



جهود لإعادة الدولار إلى القنوات الرسمية

لبنان يغيّر قواعد إدارة أسعار صرف الليرة

منصة صيرفة لمتابعة تداول الدولار لكشف المضاربة والتهرب

وفي أبريل 2020، طرح لبنان خطة إعادة هيكلة، لكن لم يتم تنفيذها بسبب الخلافات السياسية، ما ترك الأسواق في حالة من عدم اليقين بشأن التكلفة المحتملة للأزمة المالية في البلاد.

وكان الرئيس اللبناني ميشال عون قد طلب من حاكم المصرف المركزي في وقت سابق إجراء تحقيق في أسباب أحدث انخفاض للعملة، فيما نفت جمعية المصارف أي دور لها في التلاعب بسعر الصرف.

ودعا عون إلى إحالة النتائج إلى النيابة العامة "ملاحقة المتورطين، في حال تبوت عمليات مضاربة غير مشروعة على العملة الوطنية، من جانب أفراد أو مؤسسات أو مصارف".

وتزامن طلب عون حينها مع نفي جمعية المصارف كل ما تم تداوله حول مسؤوليتها عن ارتفاع سعر صرف الدولار في السوق السوداء، معتبرة أن السيطرة على تقلب سعر صرف الدولار مرهونة بتطورات سياسية تعيد الثقة إلى اللبنانيين.

وأشارت الجمعية إلى أن "متطلبات السيولة المصرفية في الخارج من قبل مصرف لبنان وفق التعميم 154 تتعدى 3.4 مليار دولار على مستوى القطاع".

ورأت أن الأسباب الكامنة وراء ارتفاع سعر صرف الدولار في السوق السوداء تعود إلى "الضبابية السياسية في البلاد في ظل التخطيط السياسي والتجاذبات والمناكفات، في غياب أي جهد جدي وحقيقي لتأليف الحكومة العتيدة، بعد مرور سبعة أشهر على استقالة الحكومة السابقة".

وعزا عدد من المحللين الاقتصاديين سبب ارتفاع سعر صرف الدولار إلى تنفيذ المصارف لتعميم مصرف لبنان الذي طلب من المصارف تأمين متطلبات السيولة المصرفية في الخارج، وقيامها بشراء الدولار من السوق السوداء.

وتفاقم الانخفاض القياسي في سعر الصرف، غداة إعلان مصرف لبنان بدء مراجعة أوضاع البنوك بعد انتهاء مهلة حددها لها من أجل زيادة رأسمالها، ضمن خطة لإعادة هيكلة القطاع المصرفي.

ويشهد لبنان منذ صيف عام 2019 أزمة اقتصادية كبيرة، أدت إلى احتجاجات ضخمة، وتراجع قيمة العملة المحلية وخسارة قيمتها بأكثر من 80 في المئة مقابل الدولار.

ويتهم محللون ومراقبون زعماء سياسيين ومسؤولين بتحويل مبالغ ضخمة من حساباتهم إلى الخارج، إثر تظاهرات شعبية غير مسبوقة بدأت في أكتوبر 2019 ضد الطبقة السياسية، حيث بدأ الوضع منذ ذلك الحين يتفاقم اقتصاديا وماليا.

ويعكس الانخفاض في قيمة العملة المحلية على أسعار السلع والمواد الغذائية وكل ما يتم استيراده من الخارج.

غيّر لبنان قواعد إدارة أسعار صرف الليرة بالاعتماد على منصة صيرفة جديدة لتبادل العملات بهدف إعادة حركة الدولار إلى القنوات الرسمية وتقويض السوق الموازية تدريجيا في ظل تهاوي العملة المحلية وأزمة اقتصادية قاسية.

ويروى - بدأ مصرف لبنان المركزي، العمل رسميا على منصة "صيرفة" لتبادل العملات، في وقت يعاني البلد أزمة مالية واقتصادية متصاعدة، سببها هبوط قيمة العملة الوطنية قرب أدنى مستوياتها مقابل الدولار.

والأسبوع الماضي، أعلن حاكم مصرف لبنان رياض سلامة، أن على "المشاركين الراغبين بتسجيل جميع طلبات الحصول على النقد الأجنبي على المنصة، تعبئة بياناتهم اعتبارا من 21 مايو الحالي وحتى 25 مايو، وتسديد المبلغ المطلوب فورا بالعملة المحلية".

وتتمت تسوية العمليات المسجلة الخميس والحصول على ما يقابلها بالدولار الأمريكي، وفق العرض والطلب على النقد الأجنبي ضمن آلية حساب معينة.

وبلغ سعر صرف الدولار في أول أيام التسوية، في السوق الموازية 13 ألف ليرة لكل دولار، مقارنة مع 12.9 ألف في تعاملات الأربعاء، بينما بلغ سعر الصرف ضمن المنصة الجديدة 12 ألفا، ومستقرا وفق سعر البنك المركزي عند 1510.

ويأمل اللبنانيون من خلال الإدارة الجديدة لأسعار الصرف والتداول، إعادة حركة الدولار إلى القنوات الرسمية وتقويض السوق الموازية تدريجيا.

يقول الخبير الاقتصادي جاسم عجاقة، إن الآلية الجديدة لأسعار الصرف التي عمّمها مصرف لبنان، "هدفتها بالدرجة الأولى سحب الليرة من قبضة العصابات التي تسيطر عليها في السوق السوداء".

وشرح الخبير الاقتصادي في تصريحات صحافية هذه الآلية بقوله "في السوق السوداء، سعر صرف الليرة حرّ وعلى هذه المنصة سيبقى سعر الصرف حرا أيضا، لكن الفرق بينهما أن هناك مراقبة للعمليات ومعرفة توجه الدولار، إن كان للمضاربات أو التهريب أو التجارة".

وحول أهمية عملية المراقبة، أوضح "بعملية المراقبة التي فرضها مصرف لبنان اختفى عنصر المضاربة، أي لن تكون هناك تقلبات حادة في سعر صرف الدولار مقابل الليرة".

لكن المنصة لن تمنع من ارتفاع الدولار في السوق الموازية؛ خصوصا وأن ارتفاعه مرتبط بسعر هيكل متعلق بنقص وفرة الدولار داخل الأسواق المحلية، وأقل بكثير من حاجة السوق، بحسب الخبير الاقتصادي.

أما لجهة ضبط تقلبات سعر صرف الدولار، قال "لن تستطيع الآلية هذه ضبط الدولار بأسعار متدنية إلا من خلال مفاوضات مع صندوق النقد الدولي، وإدخال الدولارات إلى الاقتصاد المحلي".

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

أيرباص ترفع طاقة الإنتاج مراهنة على تعافي حركة الطيران

نمو الطلب بفضل نشاط السفر الداخلي بين واشنطن وبكين

راهن عملاق صناعة الطيران الأوروبية أيرباص على تعافي حركة السفر من تداعيات جائحة كورونا في ظل مؤشرات إيجابية لاسيما تحسن حركة السفر الداخلي بين الولايات المتحدة والصين، ما دفعه إلى تركيز خطته على رفع طاقة الإنتاج.

ويعتقد أيرباص أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

وقالت مصادر مطلعة على خطط أيرباص إن المجموعة الأوروبية تقوم بالفعل بقياس اهتمام الزبائن بامتداد أي 321 بعد مراجعة الاستراتيجية للعام الماضي. وأظهرت وثائق أنها طلبت أفكارا عن المحرك من شركة جنرال إلكتريك في ما يتعلق بطائرة فائقة ضيقة البدن من الجيل التالي.

وفي حين أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

وقامت أيرباص ببعض التحسينات على الهيكل على مر السنين بإضافة أطراف الجناح التي تقلل من الدواما الهوائية على سبيل المثال، لكن الجناح ظل إلى حد كبير على حاله منذ طرح أي 320 في أواخر ثمانينات القرن الماضي.

وسيتم بناء الجناح المستقبلي لغترية أطول وانصف لتحسين الأداء الديناميكية الهوائي وكفاءة استهلاك الوقود، مع النطاق الإضافي الذي يتطلب أطرافا قابلة للطي للوصول إلى بوابات المطارات الحالية.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

وتقول بارترديج إن الجناح سيستخدم أيضا على زيادة الأتمتة وتقنيات التصنيع الجديدة لتبسيط الإنتاج، وأوضحت أن المشروع سيستهدف في 2023، وستكون الخطوة التالية هي صقل التكنولوجيا لإطلاق منتج نهائي مع الجدول الزمني اعتمادا على مدى تعقيد تصميم الطائرة.

ويتعافى الطلب على الطائرات أسرع من المتوقع بقيادة حركة السفر الداخلي في الولايات المتحدة والصين.

وقالت أيرباص إنها تطلب من الموردين إتاحة الإمكانات لتصوير محتمل تصنع فيه 70 طائرة ذات ممر واحد شهريا بحلول الربع الأول من 2024. وأضافت أيرباص أنها "في الأجل الطويل، تستطلع فرصا لمعدلات تصل إلى 75 طائرة شهريا بحلول 2025".

وقالت إنه من المتوقع زيادة إنتاج الطائرة أي 350 عريضة البدن من خمس طائرات شهريا في المتوسط الآن إلى ست بحلول خريف 2022. ومن المتوقع أن يكون تعافي حركة الرحلات الطويلة على متن هذا النوع من الطائرات أبدا.

والأسبوع الماضي كشف عملاق صناعة الطائرات الأوروبية أيرباص أنه سيدعم طائراته الحديثة بمجموعة جديدة من الأجنحة، في مسعى لتكرار نجاح طراز أي 320 الأكثر مبيعا قبل عقد من الزمن بعد أن تم تزويده بمحركات أكثر كفاءة في استهلاك الوقود.

وقالت حينها سو بارترديج التي تتراس مشروع الجناح المستقبلي للشركة، حيث من المقرر أن يبدأ تجميع أول أجزاء منه في الأسابيع القليلة القادمة، إن أيرباص تهدف إلى إنتاج جناح مركب بسعر معقول وقادر على تحقيق معدل إنتاج مرتفع.

ويمكن نشر جناح خفيف الوزن جديد على نسخة مطورة من سلسلة أي 320، ما يسمح لأيرباص بجني المزيد مع الكفاءات من أكبر طائراتها الفائقة ذات الممر الواحد.

ويعتقد أيرباص أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

ويعتقد أيرباص أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

ويعتقد أيرباص أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

ويعتقد أيرباص أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

ويعتقد أيرباص أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

ويعتقد أيرباص أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

ويعتقد أيرباص أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

ويعتقد أيرباص أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

ويعتقد أيرباص أن الأجنحة هي من بين أكثر القطع الهندسية تعقيدا على متن الطائرة، فإن التصميم من المعدن إلى التصميم المركب لا يزال يأتي بجزء بسيط فقط من تكلفة الطائرة الجديدة بالكامل، مع توفير وفورات كبيرة للمشغلين.

باريس - زادت أيرباص من أهداف صنع الطائرات مبدية اقتناعها بمؤشرات على تعافى عالمي ومعززة موقفها قبيل محادثات مع الموردين بشأن سبل توزيع الاستثمارات المطلوبة لانتشال قطاع الطيران من الركود الناتج عن الجائحة.

وارتفعت أسهم أيرباص، أكبر مصنع للطائرات في العالم، أكثر من 6 في المئة بعدما قالت إنها تبحث عن زيادة إنتاج طائراتها الرئيسية أحادية الممر إلى نحو المئتين بحلول منتصف العقد الجاري من مستويات متدنية أفرزتها الأزمة، مع تعزيز خطط الإنتاج للعام الجاري.



وقال جيوم فورتي الرئيس التنفيذي في بيان "بدأ قطاع الطيران التعافى من أزمة كوفيد - 19".

وأكدت أيرباص خططها لزيادة إنتاج الطائرة أي 320 نيو ذات الممر الواحد أكثر من عشرة في المئة من المعدل الحالي البالغ 40 طائرة في الشهر إلى 45 بنهاية العام الجاري.

ومنحت الموردين هدفا جديدا لصناعة 64 طائرة شهريا بحلول النصف الثاني من 2023، متجاوزة مستوى الإنتاج القياسي السابق البالغ 60 طائرة بل وطموحها قبل الجائحة والذي كان يهدف إلى صنع 63 طائرة شهريا.

الفلبين تعلق إرسال العمالة إلى السعودية

ولم تعلق السفارة السعودية في مانيلا حتى الآن على طلب من رويترز للحصول على تعليق.

وبلغت تحويلات الفلبينيين العاملين في السعودية 1.8 مليار دولار في عام 2020 مما يجعلها مصدرا مهما للعملة الأجنبية ومحركا أساسيا لاقتصاد البلاد.

ويأتي هؤلاء العمال الأجانب إلى المنطقة لعدة أسباب بينها الخوف من جرائم المخدرات والفساد المستشري في بلادهم، وفرص العمل والرواتب المحزجة التي يحصلون عليها في دول الخليج.

لكن يواجه العاملون الفلبينيون عددا من الصعوبات في منطقة الخليج.

ويأتي هؤلاء العمال الأجانب إلى المنطقة لعدة أسباب بينها الخوف من جرائم المخدرات والفساد المستشري في بلادهم، وفرص العمل والرواتب المحزجة التي يحصلون عليها في دول الخليج.

لكن يواجه العاملون الفلبينيون عددا من الصعوبات في منطقة الخليج.

ويأتي هؤلاء العمال الأجانب إلى المنطقة لعدة أسباب بينها الخوف من جرائم المخدرات والفساد المستشري في بلادهم، وفرص العمل والرواتب المحزجة التي يحصلون عليها في دول الخليج.

مانيلا - علقت الفلبين إرسال مواطنيها للعمل في السعودية بعد تقارير تفيد بأن أرباب العمل يحملون العمال الفلبينيين تكلفة فحوص كوفيد - 19 والحجر الصحي والتأمين عند وصولهم إلى المملكة.

وقال وزير العمل سيلفستر بيلو في مرسوم صدر يوم 27 مايو إن الوزارة ستصدر بيانا رسميا حول استئناف إرسال العمالة للسعودية "بعدها يتم توضيح هذه المسألة".

ولم يتضح حتى الآن عدد العمال الفلبينيين الذين سيتأثرون بشكل مباشر بالقرار.

وأظهرت بيانات حكومية أن السعودية كانت المقصد الأول للعمالة الفلبينية عام 2019 وأنها استقبلت واحدا من كل خمسة فلبينيين حصلوا على وظائف بالخارج العام الماضي.

ويعمل أكثر من مليون فلبيني في السعودية الكثير منهم في مجالات البناء أو الخدمة في المنازل أو الترفيه.

ويأتي هؤلاء العمال الأجانب إلى المنطقة لعدة أسباب بينها الخوف من جرائم المخدرات والفساد المستشري في بلادهم، وفرص العمل والرواتب المحزجة التي يحصلون عليها في دول الخليج.

ويأتي هؤلاء العمال الأجانب إلى المنطقة لعدة أسباب بينها الخوف من جرائم المخدرات والفساد المستشري في بلادهم، وفرص العمل والرواتب المحزجة التي يحصلون عليها في دول الخليج.



ضحايا جشع أرباب العمل