

نقطة على السطر

عالم الطيران الخاص

"الفقاعة العقارية" وسياسة "تلبيس الطرابيش"

حتى كتابة هذه السطور، يبدو القطاع العقاري في لبنان متمسكاً إلى حدٍ قد يفاجئ أهله وأصحابه. أسعار الشقق والأراضي لم تتراجع بشكل دراماتيكي، كما تخيل البعض، لكن الحديث يكثر يوماً بعد يوم عن جمود واضح في حركة السوق. ليس الكلام عن تراجع جاذبية الاستثمار العقاري في لبنان أمراً مستجداً، وهو ليس سرّاً يباح به للمرة الأولى. بدأت الفصول الجديدة من القصة منذ عام 2011، مع بدء الأزمة السورية واشتداد تداعياتها. على غرار سائر القطاعات الاقتصادية، يمر القطاع العقاري بـ "مرحلة حرجة" والدليل تراجع رخص البناء، التراكم في أعداد الشقق غير المباعة، تضاعف المحال التجارية المعروضة للإيجار، "اللقطات" المتكاثرة في أسعار الأراضي... لم يكن العقار في لبنان مرتبطاً يوماً بشكل مباشر وكبير بحركة العرض والطلب لدى المستهلك المحلي، لذا إبحث دوماً عن الرغبة لدى المغتربين والمستثمرين العرب تحديداً لفهم من يرسم خارطة الطريق هنا.

يرفض متابعون لشأن القطاع في لبنان توصيف الحال بـ "الأزمة"، باعتبار أن السوق لم تشهد جموداً كلياً. هناك طلبات ومعاملات بشكل لم ينقطع. يميلون إلى القول أن السوق تمرّ في فترة من الهدوء... إنه هدوء ما قبل العاصفة. كل المؤشرات اليوم تؤكد بأن الراغبين في شراء المنازل باتوا قلة، والجميع يتحين ما تخبى له الأيام، كل بحسب هواه. الشارون يراهنون على انخفاض الأسعار والبائعون يتربصون فورة بعد تحسن الأوضاع أمنياً وسياسياً، فمن سيسبق؟ على الرغم من تراجع عمليات البيع منذ مدة لا يزال المطورون يحافظون على تفاؤلهم، ولا يرغبون في الاعلان رسمياً عن فشلهم في إيجاد شارين. يرفضون أن يكون الوضع السائد مصدر "ضغط" لخفض الاسعار.

شئنا أم أبينا، نعيش في لبنان اليوم "فقاعة" عقارية لا يعلم أحد متى ستنفجر. الارتفاع غير المفهوم في أسعار العقارات الذي بدأ فعلياً ما بعد حرب تموز عام 2006 لم يكن منطقياً. اليوم أصبح أكثر "سوريالية" مقارنة بتراجع القوة الشرائية لدى المواطن اللبناني، وتدهور الوضع الاقتصادي العام. تملك شقة بات "حلماً" يراود الكثير من الشباب اللبناني الآن. حلم سيتحول كابوساً في وجه الجميع قريباً.

سياسة الاقتراض التي تحول الإنسان إلى مجرد آلة لتسديد الأقساط آخر كل شهر، لن تكون حلاً يوماً. ستكون عنصر ضغط إضافياً، ستنفجر عند أول تعثر مرتقب. سياسة تلبيس الطرابيش التي يجيدها اللبنانيون لن تنفع في يوم ما، وستكون الحقيقة. ليس بالخبز وحده يحيا الإنسان، أكيد. كذلك لا يمكنه أن يحيا وهو يدفع أكثر من نصف راتبه قسطاً لبيت لا يتعدى 120 متراً على مدى 30 عاماً.

نادر صباغ



(تصوير هينم الموسوي)

ووصل هذا المعدل في المملكة المتحدة خصوصاً، وأوروبا بشكل عام، إلى ما بين 50 و100 ساعة سنوياً. أما بالنسبة إلى تكلفة استئجار طائرة خاصة، فإنها تعتمد على نوع الطائرة ومدّة استئجارها. وعلى سبيل المثال، فإن تكلفة السفر من الرياض إلى جدة على متن طائرة بثمانية مقاعد تبلغ 16 ألف دولار، و27 ألف دولار لـ13 إلى 14 مقعداً ليوم واحد فقط. في الملحق اليوم، محاولة لاخترق هذا العالم الغامض في لبنان...

إكس" للطائرات الخاصة، فإن السعودية تستحوذ على أكبر أسطول من هذا النوع من الطائرات في الشرق الأوسط. وبلغت حركة الطائرات من الرياض وجدة ومطار الملك فهد في الدمام نحو 30 ألفاً العام الماضي. ويحتل رجل الأعمال السعودي المرتبة الأولى خليجياً في استخدام الطائرات الخاصة من حيث عدد ساعات الطيران، إذ يراوح معدل سفره بين 150 و200 ساعة سنوياً، بحسب إحصاءات العام الماضي.

إنه عالم قائم بذاته. له قواعده وامتيازاته وناسه. عالم الطيران الخاص، أين لبنان منه؟ لم يعد السفر بطائرات خاصة أمراً نادراً، ولم يعد يقتصر على من يملك طائرة فقط، بل أصبحت شركات كبرى توفر خدمات تمكن عملاءها من استئجار طائرات خاصة. يشهد سوق الطيران الخاص في منطقة الشرق الأوسط عموماً، والخليج خصوصاً، نمواً سنوياً مع ازدياد الطلب عليه من رجال الأعمال. وبحسب تقرير صادر عن شركة "وينغ