الحلقة الثانية

النفط العراقي بيد اميركا

نفط العراق من سلطة الامم المتحدة الى سلطة الاحتلال وما بعده

في كانون الثاني ٢٠٠٣ قبل الحرب على العراق وسقوط نظام صدام بشهرين قال وزير الخارجية الاميركي كولن باول: ؟ان الولايات المتحدة ستضع يدها على احتياطيات النفط العراقي كامانة، في حال قامت واشنطن باحتلال العراق، وانه سيتم وضع اليد على النفط العراقي لصالح الشعب العراقي؟.

بهذا التصريح فتح باول باب التكهنات والاشاعات التي تجعل من قوله دليلا على تلك الاتهامات التي ظلت تتردد طويلا عن نية اميركا في السيطرة على نفط العراق. فمسألة الامانة لدى اميركا في مفهوم العراقيين الذين لايثقون باميركا هي اشبه بذاك الذي "اودع القط شحمة" على حد قول المثل العراقي. لكن باول في تصريحاته حاول نفي تلك الاتهامات بقوله ؟لن يتم تسخير النفط العراقي لغايات الولايات المتحدة وان واشنطن. على حد قوله. ستتبع القوانين الدولية التي تعطي توجيها واضحا فيما يتعلق بمسؤولية الدولة المحتلة". لكنه اضاف "ان الولايات المتحدة تقوم بدراسة عدة نماذج لكيفية ادارة حقول النفط العراقي، وسيكون النفط امانة في ايدينا، وان هذا الامر التزام قانوني من جانب الولايات المتحدة بهذه الامانة".

فهل ياترى تحققت الامانة وصدق كولن باول بان واشنطن تعاملت بامانة في ادارة حقول النفط العراقي خلال خمسة عشر شهرا خلت؟

حال سقوط نظام صدام اولت الحملة العسكرية الاميركية اهتمامها الكبير بحقول ومنشآت النفط العراقي، وتوجهت قطعاتها مباشرة للسيطرة على هذه الحقول والمنشآت واحاطتها بحماية عسكرية لم توفرها لاي ثروات عراقية اخرى مثل الاثار ومحتويات المتاحف العراقية التي لم تحظ بحراسة جندي اميركي واحد، فتعرضت ثروات العراق تلك ماعدا النفط الى النهب المنظم من مافيات داخلية وعالمية. وسعت قوات التحالف الى اطفاء الابار المشتعلة جراء الحرب وتلك التي تم لغمها من قبل قوات نظام صدام. وبدا منظر الاهتمام العسكري بالمنشآت النفطية يوحي للعراقيين بان قوات التحالف اكثر من اهتمامها ببنية الدولة العراقية التي تركتها تنهار تحت وطأة الانفلات الامني.

امانة باشراف الامم المتحدة

وحال صدور قرار مجلس الامن المرقم ١٤٨٣، تحولت الامانة النفطية العراقية لدى اميركا الى امانة باشراف الامم المتحدة. فالقرار نص على تشكيل صندوق للتنمية العراقية توضع فيه عائدات النفط العراقي، والصندوق يكون باشراف البنك المركزي العراقي وممثلين عن الامم المتحدة، وصندوق النقد الدولي والبنك الدولي، والصندوق العربي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، ومدققي حسابات قانونيين يتحققون من ان عائدات النفط والغاز العراقي تباع باسعار السوق الدولية في حينها، وتودع العائدات المتحققة من التصدير في الصندوق حتى تشكيل حكومة عراقية جديدة. باستثناء نسبة ٥ بالمائة منها تذهب الى صندوق التعويضات عن اضرار غزو الكويت.

وحسب ذلك القرار يتطلب من الهيئة المشرفة ومن المدققين تقديم تقارير دورية وكشوفات حسابية توفر الشفافية لعملية انتاج وتصدير وبيع النفط العراقي. كما نص القرار على حماية عائدات العراق النفطية من اية اجراءات قانونية.

ولكن هل تم كل شيء على مايرام وفق قرار مجلس الامن وعلى وفق الفقرة المتعلقة بكيفية ادارة النفط العراقي؟

مجريات الاحداث اظهرت غياب اية رقابة كما هو مفترض في قرار مجلس الامن. ولغاية الآن لم تصدر موازنة مالية من المدققين المفترضين ومن اللجنة المشرفة على صندوق التنمية توضح بشفافية حجم الانتاج النفطي الذي تم على ايدي سلطة التحالف؟ وكم هو حجم الصادرات النفطية والاسعار التي تم البيع بها؟ وكم عائدات تحققت للصندوق؟.

وظلت هذه التساؤلات قائمة الى الآن. وحامت شكوك كثيرة حول سياسة الابطاء والتسويف في تحقيق الصيغة القانونية الحسابية التي اتبعتها الولايات المتحدة وسلطة التحالف في العراق.

ففي الخامس عشر من شباط الماضي، حثت الرقابة الدولية التي من المفترض ان تشرف على كيفية انفاق اموال النفط العراقي السلطات الاميركية على تعيين مراجعين ماليين وقانونيين حتى يمكن ان يكون عملها جديا.

ازمة الوقود مرة اخرى

هكذا تنسحب تداعياتها على اجور النقل

سناء النقاش

عدنا الى الكتابة عن الوقود والعود احمد كما يقول اجدادنا والعودة هنا ليس للحديث عن نفط التدفئة والغاز المستخدم في المنازل بل عن بنزين السيارات والكاز واثرهما في اسعار النقل الخاص وميزانية الاسرة التي ما عادت ميزانية رصينة ومحسوبة بل رهنا لاتجاهات

ريح الاسعار التي لا تكاد تستقر

ولنبدأ باسعار خطوط النقل داخل بغداد حيث رفع سواق سيارات الكيا الاجرة في كراج البياع فاصبحت ٥٠٠ دينار الى الباب الشرقي و٣٥٠ ديناراً لخط الكرادة بعد ان كان ٢٥٠ ديناراً وزادت أجرة خط سيارات الاجرة الواصلة إلى الجامعة المستنصرية من ٥٠٠ دينار الى ٧٥٠ دينار و٥٠٠ دينار الى بغداد الجديدة و٧٥٠ ديناراً من البياع الى مدينة الثورة سواء أكان الخط ذاهباً الى الداخل ام الجوادر وزادت اسعار النقل في كراج علاوي الحلة فبعد ان كانت اجرة النقل في العلاوي بسيارة الكيا الى جسر ديالى ٥٠٠ دينار اصبحت الآن ٧٥٠ دينار والى الكاظمية ٥٠٠ دينار بعد ان كانت ٢٥٠ ديناراً وزادت اجرة النقل من باب المعظم الى البياع من ١٥٠ ديناراً الى ٢٥٠ ديناراً واصبحت الآن ٣٥٠ ديناراً كذلك اجرة سيارات الشعب والاعظمية والراشدية والزعفرانية وشارع فلسطين وغيرها وعند سؤالنا عن السبب كان الجواب لدى جميع سائقي سيارات الكيا واحداً هو ان سعر جليكانات الكاز اصبح الان ٧٥٠٠ ديناراً اما اولياء امور الطلبة فقد اصبح الامر صعباً جداً بالنسبة لهم، خصوصاً الآباء الذين لديهم ثلاثة طلاب او اربعة في العائلة مما اضطرهم الى تسجيل اولادهم ضمن خطوط النقل الخاص ولكن اصحاب سيارات الخطوط الخاصة بدأوا بزيادة اجورهم بعد اشتعال نيران اسعار البنزين قرب المحطات ويقول اكثر من واحد منهم اذا اردت الحصول على البنزين فهذا معناه قتل يوم كامل وقد لا احصل عليه فاضطر، الى المبيت في (الطابور) على امل ان يتم تجهيزي اليوم التالي بالوقود.

ورب قائل يقول فليذهب الاولاد الى المدارس مشياً ولكن اولياء الامور يقولون اغلب المدارس المتوسطة والاعدادية بعيدة ولا يتمكن الاولاد من الذهاب مشياً خاصة في اجواء البرد وفقدان الامان والاستقرار وهنا يجتمع عاملان البرد والخوف!!!! واقرب نقطة اجرتها ٢٥٠ ديناراً حيث يمتنع سائق السيارة عن اخذ الاجرة الاصلية التي هي ١٥٠ ديناراً حتى لو صعد الراكب مسافة اقل من نصف كيلو متر وهكذا يواصل المواطن الدوران ضمن حلقة مفرغة من تصاعد اسعار اجور النقل ويظل يتذمر ولا فائدة من تذمره، هذا في داخل بغداد اما الحديث عن اجور النقل الى المحافظات فحدث ولا حرج.يقول المواطن سعيد عبد الفتاح: يضطرني عملي للذهاب الى محافظة كربلاء في الشهر مرة ولو حسبت نفقات الذهاب والاياب لاجبرت على ترك عملي. اما السيد عماد علي فيقول: ان اسعار النقل لمحافظات الفرات الاوسط تعد معتدلة قياساً الى اجور النقل الى البصرة وميسان فخط بغداد البصرة حافلة ٤٥ راكباً كان أجره ٢٠٠٠ دينار اصبح الان ٤٠٠٠ دينار والتاكسي زاد من ١٥ الف دينار الى ١٨ او٢٠ الف دينار للشخص الواحد وخط بغداد-عمارة حافلة كان ١٥٠٠ دينار اما الان فأصبح ٢٥٠٠ دينار والتاكسي زاد من ٦٠٠٠ دينار للشخص الواحد الى ٨٠٠٠ او ٩٠٠٠ الاف دينار وزادت اجور النقل لخط بغداد كركوك في سيارة الكيا من ٢٥٠٠ دينار الى ٣٠٠ آلاف او ٣٥٠٠ دينار و(كوستر) ٢٨ راكباً من ١٠٠٠ الى ١٥٠٠ دينار التاكسي من ٢٥ الف دينار الى ٢٨ الف دينار وبعض السواق (التاكسي) يصر حالياً على اجرة ٣٠ الف دينار بحجة ان طريق كركوك خطر.وهكذا الحال مع اجور نقل سيارات بعقوبة والديوانية والسليمانية والموصل واربيل ودهوك التي اصبحت مجزأة الى اكثر من خط حيث يذهب المسافر الى الموصل من هناك تقله سيارة اخرى الى دهوك او السليمانية.وخلال لقاءاتنا مع عدد من المسؤولين في (الكراجات) الكبيرة والمركزية مثل كراج العلاوي والنهضة اكدوا ان سبب تلاعب السواق باجور النقل هو الفراغ الامني وعدم وجود عقوبات رادعة لهم والازمة الخانقة التي يتعرضون لها جراء شحة البنزين والكاز وارتفاع اسعارهما خارج المحطات.وهكذا يرفع اولياء امور الطلبة خاصة والمواطنون عامة الراية البيضاء يستسلمون للامر الواقع على امل ان تحل هذه المشاكلات بعد الانتخابات وتعود الى ميزانية الاسرة هيبتها.

نقص الوقود يلهب نار الإستياء في العراق

بقلم : ستيفن كوماروف و صباح العنبكي

> لا تجد في جعبة مدير محطة وقود حي المنصور الفكة اللازمة لعمله فقط. فهو يحمل بيده بندقية هجوم آلية.

> و يقول رياح عبد الرحمن " نحن متعبون من الطلب الى جميع الناس بأن يلتزموا بالطابور". و يضيف :" و لهذا فأنا أستخدم بندقية الكلاشينكوف، لكي أظهر لهم بأننا جديون في إتخاذ إجراءات ضد أولئك الذين لا يلتزمون بالنظام".

و تنطوي عملية التزود بالبنزين في العراق على مخاطر كبيرة. حيث يستيقظ سائقو السيارات المصممون في الحصول على البنزين قبل أن يؤذن لصلاة الفجر حتى يستطيعوا الإنضمام الى طوابير يصل طولها الى ميلين. و في بعض الأحيان لا ينجح أولئك السائقون في ملء خزاناتهم بالوقود حتى المساء. في الوقت الذي تزدهر فيه السوق السوداء.

و لم يخف على أي مراقب بأن الطوابير عادت الى الظهور في نفس الوقت الذي تسلمت فيه الحكومة العراقية المؤقتة المسؤولية عن خدمات الطاقة من سلطات الإحتلال الأميركي السابقة. وكأن الامر فيه توقيت مقصود يقول سائق سيارة الأجرة مصطفى همام البالغ من العمر ٣٣ عاماً بأنه و آخرين ممن يقفون في الطابور متأكدون من شيء واحد و هو إنهم لا يريدون التصويت في إنتخابات الثلاثين من كانون الثاني الجاري لصالح أي شخص يتحمل مسؤولية نقص الوقود الحالي.

و يقول همام: " إنهم يمنحون كل الوقود الى أصدقائهم و أقاربهم. إنهم فاسدون" في إشارة الى المسؤولين العراقيين.

و يعد الفساد أحد العناصر المسببة للنقص الحاصل في الوقود. و على الرغم من أن العراق يطفو فوق بحيرة من النفط الخام بما يجعله صاحب ثاني أكبر إحتياطي نفطي في العالم، إلا إن النظام التكريري الذي يتولى تحويل ذلك النفط الخام الى وقود يمكن الإنتفاع منه قد أصابه الشلل بفعل تشكيلة من عوامل مختلفة منها:

الهجمات التي يشنها الارهابيون والتي تؤدي بإستمرار الى تعطيل المصافي والمولدات الكهربائية وآلاف الأميال من خطوط نقل النفط وخطوط نقل الطاقة الكهربائية للبلاد. فعلى سبيل المثال، أوقفت إحدى عمليات التخريب التي حصلت في مصفى بيجي الضخم، الواقع الى الشمال من بغداد قبل ثلاثة أسابيع، كامل الإنتاج، مما أدى الى عدم تجهيز الوقود للسيارات كما إنه أوقف محطة توليد طاقة كهربائية كبيرة مجاورة عن العمل.

عقود من الإهمال. فكل شيء تقريباً في وضع مزر، بدءاً من المنشآت الكبرى حتى محولات الطاقة الكهربائية المحلية و مضخات الغاز.

سيل من السيارات التي يتم إستيرادها من الخارج، حيث يدخل البلاد عشرات الآلاف منها شهرياً. و قد إبتدأ هذا الفيضان بالتدفق بعد الإطاحة بالنظام السابق الذي كان يمارس سيطرته على تلك السوق.

و بإختصار، فقد إرتفع الطلب على الوقود بشكل صاروخي في ذاته الوقت الذي تم إيقاف نمو المعروض منه. لكن ما زال للعراقيين القليل من المحفزات بالرغم من ذلك. ففي واحدة من موروثات النظام السابق، يتم بيع البنزين بأسعار حكومية متدنية للغاية. حيث يباع الغالون من الوقود العادي بسعر يصل الى حوالي ٥ سنتات على وفق معدلات الصرف الحالية للدولار.

و قد أدى هذا النظام السعري الى نشوء سوق سوداء يشتري فيها المتعاملون ما يمكن شراؤه مما هو متوفر من البنزين بالسعر الحكومي المخفض، و من ثم يعيدون بيعه بأسعار تصل أحياناً الى ٢٠ ضعفاً.

و حتى بالنسبة لمسؤولي الحكومة المؤقتة، فهم لا يبدون أي إندهاش من كون النظام السعري قد وصل الى تلك الدرجة من الإختلال. و في هذا الإطار يقول سعد العبيدي، العضو في البرلمان العراقي المؤقت، بأن القليل فقط من المسؤولين العاملين ضمن حكومة رئيس الوزراء الدكتور اياد علاوي يمتلكون المهارة و النفوذ اللازمين للتعامل مع تلك الشؤون الخطيرة. و الوضع الذي لا تجد فيه سوى عدد قليل من الأشخاص " الذين يقومون بإدارة كل تلك الأمور ... هو وضع سيء، سيء للغاية" على حد قوله.

و بالنسبة لأولئك الأشخاص العاديين الذين لا يريدون أن يتحملوا تكاليف شراء الوقود بأرباح سريعة و مغالى فيها لكنهم في ذات الوقت يحتاجون الوقود لتشغيل سياراتهم و مولداتهم الكهربائية الصغيرة فإن الحكمة التي يضعونها نصب أعينهم هي الصبر. و يقول المواطنون العراقيون البسطاء مثل قاسم خضير، مهندس السكك البالغ من العمر ٤٣ عاماً، بأن ما يسمح لهم بالإستمرار ليس سوى ما يمتلكونه من آمال ضئيلة بمستقبل أفضل و روح الدعابة الجيدة التي يتمتعون بها.

و يقول خضير، بعد أن دفع سيارته لمدة ساعتين على طول الطابور الذي ينتظر للحصول على البنزين في إحدى المحطات الواقعة وسط بغداد: " إنها رياضة جديدة، و نحن قمنا بإبتداعها". و يضيف " أنا جاهز للمشاركة في الألعاب الأولمبية. و أنا على يقين من الفوز".

و يقول عبد الرحمن بأنه يتطلع الى اليوم الذي لايستعمل فيه بندقيته، حينما يصبح في غنى عن إطلاق عيارات تحذيرية في الهواء لإبقاء الناس المتململين في طوابيرهم محافظين على النظام.

و يضيف بأنه يأمل في إن الإنتخابات ستؤدي الى المزيد من الإستقرار، و الذي يمكن ترجمته عملياً الى تناقص في أعداد الهجمات التخريبية ضد مصافي النفط و خطوط و شاحنات نقله. و بالتالي سيؤدي ذلك الى تجهيز أفضل للوقود.

ترجمة : عمار أسعد
عن صحيفة يو أس أي توداي

ارتفاع قيمة فاتورة النفط المستورد للأردن بنسبة ٥٨,٤٪

ارتفعت قيمة فاتورة المستوردات الأردنية من النفط الخام مع نهاية شهر تشرين اول الماضي بنسبة (٥٨,٤) بالمائة، مقارنة مع الفترة ذاتها من العام الماضي لتبلغ نحو (٦١٩) مليون دينار أردني، وبما يعادل حوالي (٨٧٣) مليون دولار مقارنة مع حوالي (٣٩١) مليون دينار أردني، أي ما يعادل نحو (٥٥٠) مليون دولار للفترة المماثلة السابقة، فيما بلغ دعم المحروقات مع نهاية الفترة ذاتها حوالي (١٩٣) مليون دينار أردني . وسجل دعم المحروقات خلال العام الماضي (٢٠٠٤) زيادة بقيمة (١٦١) مليون دينار أردني، ليصل إلى (٢٥٠) مليون دولار، مقارنة مع (٨٨ر٧) مليون دينار أردني مع نهاية العام (٢٠٠٣)، فيما قدرت المخصصات المرصودة لهذا الدعم بالموازنة الجارية للعام (٢٠٠٥) نحو (٣١٠) ملايين دينار أردني، ليسجل بذلك ارتفاعاً بنسبة (٢٤) بالمائة، وبزيادة قدرت بحوالي (٦٠) مليون دينار أردني عن قيمة الدعم المخصص مع نهاية العام (٢٠٠٤). في ظل النهج الجديد الذي اتبعته وزارة المالية الأردنية والمتمثل باحتساب قيمة المنح النفطية وفقاً للاسعار العالمية السائدة بدلاً من الاسلوب السابق الذي كان يعتمد على السعر الذي تبيع به الحكومة الأردنية لمصفاة بترولها الوطنية، الذي يقل عن الاسعار العالمية مما تطلب ذلك ادراج بند لدعم المحروقات في النفقات الجارية يعكس واقع الكلفة الحقيقية لمادة النفط الخام والمشتقات الناتجة عنها. وبحسب ارقام الميزانية العامة للدولة الأردنية، فان حجم الدعم المقدر للمحروقات يبلغ حوالي (٣١٠) ملايين دينار أردني للعام (٢٠٠٥). ويشار إلى أن تقدير أسعار النفط الخام خلال العام (٢٠٠٥) تم اعتماده على اسس (٤٢) دولاراً للبرميل ضمن مشروع موازنة العام نفسه، في حين أن موازنة عام (٢٠٠٤) اعتمدت سعر (٢٦) دولاراً للبرميل، مما ترتب على ذلك تحمل الموازنة الجارية للعام الحالي بمخصصات دعم بلغت نحو (٢٥٠) مليون دينار أردني، ويشكل الدعم المقرر لعام (٢٠٠٥) المقدر بحوالي (٣١٠) ملايين دينار أردني، أي ما نسبته (١٢ر٢) بالمائة من إجمالي النفقات الجارية. ويذكر أن اجراءات تقليص دعم المحروقات في الأردن امتدت خلال السنوات (٢٠٠١ - ٢٠٠٤) من خلال مراجعة دورية سنوية للاسعار على وفق تقلبات النفط الخام في الأسواق العالمية وقامت الحكومة الأردنية بتعديل الاسعار بنسب زيادة متفاوتة خلال السنوات الاربع الماضية، وكانت المرة الاولى في شهر تموز من العام (٢٠٠١)، والمرة الثانية في شهر نيسان من العام (٢٠٠٢)، أما المرة الثالثة فكانت في شهر ايار من العام (٢٠٠٣)، في حين ان المرة الرابعة كانت في شهر نيسان من العام الحالي (٢٠٠٤)، وتراوحت معدلات الزيادة بمعدل (١٧ر٩) بالمائة، و (٩ر٩) بالمائة، و (٨ر٥) بالمائة على التوالي. واستهدف الاجراء الحكومة الأردنية عكساً تدريجياً للكلفة على الاسعار المحلية للمحروقات مع تكلفة استيراد النفط الخام من الخارج وبما يؤدي الي تجسير الفجوة بينهما اضافة الى تشجيع الاستخدام الامثل للطاقة ولحماية الموازنة العامة من التقلبات الحادة بهذه الاسعار، كما تقدر الاحتياجات السنوية للأردن من مادة النفط الخام بما يقرب من خمسة ملايين طن ؛ وبما يعادل حوالي (١٠٠) الف برميل يومياً اي بمعدل (٣٧) مليون برميل نفط خام سنوياً، اما على صعيد المشتقات النفطية واستخداماتها في الأردن فإنها تتفاوت من مادة إلى أخرى على وفق الاحتياجات الضرورية لشرائح المجتمع المحلي ابتداءً من مادة البنزين وانتهاء بالكاز والسولار والغاز المسال.

مصر تنتج ٥٨,٥ مليون طن من البترول وتصدر ١٨,٦ مليون طن

كشف وزير البترول والثروة المعدنية المصري أخيراً أن حجم إنتاج بلاده من البترول والغاز الطبيعي خلال عامي ٢٠٠٣ - ٢٠٠٤ وصل إلى ٥٨,٥ مليون طن، وارتفع إجمالي طاقات التكرير المحلي إلى ٣٥ مليون طن فيما بلغت الصادرات البترولية لمصر ١٨,٦ مليون طن بما قيمته ٤,٢ مليار دولار، موضحاً خلال افتتاحه مؤتمر الآفاق المستقبلية لصناعة البترول والبتروكيماويات بالمنطقة العربية أن المستهدف هو الارتفاع بهذا الرقم الذي لا يعد كبيرا مقارنة بإمكانيات مصر في هذا المجال. وأشار الوزير الى أن قطاع البترول المصري يأتي في مقدمة القطاعات التي تعمل على تفعيل التعاون العربي منوها بتنفيذ العديد من المشروعات المشتركة بين مصر والسعودية والإمارات والكويت وتونس وليبيا وسوريا والأردن، وبان هذه المشروعات تأتي امتدادا للنموذج الناجح للتعاون والاستثمار العربي في هذا المجال، والذي بدأ بمشروع سوميد عام ١٩٧٤, وأضاف أن الغاز الطبيعي في مصر شهد قفزة كبيرة بعد إقامة عدد من المشروعات العملاقة لتصدير الغاز مسالا او عبر خطوط الأنابيب، منوهاً بأن مصر ستصعد خلال عام ٢٠٠٦ إلى المرتبة السادسة في قائمة الدول المصدرة للغاز.

إيران تشيد ٤ مصانع للبتروكيماويات

نقلت وكالات الأنباء مؤخراً أن إيران تعتزم إنشاء ٤ مصانع للبتروكيمياويات حتى نهاية العام الإيراني الجاري أي في ٢٠ آذار القادم، موضحاً أن أول مصنع لانتاج البلوثيلن الثقيل سوف يتم إنشاؤه في رمانشاه الواقعة غربي البلاد وستتولى شركتان إيرانية وألمانية بناء المصنع، لافتاً إلى أن الشركة الإيرانية تملك ٥١٪ من اسهم المصنع وباقي الأسهم يعود للشركة الالمانية, ٠ وكشف المسؤول الإيراني أن تكلفة إنشاء المصنع تبلغ ١٥٠ مليون يورو لانتاج ٣٠٠ ألف طن من انواع البلوثيلن سنويا.