

خبراء عدّوه معوّقاً لحركة الملاحة والتبادل التجاري

العامري يصف التقرير الفني بشأن ميناء مبارك إضراراً كبيراً بالاقتصاد

□ حوار / متابعة المدى

الاقتصادي - وكالات



زوارق صيد راسية على ضفاف الخليج (أرشيف)

توجه الحكومة نحو الاستثمار هو الحل الأفضل لتسريع إنشاء ميناء الفاو، وهو أفضل من نظام الدفع بالأجل الذي يكلف العراق أموالاً باهظة .

بدورها قالت الخبيرة بشؤون إنشاء الموانئ و التدريسية في جامعة بغداد هناء الجشعمي لـ(أكانيون) إن " تخصيصات وزارة النقل المالية لاتكفي لبناء ميناء الفاو الكبير الذي يسهم في تنشيط القناة الجافة ويدعم العراق في تصدير النفط الخام " .

وأوضحت إن " اضراراً اقتصادية جسيمة يسببها تأخير اتخاذ القرار بشأن الآليات المالية والفنية لإنجاز ميناء الفاو الكبير " .

من جانبه قال المتحدث الرسمي باسم الشركة العامة للموانئ أنمار الصافي لـ(أكانيون) إن " وزيرى النقل و النفط أطلعها أمس الجمعة على عملية تأهيل ميناء الفاو بهدف اتخاذ قرار حاسم بشأن العمل به وفق نظام الدفع بالأجل أم وفق نظام الاستثمار " .مضيفاً إن"ميناء الفاو سيعزز من وجود العراق الاقتصادي بين دول العالم " .

وأشار إلى أن " الحكومة العراقية ستتخذ قراراً سريعاً بشأن مراحل إنجاز ميناء الفاو الكبير بعد أنهت مجموعة الشركات الإيطالية التصميم الفنية الخاصة بميناء الفاو " .

يذكر أن الكويت باشرت، في السادس من نيسان الماضي، إنشاء ميناء مبارك الكبير في جزيرة بوبيان القريبة من السواحل العراقية، وذلك بعد سنة تماماً من وضع وزارة النقل العراقية حجر الأساس لمشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير، مما تسبب بنشوب أزمة بين البلدين، ففي الوقت الذي يرى فيه الكويتيون أن تخصصات وزارة النقل المالية لاتكفي

لبناء ميناء الفاو الكبير الذي يسهم في تنشيط القناة الجافة ويدعم العراق في تصدير النفط الخام " .سوف يقلل من أهمية الموانئ العراقية، ويقيّد الملاحة البحرية في قناة خور عبد الله المؤدية إلى ميناءى أم قصر وخور الزبير، ويجعل مشروع ميناء الفاو الكبير بلا قيمة.

في غضون ذلك انتقد عدد من الخبراء الحكومة لتأخرها في تحديد آليات تنفيذ ميناء الفاو.

وقال الخبير الاقتصادي وعضو الملاحة العربية جبار الشلاه لوكالة كرستان للأنباء(أكانيون) إن " تأخير الحكومة العراقية في تحديد وسائل تنفيذ ميناء الفاو يضر مستقبل الملاحة العراقية خاصة مع تنامي بناء مبارك الكويتي " .

وأضاف: إن " انتظارالاعتماد على تخصيصات الموازنة المالية يعيق تنفيذ ميناء الفاو الكبير الذي سيرفع أهمية ميناء مبارك العالية "،مشيراً إلى أن

كمالية باهظة الثمن من رئيس الوزراء الكويتي مقابل التفاوضي عن بناء ميناء مبارك، فيما أكد أن الكويت حاولت إعطاء "رشوة" بنفس القيمة لوزير النقل هادي العامري، إلا أنه رفضها وأعادها إلى السفارة الكويتية بكتاب رسمي "شديد التهديد" .

وفي ما يخص مشروع ميناء الفاو الكبير قال العامري إن "وزارة النقل جادة بتنفيذ المشروع، و الشركة المكلفة بوضع التصاميم الهندسية تتسابق مع الزمن من أجل إنجازها"، مؤكداً أن "مجلس الوزراء وافق على تخصيص مبالغ للقيام بأعمال الحفر وإنشاء كاسر للأمواج" . وأشار العامري إلى أن "الوزارة باشرت قبل أسابيع قليلة التعاقد مع شركات محلية لإنشاء طرق خدمية تؤدي إلى موقع المشروع استعداداً لتنفيذه" .

وكان العراق قد طلب في ٢٧ من تموز الماضي، رسمياً من الكويت وقف العمل مؤقتاً في مشروع ميناء مبارك الكبير، لحين التأكد من عدم تأثر حقوق العراق الملاحية، فيما أعلنت الحكومة الكويتية في اليوم نفسه، عن رفضها الطلب، معتبرة أنه لا يستند إلى أساس قانوني، وفيما جددت تأكيدها أن الميناء يقع ضمن الأراضي الكويتية، وشددت على أنه لا يعرقل مرور البواخر التجارية التي تسلك قناة خور عبد الله.

بعد تشغيل الميناء " . ودعا وزير النقل الجانب الكويتي إلى التفكير "بمصالح العراقيين و البحث عن موقع بديل لميناء مبارك في نفس جزيرة بوبيان" ، لافتنا إلى أن "العراق يتمسك بالحوار لحل هذه المشكلة ولن يستخدم السلاح أو لغة التهديد" .

واعتبر العامري أن "بعض المسؤولين (العراقيين) اندفعوا باتجاه الدفاع عن مصالح الكويت مقابل التفریط بمصلحة وطنهم وحقوق شعبهم" .

وفي خضم استمرار الجدل حول المشروع الكويتي قال وزير الخارجية هوشيار زبياري في كلمة ألقاها أمام الأمم المتحدة في ٢١ أيلول الماضي، إن الخبراء العراقيين الذين زاروا الكويت بشأن أزمة ميناء مبارك رفعوا تقاريرهم إلى مجلس الوزراء، مؤكداً أن التقرير يبدد المخاوف العراقية "غير الحقيقية" من

المشروع، فيما اعتبر السفير الكويتي في العراق علي المؤمن أن تصريحات زبياري بشأن الميناء تدل على اهتمامه بمصلحة الكويت والعراق في أن واحد، مؤكداً أن زبياري رجل قيادي وله مركز يرسم سياسة العراق الخارجية الرسمية.

وكان النائب عن ائتلاف دولة القانون عمار الشبلي، قد كشف، في ٣٠ أيلول الماضي أن زبياري قبل "رشوة مالية" تقدر بمئة ألف دولار أميركي ومواد

اعتبر خبراء ملاحيون أن هذا الميناء سيحد من حركة الملاحة ويؤثر على عملية التبادل التجاري، فيما أكد وزير النقل هادي العامري أن التقرير الفني الخاص بميناء مبارك يضر كثيرا بموانئ العراق وسوف يخنقها في حال إكمال جميع مراحلها.

ودعا العامري الكويت إلى بناء هذا الميناء في موقع آخر، فيما اعتبر أن بعض المسؤولين العراقيين يدافعون عن الكويت على حساب مصالح بلدهم.

وقال العامري بحسب لـ"السومرية نيوز: إن "التقرير الفني عن ميناء مبارك سمعته في مجلس الوزراء وهو يؤكد أن فيه ضرراً على العراق، والضرر قطعاً موجود، والكويتيون قالوا إن المرحلة الرابعة وكاسر الأمواج لن يتما، وبذلك سوف يتحول الميناء من الخنق إلى الضرر " .

وأضاف العامري إن "الميناء سيؤثر سلباً على البيئة البحرية بحيث يعري الجرف العراقي ويزيد من الترسبات الطينية في القناة الملاحية"، مشيراً إلى أنه "بموقعه الحالي يزيد من احتمالات تصادم البواخر الكبيرة إلى أعلى مستوى، بديل وجود توصية فنية بإنشاء لجنة تنسيقية عليا بين الشركة العامة لموانئ العراق ومؤسسة الموانئ الكويتية لمواجهة هذه المشكلة الملاحية الخطيرة

مطلحات اقتصادية

إعداد / المدى الاقتصادي

الناتج المحلي الإجمالي

هو أحد الطرق لقياس حجم الاقتصاد، و يحسب قيمة السلع والخدمات المنتجة من الموارد الموجودة محليا في منطقة ما خلال فترة زمنية معينة.

وهو بذلك يختلف عن الناتج القومي الإجمالي والذي يحسب قيمة السلع والخدمات المنتجة من قبل سكان منطقة ما بغض النظر عما إذا كان هذا الإنتاج الاقتصادي يتم محليا أو خارج هذه المنطقة.

ويقوم كل اقتصاد بإنتاج أنواع وكميات مختلفة من السلع والخدمات باستخدام الموارد الاقتصادية المتاحة، حيث تتطلب عملية الإنتاج مزج العناصر الإنتاجية المتوفرة واستخدام المستوى التقني المتاح للحصول على أكبر كمية ممكنة من السلع والخدمات. وتحصل عناصر الإنتاج على مقابل مادي نظير مساهمتها في العملية الإنتاجية. فعنصر العمل يحصل على أجر، فيما يحصل عنصر الأرض (مالك الأرض) على ريع، ويحصل عنصر رأس المال على عائد، بينما يحصل المُنظَّم على جزء من الأرباح.

الناتج القومي الإجمالي

هو مقياس لحجم الإنتاج الاقتصادي من السلع والخدمات من موارد مملوكة من قبل سكان منطقة معينة في فترة زمنية ما (حتى وإن كان هذا الإنتاج الاقتصادي يتم خارج هذه المنطقة). وهو أحد المقاييس التي تستخدم لقياس الدخل القومي والمصرفات العامة للدول.

ومفهوم الناتج القومي الإجمالي مشابه لمفهوم الناتج المحلي الإجمالي (GDP)، سوى أن الناتج المحلي الإجمالي يحسب قيمة السلع والخدمات المنتجة من الموارد الموجودة محلياً، بينما الناتج القومي الإجمالي يحسب قيمة السلع والخدمات المنتجة من الموارد المملوكة محلياً. والفرق مهم. مثلاً، قيمة إنتاج مصنع صيني في العراق تدخل في الناتج المحلي الإجمالي العراقي لأن المصنع موجود محلياً على الأرض الأردنية، ولكنها تدخل في الناتج القومي الإجمالي الصيني لكون ملاك المصنع صينيين، فالـمُصنِع الصيني مورد موجود محلياً في الأردن، ومملوك محلياً في الصين.

وبالمثل أيضاً قيمة إنتاج عامل جزائري في فرنسا تدخل في الناتج المحلي الإجمالي الفرنسي وفي الناتج القومي الإجمالي الجزائري، وهكذا. وقد باتت معظم الإحصائيات الاقتصادية تستخدم الناتج المحلي الإجمالي في التسيّعات لأنه يعبر بصورة أفضل عن حالة النشاط الاقتصادي في بلد ما، بغض النظر عن جنسية من يقومون بذلك النشاط، مع العلم أن الناتج القومي الإجمالي هو ما يبقى في النهاية بأيدي مواطني ذلك البلد لينفقوه.

فضاءات

■ ثامر الهيمص

السكك الحديد

والدور المطلوب

تعد شكوى سكك الحديد بمطالبتها وزارات الدولة باعتماد أسطولها في عمليات النقل للبضائع التي تستوردها هذه الوزارات أو تناقلها، في محلها وبالتوقيت المناسب جداً مع تكامل أسباب ذلك الطلب.

فمن الناحية القانونية تعتبر وزارة النقل وتشكيلاتها كافة الناقل الوطني بموجب القانون الصادر قبل سنة ٢٠٠٣ ويلزم الوزارات والمؤسسات بالنقل عن طريق وزارة النقل.

أما الجانب الثاني إن الشركة العامة للسكك الحديدية تبلغ نفقاتها أكثر من سبعة مليارات دينار شهرياً مقابل إيراد شهري لايتجاوز المليار ونصف المليار،ومن حيث الجدوى الاقتصادية فإن النقل بالقطارات أقل كثيراً من النقل بالشاحنات سواء كانت حكومية أو أهلية من حيث الكلفة المالية.

كما أن التعاقد مع هذه الشركة العامة لايحتاج لإجراءت المناقصات، إذ يمكن ذلك مباشرة، ولايتعرض المسؤول في أي وزارة للمساءلة عن العقد علماً بأن الكلفة في كل الأحوال أقل،وتكون الوزارات قد فُعلّت القانون ووفرت الحماية لكوايدها من مشاكل الفساد،إضافة- وهذا المهم بالنسبة للوزارات- إلى أن أي تأخير أو تكلّف في وصول البضاعة يعزى إلى دائرة حكومية أفضل من أن يعزى إلى شركات ناقلة أهلية من ناحية المساءلة في كل الأحوال.

ورب سائل يسأل ألم يكن هذا احتيازاً للقطاع العام؟! نعم أنه احتياز لأجور الأقل والأسرع لأن القطارات لها توقيتات لايمكن التلاعب بها، كما أن معيشة آلاف العاملين في هذه الدائرة باعتبارها دائرة تمويل ذاتي إلى متى تبقى تستنزف تخصصات وزارتها التي هي من المفروض أنها تتجه لتطوير أنشطتها، حيث لديها مشروع خط القائم بغداد بطول (٥١٠ كم)، منها ٣٥٠ كم إلى بغداد و ١٢٠ كم إلى الرطبة، وهذا قريب جداً من منافذنا الحدودية الغربية ألم يكن جديراً بالانجاز ؟

ولدينا خط مزدوج (٩١٠ كم) بغداد__الكوت __ البصرة __ أم قصر)، وكذلك لدينا (٦٠٠ كم) بين بغداد و بعقوبة إلى كركوك ثم أربيل وصولاً للموصل. وخط خانقين الفرعي،بالإضافة إلى مشروع كركوك – بيجي – حديثة بطول ٢٨٠ كم الذي يربط شرق العراق بغربة بأقصر مسافة،ناهيك عن مشروع الخط الدائري لبغداد بطول (١١٢ كم).

وبما أن السكك الحديد دائرة تمويل ذاتي فكيف تنفذ هذه المشاريع السرتراتيجية بدون جدوى اقتصادية؟! ولاننسى أن الشاحنات ستكون نشطة جداً في العمل بين محطات القطارات والمخازن بالإضافة لأدوات المناولة والعمالة. وأن مشروع الفاو الكبير (الحوض الجاف) ستكون السكك رافداً حيويًا و أساسيًا له،وبذلك يكون التوقيت بالمطالبة في محلة و التوقيت مناسب جداً كونه يعزز وحدتنا الوطنية عندما يربط شمالنا بجنوبنا وشرقنا بغربنا يومياً،وبذلك نقول أن دخول رئاسة الوزراء على الخط فقط هو الذي يحسم الأمر، لأن الموضوع يهم جميع الوزارات ويعني الاستراتيجية الاقتصادية بنية تحتية لها وللعملية السياسية أيضاً.

المحاصيل الأخرى.

وعزًا القيسي عدم استغلال الأراضي الصالحة للزراعة إلى وجود العقود الطويلة الأمد بين وزارة الزراعة والشركات أو أشخاص لاستثمار هذه الأراضي لكنهم أخلّو بعقودهم مما جعلوها متروكة من دون زراعة.

وأشار إلى وجود لجنة عليا يترأسها وزيراً الزراعة والموارد المائية وتضم عدداً من الوكلاء والمستشارين والخبراء من كلا الوزارتين، حيث تقوم باجتماعات مستمرة لمناقشة كل الأمور التي تخص القطاع الزراعي والموارد المائية، مؤكداً أن الخطة الزراعية لم تقرّ سواء للمحاصيل الصيفية أو الشتوية من دون موافقة الموارد المائية لتوفير الحصة



ارض زراعية متروكة (أرشيف)

اسعار المواد الغذائية		
المادة	الكمية	السعر بالدينار
طحين صفر عراقي	٥٠ كغم	٥٠,٠٠٠
طحين صفر اماراتي	٥٠ كغم	٥٠,٠٠٠
رژ عنبر عراقي	٥٠ كغم	٧٥,٠٠٠
رژ اميركي	٥٠ كغم	٣٥,٠٠٠
رژ فينثامي	٥٠ كغم	٢٠,٠٠٠
رژ تایلندي	٥٠ كغم	٢٠,٠٠٠
زيت طعام	١٥ كغم	٩,٥٠٠
سكر	٥٠ كغم	٤٨,٠٠٠
شاي	١ كغم	٨٠٠٠
معجون طماطة	٩٥٠ غم	٣٠٠٠
بجاج عراقي	١ كغم	٣٥٠٠
بجاج برازيلي	١ كغم	٣٢٥٠
بجاج اميركي	١ كغم	٣٠٠٠
بيض	٣٠ بيضة	٦٠٠٠
شعيرة عراقية	١ كغم	٥٠٠

اسعار المعادن النفيسة مقابل الدينار العراقي			
المعدن	السعر الـ(١)غم	المعدن	سعر الـ(١)غم
بلاتين	٨٠٠٠٠	ذهب عيار ١٨	٣٥٠٠٠
ذهب عيار ٢٤	٤٥٠٠٠	ذهب عيار ١٤	٣٠٠٠٠
ذهب عيار ٢١	٤٠٠٠٠	ذهب عيار ١٢	٢٥٠٠٠
فضة	١٨٠٠		

(اسعار الأحجار الكريمة بالـ(دولار					
النوع	الوزن	السعر	النوع	الوزن	السعر
ماس	قيراط	١٢٠٠	سندلس تركي	عقد ٣٠غم	٢٥
لؤلؤ	١ غم	٣٠٠	كهرب المائي	١ غم	
مرجان	١ غم	١٠	كهرب روسي	١ غم	
زمرد كولومبي	١ غم	٥	كهرب بولوني	١ غم	
زمرد هندي	١ غم	٣	شدر	٣٠ غم	٨
ياقوت احمر	١ غم	٢	فيروز	١٠ غم	٥
عقيق سليمان	عقد ١٥ غم	٧٠	عقيق	١٠ غم	١٠

جدول باسعار الثواكة والخضراوات					
المادة	السعر بالدينار	المادة	السعر بالدينار	المادة	السعر بالدينار
برتقال عراقي	١٢٥٠	خيار	٧٥٠		
برتقال مستورد	١٥٠٠	طماطم	١٠٠٠		
ليمون عراقي	٢٠٠٠	فلفل	١٠٠٠		
ليمون مستورد	١٥٠٠	باذنجان	٧٥٠		
تفاح اصفر	٧٥٠	شجر	٧٥٠		
تفاح احمر	١٠٠٠	يصل بانواعه	٧٥٠		
تفاح اخضر	٢٠٠٠	بالقلاء	٥٠٠		
موز	١٥٠٠	شوندر	٥٠٠		
كيوي	٢٠٠٠	شلغم	٥٠٠		
رمان عراقي	١٠٠٠	لهانة	٥٠٠		
كستناء عراقي	٢٠٠٠	قرنابط	٥٠٠		
لائنكي	١٠٠٠	جزر	١٥٠٠		
نارنج	٥٠٠	خس	٢٥٠		
تمر زهدي	٥٠٠	فاصوليا	٢٠٠٠		
تمر خستاي	١٢٥٠	بطاطا	١٠٠٠		

بورصة الاسعار

أسعار المواد الانشائية			
نوع المادة	الكمية	السعر بالدينار	
السمنت العادي	١ طن	١٧٠,٠٠٠	
السمنت المقاوم	١ طن	١٨٥,٠٠٠	
السمنت الابيض	١ طن	٢٠٠,٠٠٠	
الرمل	١٥ م٣	٣٥٠,٠٠٠	
الحصى	١٥ م٣	٤٥٠,٠٠٠	
الطابوق	٤٠٠٠ طابوقة	٨٠٠,٠٠٠	
شيش ١/٢ انچ	١ طن	٨٥٠,٠٠٠	
شيش ٣/٤ انچ	١ طن	٩٥٠,٠٠٠	
بورك	١ طن	٨٥٠,٠٠٠	
كاشي عراقي	قطعة واحدة	١,٠٠٠	