

كشفت عن تأجير ٦٦ باخرة

النقل: تأسيس شركات طيران مشتركة مع القطاع الخاص قريباً

بغداد / متابعة المدى الاقتصادي - وكالات
كشفت وزارة النقل عن قرب تأسيس شركات طيران مشتركة مع القطاع الخاص للمساهمة في نقل المسافرين العراقيين، مؤكدة عدم وجود أي نية لإنشاء شركة بديلة عن شركة الخطوط الجوية.

وقال وزير النقل عامر عبد الجبار لـ "السومرية نيوز"، إن "وزارة النقل تسعى وللمرة الأولى في العراق لتأسيس شركات طيران مشتركة بين القطاع العام والخاص للمساهمة في نقل المسافرين العراقيين من وإلى خارج العراق"، مبيناً أن "شركات الطيران المختلطة ستقوم على أساس توزيع الأسهم بين القطاع الحكومي والخاص، وعرض بعض أسهمها على القطاع الخاص، فيما ستكون إدارتها من قبل

أعضاء عبد الجبار أن "شركة الطيران المختلطة ستتمكن من إدارة الطيران بشكل مختلف وأفضل من القطاع الحكومي لما تمتاز به شركات الطيران الخاصة من انعدام الروتين الإداري وسهولة العمل وسرعة في التمويل والإنجاز"، لافتاً إلى أن تعدد الشركات سوف يفتح للعراق حركة طيران مستمرة مع دول العالم كافة وبشكل طبيعي.

وأشار وزير النقل إلى أن "الوزارة تفكر أيضاً في تأسيس شركات مختلطة للخدمات الأرضية لتطوير الخدمات في المطارات العراقية، إضافة إلى شركات مختلطة للإعاشة"، مؤكداً أن "العام المقبل ٢٠١١ سيشهد تأسيس هذه الشركات". وأكد عبد الجبار أن "الوزارة ليس لديها النية لإنشاء شركة طيران بديلة عن شركة الخطوط الجوية العراقية إلا أن وزارة النقل وضعت ضوابط لتأسيس شركات طيران خاصة"، مشيراً إلى أن "شركة الناصر للطيران العراقية قد حصلت على أول شهادة للمستثمر الجوي، إضافة إلى وجود ثلاث شركات أخرى منها شركتان تابعتان لإقليم كردستان هي قيد التأسيس"، مبيناً أن "هذه الخطوة تعد الأولى في العراق التي يتم تأسيس شركات طيران عراقية خاصة وفق متطلبات الطيران المدني".



وكان مجلس الوزراء قد قرر في شهر أيار الماضي تصفية وإلغاء شركة الخطوط الجوية العراقية وعرضها للبيع إلى شركات أهلية، كما قرر أيضاً إلغاء جميع التسهيلات الإدارية المرتبطة بها، مع الإبقاء على كادر موظفيها الحالي بعد بيعها لإحدى الشركات الخاصة. وتعرضت الخطوط الجوية العراقية خلال الأشهر الماضية إلى العديد من الملاحظات التي كان الجانب الكويتي وراءها والتي أعادت توسيعها رقعة نشاطها وخاصة إلى دول أوروبا، إذ كانت السلطات قد البريطانية احتجزت، في ٢٥ من نيسان الماضي، طائرة عراقية قادمة من بغداد إلى لندن بعد توقف للرحلات بين البلدين دام

٢٠ سنة، وكان على متن الطائرة ٣٠ مسافراً من العراقيين والأجانب، بينهم وزير النقل عامر عبد الجبار ومدير الخطوط الجوية العراقية كفاح حسن الذي أفرج عنه بعد أيام بعد احتجازه من قبل السلطات القضائية البريطانية، بسبب دعوى كويتية بشأن الأضرار التي تعرضت لها طائرتها جراء الغزو العراقي للكويت عام ١٩٩٠، مطالبة بدفع مليار و ٢٠٠ مليون دولار لصالح الخطوط الجوية الكويتية. يذكر أن الخطوط الجوية العراقية تعتبر الشركة الوحيدة الحكومية التي تدير وتشغل النقل الجوي في العراق من خلال التشغيل المشترك مع دول العالم الأخرى بسبب عدم امتلاك الشركة لطائرات خاصة

مملوكة لشركات أجنبية، وبذلك تحرم الشركة العامة للنقل البحري من ممارسة هذا الدور الذي يعتبر من صلب مهامها. يذكر أن الشركة العامة للنقل البحري تأسست في العام ١٩٦١، وكانت تملك حينها باخترين هما ١٤ رمضان و ١٤ باخرة لكنها تمكنت بعد منتصف السبعينيات من امتلاك أسطول يتكون من ٢٢ باخرة تجارية، جميعها فقدت ودمرت بسبب الحروب، ولدى الشركة حالياً باخرة واحدة قادرة على ارتياد أعالي البحار، وأخرى أقل كفاءة تعمل ضمن نطاق المياه الإقليمية العراقية، ويعمل في الشركة حالياً ٢٦٠٠ موظف ما لا يقل عن ١٥٠٠ منهم من البحارة والضباط والمهندسين البحريين.

ويلقى على عاتق الشركة نقل البضائع المستوردة والمصدرة من وإلى الموانئ العراقية، فضلاً عن المساهمة بإجراء عمليات شحن وتفريغ وإرساء وإقلاع وإرشاد البواخر الوافدة، بالتعاون والتشسيق مع الشركة العامة للموانئ، لكن الشركة تعافت في العام الماضي مع شركات أهلية للقيام بمعظم تلك المهام، كما أنها تحولت من شركة خاسرة إلى رابحة بحلول مطلع العام الحالي، وأصبحت إيراداتها المالية تغطي نفقاتها بالكامل بعد أن كانت تتلقى من وزارة المالية أكثر من ٢٠ مليار دينار في السنة كموازنة تشغيلية.

وتضم محافظة البصرة خمسة موانئ تجارية ثلاثة منها تقع على الضفة الغربية لشط العرب وهي المعقل وأبو فلوس والغاب والأخير مخصص لرسو وإقلاع سفن الصيد أما أم قصر وخوس الزبير فأنهما يقعان ضمن قناة خور عبد الله ولقد وضعت وزارة النقل في شهر نيسان الماضي حجر الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير الذي من المقرر أن يكون أكبر ميناء تجاري في العراق. في غضون ذلك نكر وزير النقل عامر عبد الجبار أن هناك أسباباً عديدة تعيق عمل الموانئ العراقية، أبرزها المعوقات التي تضعها كمارك الجنوب، رغم التطور الذي وصلت إليه الموانئ خلال الأعوام ٢٠٠٥-٢٠١٠.

وقال عبد الجبار لو كالة كردستان للإبنا

(أكتيونز) اليوم إن: "دائرة كمارك الجنوب تعرقل عمل استمرار الموانئ بسبب اعتمادها على جهاز سونار واحد، فضلاً عن غياب دور لجنة التقييس والسيطرة النوعية في الموانئ العراقية". وأشار إلى أن الوزارة قدمت عدة مقترحات لإنهاء المشكلة ومنها، فتح التشغيل المشترك من قبل شركات عالمية تقوم بشراء تلك الأجهزة وتأخذ أجورها من المستفيدين أصحاب الحاويات وعند انتهاء فترة التشغيل المشترك تعود ملكيتها إلى وزارة المالية".

وأوضح أن "الاقتراح الأخر تمثل بضرورة إنشاء لجنة للتقييس والسيطرة النوعية في الموانئ العراقية بمحافظة البصرة بدلاً من إرسالها إلى بغداد والانتظار مدة عشرة أيام أو أكثر لحين وصول الموافقة على دخولها، مبيناً أن هذه المقترحات ستناقش بصورة جدية عند تشكيل الحكومة المقبلة".

وبين عبد الجبار أن هذه الأمور يجب أن تتخذ من قبل الجهات المعنية بالسرعة الممكنة لكي يكون هناك أماكن وأرصعة أخرى تستوعب البضائع الواردة إلى العراق".

من جهة أخرى أكد عبد الجبار على أن "وزارة النقل ستعقد في الثامن عشر من شهر تشرين الأول المقبل اجتماعاً مع الشركات الحاصلة على جولة التراخيص الحالية لعرض إمكانية الموانئ العراقية على تقديم خدمات أوسع، نافيةً استخدام تلك الشركات موانئ دول الجوار بإيصال معداتها إلى الأراضي العراقية".

وشدد على أن "الموانئ العراقية بصدد دراسة مشروع بناء صيف خاص للشركات النفطية أسوة بالرصيف الموجود في الملكة العربية السعودية". يذكر أن عقود التشغيل المشترك المبرمة من قبل دائرة موانئ العراق بمحافظة البصرة مع كل من شركة مارلوك الألمانية وشركة غلفنيتز الإماراتية وسي إن أي الفرنسية، ساهمت وبشكل كبير بتطوير كل من ميناء خور الزبير وأم قصر وأبو فلوس والمعقل وميناء العميق، وسط توقعات إدارة الموانئ بزيادة إيراداتها إلى ثلاثة أضعاف حجمها الحالي خلال العام المقبل.

صناعة الزوارق النهرية ببغداد تصارع التحديات

الأمنية والإهمال الحكومي



زورقاً نهرياً و طلبت من عدد من الخبراء في صناعة الزوارق العمل فيها بهذا المجال، مبيناً أن تكلفة صناعة الزورق تصل إلى نحو ١٦٠ ألف دينار وهو أمر جيد لو قارنا ذلك بالصناعات السورية أو الأردنية في هذا المجال".

من جانبه، شكيا ياسين جبار (٥١ عاماً) من المضايقات الأمنية التي يتعرض لها أصحاب الزوارق النهرية خلال تجوالهم في نهر دجلة وقال لـ "أكتيونز" أن المضايقات الأمنية التي يتعرض لها صنّاع الزوارق النهرية من قبل قيادة عمليات بغداد تسببت بهجرة عدد منهم لهذه المهنة، موضحاً أنه "على الرغم من تحسين الوضع الأمني بشكل كبير في الفترة الأخيرة غير أن الأجهزة الأمنية لا تزال تتعامل برؤية مع صنّاع الزوارق النهرية".

وتابع بالقول أنه "يأمل أن تكون الجهود المبذولة للارتقاء بعمل صناعة الزوارق تتلاءم و المرحلة الجديدة خاصة في حال أعادت الحكومة العراقية الحياة إلى الأوار جنوب بغداد".

فيما أكد على من السماوة (٤٢ عاماً) لـ "أكتيونز" أن "هذه المهنة تنعش في شهر نيسان بشكل كبير بسبب استخدام الزوارق للسياحة النهرية التي يبرزت بشكل واضح خلال الفترة الأخيرة في العاصمة بغداد". لافتاً إلى أن "العمل بصناعة زورق واحد يتطلب عدة أيام بسبب صعوبة الحصول على المواد الأولية لصناعتها".

وأعرب عن أمله في أن "تقوم الحكومة المقبلة بتحفيظ عملنا ومساعدتنا على إيجاد أماكن مناسبة لتوفير أكبر عدد من الزوارق النهرية والسياحية".

بغداد / وكالات
تهتم بها". وأوضح أن "صناعة الزوارق النهرية راجت بشكل كبير في الآونة الأخيرة بعد تحسين الوضع الأمني في بغداد والمحافظات التي كانت تعرف بالمخاطرة".

بالسماوة "معرباً عن أمله في أن تتعامل الحكومة المقبلة مع ذوي هذه المهنة باهتمام". من جهته يؤكد كامل رويض (٥٧ عاماً) قدرة العراق على صناعة وتصدير الزوارق النهرية إلى خارجة، يقول لـ "أكتيونز" أن "العراق بإمكانه أن يكون المصدر الرئيس للزوارق النهرية بشقيها المشاحف والسياحية إلى الدول الإقليمية لكن هذه المهنة بحاجة إلى دعم كبير من قبل الحكومة العراقية".

وأوضح رويض أن "الكويت استوردت قبل أيام ما يقارب ٣٩٠

بغداد / وكالات

كشفت مستشار حكومي أن العراق قد يضطر إلى رفع سعر البنزين بحلول عام ٢٠١١ المقبل، ضمن برنامج الإنفاذ بتبعاته أمام المؤسسات المالية العالمية وأبرزها صندوق النقد الدولي وسط تأكيدات من وزارة النفط بأن خسارة العراق بلغت نحو ٥٢٤ مليون دولار نتيجة دعمه لسعر بيع البنزين.

وقال سلام القريشي لو كالة كردستان للأبناء (أكتيونز) إن "الحكومة أوعزت إلى وزارة النفط بضرورة إعادة النظر بتسعيرة وقود السيارات (البنزين) بعد أن ضخفت المؤسسات المالية العالمية عليها بهذا الاتجاه". وأضاف القريشي أنه "على الرغم من أن توجه الوزارة إلى بناء مصاف جديدة غير أن ذلك لا يكفي لسد الحاجة الفعلية للبلاد، ولابد من زيادة الوقود المستورد لتقليل الضغط المالي على ميزانية وخزانة الدولة العراقية"، مشيراً إلى أن "وزارة النفط تؤكد أن خسارة العراق وصلت إلى ٥٢٤ مليون دولار نتيجة دعم العراق للبنزين، الأمر الذي لابد من معالجته بشكل جذري دون التأثير على مستوى الدخل العام للمواطن العراقي".

وأوضح أن "العراق يشتري برمبيل البنزين بقيمة ٠.٥٩ سنت، فيما يبيعه إلى السوق المحلية بـ ٠.٣٨ سنت، أي بفارق كبير نسبياً". ويبلغ سعر لتر البنزين في العراق حسب الفئات المطروحة في محطات الوقود الحكومية والأهلية نحو ٤٦٠ ديناراً للتر الواحد، فيما يسجل إقليم كردستان أعلى سعر للبنزين ثلاثة أضعاف (سوبر ٩٠٠ دينار، و محسن ٨٠٠ دينار، وبيجي ٥٠٠) للتر الواحد في المحطات الأهلية، فيما تقصّر المحطات الحكومية على بيع قنّة واحدة هي البيجي و بسعر ٥٠٠ دينار للتر الواحد.

وعلى صعيد ذي صلة كشفت شركة تسويق النفط العراقية سومو "أن العراق يخسر سنوياً نحو ٥٢٤ مليون دولار نتيجة دعمه لأسعار البنزين الذي يوزع على محطات الوقود في العراق، كاشفاً أن وزارة النفط تتجه لبناء أربعة مصافي من خلال الاستثمار لسد الحاجة المحلية من البنزين وإيقاف استيراد المشتقات

النفط تتجه إلى رفع تسعيرة البنزين بحلول العام ٢٠١١



النفطية نهائياً. وقال مدير شركة تسويق النفط فلاح العامري لـ "السومرية نيوز"، إن "المصافي في العراق تنتج نحو ١٣ مليون لتر من البنزين، فيما تستورد الشركة نحو سبعة ملايين لتر يوميا من البنزين لتغطية الاستهلاك الكلي في العراق، البالغ ٢٠ مليون لتر في اليوم الواحد". وأضاف العامري أن "العراق يستورد للتر الواحد بمبلغ ٧٠٠ دينار عراقي ٠.٥٩ دولار"، بينما يبيع للمواطن بسعر مدعوم من الحكومة العراقية في محطات التوزيع بـ ٤٥٠ دينار "٠.٣٨ دولار"، مبيناً أن "هذا الدعم يجعل العراق يخسر نحو ٥٢٤ مليون دولار سنوياً نتيجة الفرق بين سعر استيراد البنزين وبيعه للمواطن".

وتابع مدير شركة تسويق النفط أن "صندوق النقد الدولي كثيراً ما يطالب الحكومة العراقية برفع الدعم عن سعر بيع البنزين للمواطن، فيما ترفض الحكومة العراقية ذلك دائماً، كاشفاً أن "وزارة النفط في طريقها إلى بناء أربعة مصافي من خلال الاستثمار لسد الحاجة المحلية من البنزين، وإيقاف استيراد المشتقات النفطية نهائياً".

ولفت العامري إلى أن "الشركة تستورد حالياً كمية قليلة جداً من زيت الغاز لوزارة الكهرباء، إلى جانب استيرادها للبنزين"، مشيراً إلى أن "باقي المشتقات النفطية لا تقوم الشركة باستيرادها لأن المصافي تنتج كميات تكفي لسد الحاجة المحلية".

وكانت وزارة النفط قد وقعت عقوداً مع شركات عالمية لوضع تصاميم لمصاف جديدة، من المقرر إنشاؤها في محافظات كربلاء وميسان وكركوك، بطاقة ١٥٠ ألف برميل يوميا، فضلاً عن مصفى الناصرية في ذي قار بطاقة ٣٠٠ ألف برميل يوميا.

يذكر أن الطلب المحلي المتزايد على المشتقات النفطية، وعدم القدرة على استيعابه ضمن الإمكانيات المتوفرة جراء الظروف الأمنية التي يمر بها العراق، فضلاً عن قدم المصافي الحالية، أدى لحدوث أزمات متكررة لسد الطلب المتزايد على هذه المشتقات، ومن أهمها البنزين، والكيروسين، والنفط الأبيض، وزيت الغاز. وكان العراق قد وقع عقوداً نفطية مع شركات

عالمية بداية العام الحالي لتطوير عشرة حقول نفطية، من شأنها رفع إنتاج البلاد من النفط الخام إلى ١٢ مليون برميل يوميا في غضون السنوات الست المقبلة، لكن شركات الاستثمار ما تزال متخوفة من تردّي الأوضاع الأمنية في البلاد، والتي ربما تفق حاسماً لتحقيق الهدف السابق من الإنتاج خلال المهلة المحددة، فضلاً عن المشاكل التي لا تزال عاقلة بين حكومة بغداد وحكومة إقليم كردستان بشأن عقود وقعتها الأخيرة مع شركات أجنبية لاستخراج النفط من حقول الإقليم. ويمكّل العراق ثلاث

احتياطي من النفط في العالم يقدر بنحو ١١٥ مليار برميل بعد السعودية وإيران. في غضون ذلك حثت محافظة ذي قار الحكومة المركزية على مضاعفة العمل في حقل الناصرية النفطي وزيادة طاقته الإنتاجية داعية في الوقت نفسه إلى إدراج المزيد من الحقول النفطية في المحافظة ضمن جولات التراخيص المقبلة.

وقال نائب محافظ ذي قار حيدر عبد الواحد بنبان لشبكة أخبار الناصرية أنه زار حقل الناصرية للوقوف على طبيعة عمل شركة الحفر العراقية فيه والتي تعمل على رفع طاقته الإنتاجية إلى نحو ٥٠ ألف برميل عند نهاية العام ٢٠١١.

وأكد أن المحافظة خاطبت مجلس الوزراء وطلبت منه زيادة أبراج الحفر في الحقل بغية الإسراع في العمل وزيادة كميات النفط المستخرج منه وهو ما سينعكس على زيادة مردودات البلاد المالية ومن ثم زيادة مردودات المحافظة وفقاً لبرنامج البرودولر.

ولفت إلى أن حقل الناصرية أحيل إلى شركة نفط الجنوب لتطويره بعد فشل المباحثات مع الجانب الياباني بخصوص استثماره معرباً عن أمله بزيادة الإنتاج في الحقل وتحقيق فرص عمل جديدة فيه فضلاً عن تحقيق فوائد جانبية أخرى كبناء مدارس وتعمير القرى القريبة من الحقل النفطي.