم يتعرضون لضغوط العمل الإضافي، وأحيانا يضطرون إلى العمل في أيام إجازتهم.

وبالإضافة إلى ذلك فهم يواجهون نقصا في مساحة الفندق ووسائل النقل والوجبات في أثناء العمل ليلا، كما يشتكي فنيو الصيانة وعمال الخدمات الأرضية في المطار من ساعات العمل الزائدة بسبب تسارع زيادة جداول الرحلات.

ويقول آندي ديكر، الرئيس التنفيذي لشركة آي.كي هوفمان يو.أس.أي الأميركية للتوظيف، التي تعمل مع شركات الطيران والمقاولين، إن معركة توظيف العمالة منخفضة المهارات صعبة إلى حد كبير بسبب المنافسة مع قطاع عمليات التخزين والتوزيع. كما أن هناك تحديات خاصة بشركات الطيران نفسها.

تقدم شركات الطيران الأخرى ومن بينها يونايتد أيرلاينز هولدنغز مكافآت عند التوظيف في بعض المناطق، كما تعلن على وسائل التواصل الاجتماعي الجديدة ونشرات الأخبار.

وفي الوقت الذي تسعى فيه شركة دلتا أيرلاينز لتوظيف 5 آلاف عامل، تمكنت من توظيف 1300 وكيل حجز بعد الزيادة الكبيرة في أوقات انتظار العملاء على خدمة الهاتف.

وكثفت ساوث ويست للطيران من مساعيها لتوظيف 5200 موظف جديد بحلول نهاية نوفمبر الماضي، وعينت 1500 منهم بالفعل، فيما وضعت الشركة في وقت سابق برنامج حوافز للموظفين لتعزيز قدرتها على جذب المتقدمين للعمل، ورفعت الأجر الأولي إلى 15 دولارا في الساعة في مطلع الشهر الماضي.

وتسارعت وتيرة التغيير مقارنة بشهر فبراير الماضي بعد تزايد أعداد من جرى تلقيحهم وعودتهم للسفر من جديد بأعداد كبيرة، في الوقت الذي كانت تتوقع فيه شركات الطيران ارتفاع رحلات السفر في عطلة الربيع.

وأظهرت بيانات نشرها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) الشهر الماضي مدى تضرر صناعة السفر العالمية من تداعيات الإغلاق رغم التفاؤل بعودتها إلى سالف نشاطها مع المضي قدما في حملات التطعيم.

وذكر إياتا الذي يتخذ من باريس مقرا له في تقرير أن صافي الخسائر تجاوز نحو 126.4 مليار دولار بنهاية العام الماضي، فيما تراجع إجمالي إيرادات الركاب في الصناعة بنسبة 69 في المئة إلى 189 مليار دولار.

مستقبل غامض