

تقرير

«داعش» و«النصرة»: حرب تصفيات في عرسال؟

صناعة الطيران في الصين: تحدٍ ورهان

عاهر محسن

قدّمت الصين الى الأسواق والجمهور، هذا الأسبوع، أول طائرة مدنية كبيرة الحجم تنتجها صناعتها الوطنية. وقد جرى ذلك في احتفال ضخم، يُعقد اعتيادياً لدى تجميع النسخة الأولى من طائرة جديدة، رافقته حملة دعائية تمتدح «الإنجاز الوطني» وعبور الصين عتبة مهمة بمقاييس التقدّم التكنولوجي. الطائرة اسمها C-919، وهي من فئة الطائرات التي تحمل بين 150 و200 راكب، بمواصفات تشبه إيرباص 320 وبوينغ 737 وتنافسها؛ أي أن الطائرة الصينية تشكّل أول تحدٍ مباشر للثنائي الغربي المهيمن (بوينغ وإيرباص) منذ عقود.

من المفهوم أن تطمح الصين (وغيرها) الى كسر احتكار الشركتين الهائلتين لسوق الطيران المريح والأخذ في التوسّع. في الصين وحدها، تتوقّع بوينغ، سيتمّ شراء طائرات مدنية بقيمة تقارب الألف مليار دولار في السنوات العشرين المقبلة، والحكومة في بيجينغ لا تريد أن تذهب كل هذه العائدات الى الأجانب. في الستينيات والسبعينيات، كانت هناك شركات غربية عديدة تصمم وتصنع طائرات مدنية، من «فوكر» الهولندية الى «ماكدونيل دوغلاس» الأميركية و«هاوكر سيدلي» في بريطانيا؛ إضافة الى الاتحاد السوفياتي، الذي كان يحاول إنتاج طائرات مدنية من كل الفئات. في العقود الأخيرة خرجت كل هذه الشركات من السوق أو اندمجت وانصهرت؛ انهار الاتحاد السوفياتي ولم يبق الا العملاق الأوروبي (الذي نتج أصلاً عن دمج عدة شركات) وبوينغ، ليحتكر إنتاج الطائرات الكبيرة في العالم («إمبراير» البرازيلية و«بومبارديه» الكندية تعملان في مجال الطائرات الصغيرة - أكثرها يدفع مروحي وللرحلات القصيرة - وهي تحاول مؤخرًا أن ترتقي الى الفئات الأكبر من الطائرات النفاثة).

من هنا، قرّرت الصين، عام 2008، أن تنشئ شركة مملوكة للدولة، اسمها «كوماك»، وأن تمدها بالتمويل والتسهيلات اللازمة حتى تصير «بوينغ صينية». في العادة، تبدأ الشركات الطامحة الى دخول هذه الصناعة (المكلفة والمعقدة، بل لعلها الأكثر كلفة وتعقيداً) ببناء طائرات صغيرة - على غرار «سوخوي» و«ميتسوبيتشي»، التي أطلقت مؤخرًا طائرات من فئة المئة راكب - وتنتقل، بعد تثبيت رجليها في هذا القطاع وبناء سمعة في سوق الطيران، الى مشاريع أكبر. الا أن «كوماك»، التي لم تصنع طائرة من قبل، وليس للصين عموماً خبرة حقيقية في صناعة الطيران المدني، قد قرّرت أن تعمل، في وقتٍ واحدٍ تقريباً، على ثلاثة مشاريع من مختلف الفئات: طائرة صغيرة للنقل المحلي طارت للمرة الأولى عام 2008 وقد اقتربت من دخول الإنتاج، وC-919 التي كُشف عن نسختها الأولى يوم الاثنين، وطائرة أكبر، ستنتج بالتعاون مع روسيا، تنافس البوينغ 787 وإيرباص 350 - الجديدة والضخمة والعبارة للقارات. أهمية الـ C-919 تكمن في أنها أول طائرة تجارية تصمّمها الصين بالفعل. الـ ARJ-21 قصيرة المدى تُصنع في الصين، ولكن هيكلها هو نسخٌ لطائرة MD-80 الأميركية القديمة، محركها تصنعه «جنرال الكتريك»، وأجنحتها من تصميم مكتب «انتونوف» في أوكرانيا. الطائرة الجديدة، التي لن يبدأ إنتاجها ولن نراها في الأجواء قبل أربع سنوات على الأقل، هي تصميمٌ خاص لشركة «كوماك» وليست استنساخاً لأي طائرة موجودة، وهي بهذا المعنى تعدّ - بحق - إنجازاً للصين.

هذا لا يعني أبداً أن الطائرة «صينية الصنع»، فالمحرّك من صنع «جنرال الكتريك» و«سنكما» الفرنسية، ومعدات الملاحة والالكترونيات توردها «هونيويل» الأميركية، إلخ. الا أنه لا توجد شركة واحدة (أو دولة) تقدر على صناعة آلاف المكونات التي تدخل في بناء الطائرة المدنية الحديثة، وامتلاك الخبرة في كل هذه المجالات التكنولوجية: الجهد الأساسي لـ «الشركة الصانعة» هو في تقديم التصميم، والتنسيق بين الموردين المختلفين الذين يصنعون أكثر قطع الطائرة (في حالة البوينغ-787، أكثر من 45 مورداً رئيسياً ومئة مورّد لأجزاء أقل أهمية، موزعين على أرجاء العالم)، ثم تجميعها في شكلها النهائي وضمان اداؤها وصيانتها. ان كان تصميم الطائرة الحربية يشبه بناء سيارة سباق، هدفها كسر الأرقام القياسية واعطاء أكبر أداء ممكن بلا حساب للكلفة، فإن الطائرة المدنية أشبه بالسيارة الاقتصادية، حيث المعيار هو التوفير والفعالية ومصروف الوقود بالكيلومتر. العامل الرئيسي الذي يوجّه عملية التصميم في الطائرة المدنية، من المواد المستخدمة في البناء الى المحركات وشكل الأجنحة، هو في جعلها توفر الوقود وتخفف كلفة الركاب بنقاط مئوية قليلة عن سابقتها (لا توجد «إبداعات» اليوم في السرعة أو الشكل أو غير ذلك). وحين تنفق شركات الطيران مليارات الدولارات لتحديث اساطيلها، فهي تدفع حصراً مقابل هذا الوفر، الذي يعطيها أفضلية تنافسية في السوق.

لهذه الأسباب كلها، ولأن الهوامش دقيقة والمعايير علمية، من الصعب أن تنجح طائرة مدنية اليوم إن لم تكن قادرة على منافسة منتج «بوينغ» و«إيرباص»، وبكلفةٍ موازية أو أقل. من الصعب هنا أن تنقذ «الاعتبارات الوطنية» طائرة فاشلة، حين انهار الاتحاد السوفياتي، الشركات الروسية نفسها رفضت شراء الـ «توبوليف»، لأن محركاتها لم تكن بفعالية الطائرات الغربية. إضافة الى تحدي التنافسية، على «كوماك» أن تثبت قدرتها على بناء نظام إنتاج صلب، يقدر على بناء مئات الطائرات سنوياً ولأمد بعيد بكلفة اقتصادية. الشركة الصانعة تقول إنها قد أمّنت، منذ الآن، ما يقرب من 500 طلب على الطائرة الجديدة، أكثرها من شركات صينية، وإذا ما أثبتت قدرتها على المنافسة، فإن الصين - بسوقها المحلي الهائل - قد تغيّر شروط اللعبة في آخر ميدانٍ صناعي كبير لا يزال حكراً على الغرب.

رامح حمية

يبدو أن لغة تصفية الحسابات عادت إلى الواجهة مجدداً في عرسال، لتعيد معها البلدة إلى صدارة الأحداث. تفجير استهداف مكتب الهيئة الشرعية لعلماء القلمون، في حي السبيل عند أطراف بلدة عرسال، وادى إلى مقتل عدد من مشايخ القلمون وآخرين بالقرب من مكتب الهيئة. الانفجار دوى قرابة الواحدة إلا ربعاً بعد ظهر أمس، في مكتب يعرف لدى أبناء بلدة عرسال بأنه مكتب «الهيئة الشرعية لعلماء القلمون» التابع لتنظيم «جبهة النصرة». بالقرب من محطة «مرزوقة» ومبنى بلدية عرسال الجديد على الطريق المؤدية إلى معبر المصيدة، وخلف الانفجار أشلاء بشرية عند مدخل المكتب ودخله، وأدى إلى احتراق محتوياته. الروايات اختلفت حول ماهية الانفجار، إذ تحدثت معلومات عن تفجير سيارة مفخخة عند مدخل المكتب، وأخرى عن عبوة زرعت داخله. إلا أن مصادر أمنية رجّحت

لـ«الأخبار» أن يكون الانفجار ناجماً عن دراجة نارية مفخخة، لكن «من غير المؤكد ما إذا كان فجرها انتحاري، أو أنها فجّرت عن بعد عند مدخل مكتب الهيئة الشرعية، لتستهدف اجتماعاً دورياً لمشايخ هيئة علماء القلمون، ما أدّى الى مقتل ستة أشخاص بينهم امرأة تعمل في المكتب. مصادر عرسالية أكدت لـ«الأخبار» فرضية الدراجة المفخخة مع انتحاري بالنظر إلى «الأشلاء البشرية الصغيرة المنتشرة خارج المكتب، والتي عثر على بعضها على مسافة تزيد على 30 متراً من مكان التفجير»، فضلاً عن عدد القتلى الذي بلغ «ستة» خارج المكتب وخمسة داخله، وأكثر من عشرة جرحى توزعوا على مستشفى مصطفى الحجيري (أبو طاقية) وغيره من المستشفيات الميدانية في عرسال. وعلمت «الأخبار» أن القتلى هم مشايخ الهيئة الشرعية لعلماء القلمون: أبو شامل، وأحمد بكور المعروف بـ«أبو عائشة»، وفواز عرابي المعروف بـ«أبو الفوز»، وخالد حمود، إضافة إلى علي رشق وعمر الحلبي. وعرف من الجرحى رئيس الهيئة

التفجير استهدف «الوسطيين»

رضوان مرزوق

خرق انفجار عرسال، أمس، هدوءاً ساد لفترة، غاب خلاله اسم البلدة عن التداول إعلامياً، وخرجت الى حدّ ما من دائرة الضوء، رغم استمرار عمليات الخطف والقتل والتفجير. لم يعد يأنه أحد لما يجري فيها، اللهم إلا قلة. الانفجار الذي وقع في وضع النهار وأدى إلى سقوط عشرة قتلى، عُدّ خبراً «عادياً» لم تتسابق قنوات التلفزة إلى تغطيته؛ كما كان «عادياً» أن يُعثر على جثة متفخمة في أحد أحياء البلدة أو يُصقّى عامل في محطة بنزين أو يخطف آخرون على أيدي مجموعات مسلحة ويُقتادون إلى الجردود. وحتى عقب إعلان مفوض الحكومة لدى المحكمة العسكرية القاضي صقر صقر تكليف الأجهزة الأمنية بالتحقيق في الانفجار، لم تتسابق الأجهزة الأمنية، باستثناء عناصر من فرع المعلومات، إلى ساحة الجريمة كما يحصل عادة حين تتناشئ في ما بينها على أدلة التحقيق.

الانفجار استهدف تجمّعاً لمشايخ سوريين من أبناء القلمون السوري الذين نزحوا إلى عرسال، وشكلوا ما يسمى «هيئة علماء القلمون» برئاسة الشيخ عثمان منصور ونائبه الشيخ أبو شامل (الأول أصيب وقتل الثاني). وألّف هؤلاء قبل نحو سنة «لجنة شرعية» للعناية بشؤون النازحين لحل مشاكلهم وتأمين الإغاثة وقضايا

الزواج والطلاق والولادة وغيرها من الشؤون الحياتية اليومية. وساهمت الهيئة في التخفيف من معاناة النازحين، ولعبت دوراً بارزاً في حل المشاكل التي تنشأ بين الناس. ويُسجّل لها دورها في استعادة جثمان العسكري علي البزّال الذي أعدمته «جبهة النصرة»، بعدما توشط مشايخها لدى «أمير النصرة» الشيخ أبو مالك التلي لتسليم الجثمان، «من أجل تخفيف تشديد الجيش اللبناني الحصار على المساعدات التي تأتي إليهم». وبحسب الشيخ مصطفى الحجيري المشهور بـ«أبو طاقية»، في اتصال مع «الأخبار»: «إثر هذه المبادرة، توشطت الهيئة نفسها لحل ملف العسكريين أكثر من مرة، لكنها لم توفّق»، علماً بأنه لا توجد لدى الأجهزة الأمنية معلومات عن ضلوع أفراد هذه الهيئة في أي أعمال أمنية. وبحسب المصادر الأمنية، فإن هؤلاء المشايخ «لا يشتغلون بالسياسة أبداً، بل بالشؤون الحياتية للنازحين. ولا علاقة تنظيمية تربطهم بأحد، سواء بالنصرة أو بداعش».

فلماذا استهدفت هذه المجموعة؟ ومن المتهم بالتفجير؟ وهل أراد القاتل قطع أي صلة بجهة محايدة يُمكن أن تُشكّل حلاً محتملاً؟ الإجابة عن هذه الأسئلة حتمالة أوجه، لا سيما أن هناك أكثر من فرضية في هذا الخصوص، فضلاً عن التهم المعلقة للفاعل المفترض الذي يُحدّد تبعاً للعداوة، سواء

مصادر عرسالية أكدت فرضية الدراجة المفخخة مع انتحاري



كان حزب الله أو النظام السوري أو تنظيم «الدولة الإسلامية» الذي يتحمّل وزر كثير من أعمال الاغتيال التي تطال البلدة. هذه الجهات هي التي كالت «صفحات عرسال» على مواقع التواصل الاجتماعي الاتهام لها عقب وقوع التفجير. ما مصلحة حزب الله في استهداف هيئة لا ناقة لها ولا جمل في أي عمل أمني ضده؟ تردّ الجهات التي تدور في فلك مسلحي المعارضة السورية: «الإيقاع بين المجاهدين

المصادر الامنية: لا علاقة تربط الهيئة بـ«النصرة» او «داعش»