

وجهة نظر تخطيطية وتصميمية واقتصادية لرآب الكرخ في مدينة بغداد

أ.د. المهندس حيدر كمونة
جامعة بغداد

مما لا شك فيه ان المدينة هي منظومة متكاملة وهي كائن عضوي ينمو ويكبر ويتطور ولهذا الكائن جسم محدد وسكان المدينة هم الدم الذي يتحرك عبر شرايينها واوردة المدينة التي تتمثل هنا بشوارع المدينة وهذا التشبيه ان دل على شجاء انما يدل على أهمية منظومة النقل في أي مدينة من مدن البسيطة، والمعروف لدينا، ان منظومة النقل تتكون من عناصر رئيسية هي (المركبات، الشوارع، المحطات) وما يهيمن هنا هو العنصر الاخير أي المحطات (Bus Stations)، وفي مدننا العديد من هذه المحطات وهنا نخص بالذكر محطة مهمة وهي (محطة الكرخ) لما لهذه المحطة من أهمية بالنسبة لمدينة بغداد وبالنسبة للعراق علماً ان هذه المحطة من اكبر وأهم المحطات في جانب الكرخ من مدينة بغداد، فهي تقع في منطقة علاوي الحلة التي تتوسط خمسة جسور مهمة تربط بين ضفتي دجلة، كما ان آخر دراسات التطوير لمدينة بغداد جعلت من هذه المنطقة مركزاً ثقافياً لمدينة بغداد،



وبين السور الخارجي ولا يتجاوز هذا الفراغ المتر ونصف المتر ولا نجد أي فائدة تصميمية أو بنية ولا أي مبرر لترك مثل هذا الفراغ، وانه سوف يكون في المستقبل القريب من أفضل الاماكن لنوم المتشردين. كما ان الواجهة المحاذية لشارع دمشق مغطاة في اوقات النهار بالباصات الكبيرة (باصات مصلحة نقل الركاب) اضافة الى ان مواقف الباصات المصنوعة من الكونكريت الرخيص غطت جزءاً كبيراً من واجهة الحجر غالي الثمن وبذلك شوهت هذه الواجهة بوجود هذه المواقف.

والسؤال الاخير هو: اليس من الاجدر بنا صرف هذه المبالغ بايجاد طرق تعزل بين حركة السابلة وحركة السيارات، مثلاً استخدام اكثر من مستوى لعبور المشاة أو للسيارات، أو وجود قاعات كبيرة تحتوي الخدمات وما يحتاجه المسافر بدلاً من المسقفات المتدلية التي لاتسمن ولا تغني من جوع والتي نصبت حديثاً والجدير بالذكر ان هذه المسقفات تزيد من درجة الحرارة في فصل الصيف لانها مصنوعة من مواد تحتفظ بالحرارة لفترة طويلة، ثم اننا لم نلاحظ رفع المسقفات القديمة أو معالجتها الا اللهم لاعادة

أفلا يستحق المواطن العراقي شيئاً من الراحة في أيام الصيف اللاهية وأيام الشتاء الباردة وهو ينتظر صعود الحافلة التي تقله الى سكنه أو الى عمله، والخروج بمحطة مصممة تصميمياً يليق بمدينة بغداد الحبيبة؟



أي نوع من الخدمات التي ذكرتها وخاصة في مثل هذه المحطة التي يصل مستوى خدمتها الى المستوى الدولي.. فالذي نجده انه شديد سور عظيم مغلق بانواع مختلفة من الحجر، ولا تعرف ما الجدوى من بناء هذا السور، هل هو للتقليل من التلوث الهوائي الموجود في داخل المحطة؟ وهل هناك ضرورة لهذا العزل البصري بين الشارع وبين داخل المحطة؟ وهل للحجر ضرورة ملحة لهذا الحد بصرف هذه الكميات من

المشاريع لانه مشروع خدمي تخطيطي. والحق يذكر ان المبالغ المخصصة (في تقديري) هي كافية لاجاد مثل انواع كهذه من الخدمات لسبب بسيط هو ان المشروع أساساً مزود بجميع انواع البنى التحتية ولا تحتاج الا للتأهيل أو الصيانة أو اضافة انواع قليلة منها وباركت في نفسي الجهود التي سوف تبذل للوصول الى الطموح، ولكن جاءت الاعمال مخيبة للامال، فبعد مرور اكثر من ثلاث سنوات لم نجد

وتوفير مناطق كافية لاغراض الانتظار وتكون هذه مظلمة، وتوفير استعلامات سياحية لخدمة مدينة بغداد، وتوفير مناطق خضر واشجار لاضفاء البهجة وتحسين المناخ وتقليل التلوث المتولد من الكم الهائل للمركبات وانبعاثات الغازات الخائفة، فضلاً عن الشرط الرئيس في تصميم نوع كهذا من المحطات الا هو العزل بأكثر قدر ممكن ان لم يكن كلياً من حركة السابلة وحركة المركبات لتوفير الامان وهذا أول مبدأ نبتغي تحقيقه في تصميم هذا النوع من

مكاتب الصيرفة المعتمدة والمتطلون عليها!

حسام الساموك

بعد الانتشار الملحوظ الذي شهدته اسواق الصيرفة في العراق ابان العقد الاخير حيث شاع التداول بالدولار وشتى العملات الاجنبية الاخرى، لا يخفي الصيرفيون امتعاضهم الشديد من تطفل اعداد غفيرة من الطارئين على هذه المهنة التي لاتخلو من ثوابت واخلاقيات تحمل العاملين بها على احترامها والوقوف عند محرماتها في حين تجاوز الطارئون عليها تلك المحرمات وحولوا التداول بها على صفقات (شطارة) يسعى اصحابها للايقاع بالزبون بما يحقق له نفعاً سوا على حساب سمعة مهنة الصيرفة التي ترفض كل ممارسات النصب والايقاع والمناورة.

ومن واقع الممارسات المريضة التي لا يتورع للدلاء من اعتمادها حيث ينتشر هؤلاء في الاسواق وعلى طرقات معينة محملين برزم النقود مدعين انهم يشترون العملات الاجنبية أو يبيعونها بما يحقق فائدة ملحوظة للمتعاملين معهم، يؤكد الصيارفة المجازون ممن امتنعتوا هذه الانشطة وفق اشتراطات الاجهزة الرسمية ان بعض الطارئين لا يتورعون عن الاتيان بشتى التعاملات المشكوك في سلامتها لعل التداول بالعملات المزورة وعدم دقة الارقام التي يعتمدونها في عمليات تغيير العملة من بينها بما يلحق الضرر بالزبون أولاً، ويسمعة الصيارفة ثانياً، لذلك فانهم يلقون باللائمة على من يلجأ اليهم من الزبائن الذين كثيراً مايقوع بهم من قبل الطارئين والمتطفلين والساعين لكل وسائل الايقاع بالمغفلين.

وعلى قدر مصداقية الكثير من هذه الهواجس تطالعتنا أهمية دعوة مكاتب الصيرفة المجازة وذات الخبرة والممارسة، ان تراجع اساليبها البدائية والتي لاتختلف كثيراً عن تعاملات الطارئين على المهنة لعل في مقدمتها اعتماد آليات منظمة تحفظ لهذه المهنة تراثها الذي لا يد ان يعتز به اصحابها ويفخروا بتجاربههم الطويلة مع الامانة والاداء السليم والتداول الانسيابي في رحابها.

ان من ابرز ما تعتمد مكاتب الصيرفة في العالم المتقدم انها تستند في تداولاتها اليومية إلى اسعار متقاربة، ان لم نقل موحدة لختلف العملات التي تتعامل معها بعكس المنهج الذي نشهده -للاسف- في تعاملات عدد من مكاتب الصيرفة المحلية، حيث تتحول المساومة على سعر أي من العملات الى مساومة لاتختلف كثيراً عن المساومات التي تشهدنا بعض محال البقالة في أحيائنا الشعبية في الوقت الذي ننتظر ان يشهر كل مكتب أو شركة للصيرفة لوحة ثابتة ولا يمكن فيها للمساومة تثبيت بها ويشكل يومي الاسعار المعتمدة لكل عملة لكي يأمن الزبون من احتمالات الايقاع به، علاوة على ضرورة ان توفق اية عملية لتغيير العملة بايصال رسمي يحفظ حقوق طرفي العملية، فضلاً عن ضرورة توثيق رقم الورقة النقدية الاجنبية في الايصال اذا ما كانت الصفقة شراء عملة اجنبية ليأمن الزبون من احتمالية تسلمه عملة مزورة.

ان مثل هذه الاليات ستحيل مهنة الصيرفة من مجرد نشاط عابر الى ممارسات لها الياتها ومفردات ادائها وموثوقية فعاليتها في الوقت نفسه، وبالتالي تحمل الزبون على ان يرفض التداول مع اية فئة دخيلة بعد ان يشهد بعينه ويعايش الاداء الموثق الذي يحفظ له مصالحه ويؤمن الانسيابية الامنية لعملية تبديل العملة، ويتجاوز كل اشكالات التعامل مع الطارئين والدلاء، ويقرر مايفلح الصيارفة في تطوير اليات ادائهم تتحقق الفوائد المضمونة لاعتمادهم ورفض التعامل مع من يتطفل على تلك المهنة العريقة.

فيها الهم الاقتصادي

تراجع مستوى الانتاج المحلي من زيوت المحركات وارتفاع الطلب على المستورد

بغداد / رياض القره فولجا



مع التدفق العشوائي للبخانم والسلم الاستيرادية وسيارات المنفيسست والمولدات الكهربائية بمختلف انواعها واحادها، ارتفع الطلب المحلي على زيوت المحركات المستوردة بعد تراجع الانتاج المحلي وتدني نوعيته نتيجة شحة المستلزمات والمواد الاولية المحسنة وغياب الاداء الرقابي، والمؤسف انه برغم هذا التراجع الا ان وزارة النفط عجزت عن معالجة جبرود مع تحول المستهلك العراقي نحو الانتاج الاجنبي المستورد والذي يمكن فيه للقطاع الصناعي النفطي سد حاجة العراق من زيوت المحركات بمجرد رفع مستوى الرقابة فيه ودعمه من خلال تحديث خطوط الانتاج وإلا فإن خسائر كبيرة ستلحق فيه تنعكس آثارها حتماً على خطط الانتاج وبالتالي انحصار مظاهر تحسين نوعيته، على نحو يقفد المواطن العراقي الثقة في مستوى جودة انتاجه المحلي ويدفعه دفعا نحو البحث عن المستورد.

ضبط الاستيراد عبر اجراءات وقوانين تتخذها الحكومة تأخذ بالحسبان الحاجة الفعلية للكميات المستوردة، كضيق بحماية الانتاج الوطني من هذه المادة وغيرها من المنتجات النفطية في ظل توجهات ومتطلبات اقتصاد السوق. وتحدث المواطن يوسف الكرطاني صاحب محل بيع زيوت المحركات عن انواع الزيوت واسعارها ومناشئها قائلاً: تتراوح اسعار عبوات الزيوت ذات الخمسة لترات بين (٦-١١) الف دينار وبحسب علاماتها التجارية ومناشئها (الاماراتية والسعودية والكويتية

الانتاج عموماً، كما ان اجراءات الانتاج العشوائي على الاستيراد والذي اغرق السوق المحلية بالزيوت حتى الرديئة منها، جعل المنتج الرقابي في النهاية غير قادر على المنافسة مما يتطلب اعادة تفعيل دور القطاع الصناعي النفطي في هذا الميدان لتلبية الاحتياج المحلي من خلال تحديث خطوط الانتاج وتوفير مستلزماته حيث ان (الكوادر) الوطنية الهندسية والفنية العاملة في هذا القطاع لديها مايكفي من الخبرة والامكانية لرفع مستوى جودة الانتاج مجدداً وبزمن استثنائي، ان

يقول احد العاملين الفنيين في مصفى الدورة ان تراجع الانتاج في المصافي يعود الى اسباب فنية وإدارية معاً في ظل غياب الاداء الرقابي الذي يضبط الانتاج، مما أدى الى عزوف كثير من اصحاب السيارات عن الزيوت المحلية والتي تعد من افضل انواع الزيوت في المنطقة خاصة زيوت مصافي الدورة ويبيج ويابل المعروفة بانتاجها ومواصفاتها العالية غير ان الاوضاع السيئة التي تعيشها قطاعات الانتاج والتطوير والتسويق أدت الى تدهور عمليات

أردأ انواع الزيوت المستوردة ببيع بسعر (٦٠٠٠) دينار ويستطرد في حديثه بالقول ان بعض ضفاف النفوس من ناقلي الزيوت وبسبب غياب الرقابة، يقوم بغشها عن طريق خلطها بزيت الغاز (الكاز) وبيعها لباعة الارصفة ومحال بيع الزيوت باسعار تجارية تصل الى (٩٠٠) دينار للتر الواحد ثم يقوم هؤلاء بدورهم ببيعها الى المواطنين بسعر (١٢٥٠) ديناراً للتر الواحد، وكل تلك العملية اسهمت في تشويه سمعة الانتاج المحلي وادت في الوقت ذاته الى زيادة اسعاره مما حدا بالمستهلك العراقي الى التوجه الى المنتج الاجنبي خوفاً من التلاعب والغش (الصناعي) أو عدم الجودة.

اسمه بسبب تعليمات وزارته (بعدم التصريح) ١٩، ان حصة المحطة تبلغ بين (٥-٦) صهاريج تبلغ حمولة كل صهريج (١٣) الف لتر من زيت المحركات حيث يباع بشكل مباشر الى المواطنين بسعر (٦٠٠) دينار للتر الواحد، ويشير هنا الى توقف تجهيز المحطات بالزيوت المعبأة منذ شهرين، حيث كانت شركة توزيع المنتجات النفطية تجهز المحطة ب(٤٠٠-٥٠٠) عبوة في الأقل في كل مرة الا انها في الاونة الاخيرة شهدت اختفاء زيوت المحركات وخاصة زيوت بغداد التي تعد من افضل انواع الزيوت المحلية والتي تضاهي مثيلاتها المستوردة وتباع بسعر (٥٠٠) دينار للعبوة ذات الخمسة لترات بينما تشهد اليوم في اسواقنا المحلية ان

والايرانية) تقف في مقدمتها زيوت فوكس التي تتراوح اسعارها بين (١٠-١١) الف دينار وتليها زيوت سوبر انترناشيونال والاولترا وستاين وغيرها مشيراً الى رداءة المنتج الايراني الاضعف اقبالاً وطلباً بالمقارنة مع مواصفات مثيلاته ويشير الى ان الزيوت المحلية (الفل) تباع بسعر (١٢٥٠) ديناراً للتر الواحد داعياً وزارة النفط الى توفير الزيوت المعبأة وتحسين مواصفاتها ومعالجة اسباب تراجع الانتاج لحماية الاقتصاد الوطني. وفي إحدى محطات تعبئة الوقود في بغداد والتي تعد نافذة من نوافذ توزيع الزيوت بنوعيتها (الفل) و (المعبأة) يقول المسؤول عن ادارتها والذي طلب عدم ذكر

سوق المواد الغذائية

المادة	الوحدة القياسية	معدل السعر
بيض المائدة	٣٠ بيضة	٢,٧٥٠
زيت تركي المنشأ	قنينة/ لتر	١,٦٥٠
السكر	١ كغم	٦٥٠
طحين اماراتي	١ كغم	٦٥٠
شاي فل	١ كغم	٢,٠٠٠
شاي مخلوط	١ كغم	٤,٠٠٠
معجون طماطة ايراني عبوة	١ كغم	١,٥٠٠
رز فيتنامي	١ كغم	٤٠٠
عدس	١ كغم	١٠٠٠
حمص	١ كغم	٢٠٠٠
فاصوليا	١ كغم	٧٥٠

اسعار العملات أهم الدينار العراقي

العملة	سعر الشراء	سعر البيع
الدولار الاميركي	١٤٦٥	١٤٧٥
اليورو	١٨٥٠	١٨٧٠
الجنيه الاسترليني	٢٦٢٥	٢٦٧٥
الدينار الاردني	٢٠٤٠	٢٠٦٠
الدرهم الاماراتي	٣٩٥	٤٠٠
الريال السعودي	٣٨٥	٣٩٠
الليرة السورية	٢٧	٢٨