

بغداد تطلب عروض إنشاء أنبوب نفط إلى الأردن

وزارة النفط تسعى لإرساء العقد قبل نهاية 2020

وإن الشركة أو الائتلاف الفائز بمناقصة المشروع سوف يتحمل جميع التكاليف والنفقات المالية". وأكد أن الموازنة الاتحادية لن تتحمل أي نفقات أو تبعات مالية، وأن استرداد المبالغ من قبل المستثمرين سوف يتم بعد تشغيل المشروع وفق الفترات الزمنية المحددة، وأوضح جهاد أن مشروع مد الأنبوب داخل الأراضي العراقية سيجري على وفق صيغة العقد الاستثماري "إي، بي.سي.إف" في حين سيتم تنفيذ مشروع مد الأنبوب في الأراضي الأردنية وفق صيغة "بي.أو.تي".

وفى المتحدث باسم الوزارة التقارير التي أشارت إلى تأجيل إجراءات تنفيذ المشروع بسبب الأوضاع الراهنة في العراق، وأكد أنه يعد من المشاريع الاستراتيجية الاقتصادية المهمة التي تتطلب وقتاً طويلاً للإعداد والتنفيذ. وكانت مصادر قد كشفت عن تعليق مشروع مد أنبوب النفط العراقي الأردني، الذي تم الاتفاق على تنفيذه منذ سنوات. ويعول الأردن كثيراً على المشروع لتلبية احتياجاته من النفط الخام بكلفة أقل من استيراده بالصهاريج، إضافة إلى عوائد التصدير عبر ميناء العقبة.

وذكر أن الوزارة وضعت جدولاً زمنياً يتضمن دعوة الشركات إلى التأهيل وتقديم العروض الفنية. وأكدت وزارة النفط العراقية أنها حددت نهاية مايو المقبل موعداً نهائياً لاستلام العروض الفنية للمشروع من الشركات المؤهلة، وأن تجري بعد ذلك "دراسة العروض واختيار المناسب منها مع الأخذ بنظر الاعتبار المصلحة العامة وبما يحقق أهداف وخطط الوزارة".



ثامر القضبان
انتخبنا من تأهيل الشركات الراغبة في تنفيذ المشروع

وأوضحت أنها سوف تدعو الشركات أو الائتلافات إلى تقديم العرض النهائي لاحقاً، وسيجري حسم الموضوع واختيار الشركة أو الائتلاف المؤهل لتنفيذ المشروع قبل نهاية العام المقبل 2020. وقال المتحدث باسم الوزارة عاصم جهاد إن "مشروع الأنبوب من المشاريع الاستثمارية الواعدة باعتباره منفذ تصدير جديداً يضاف إلى المنافذ الأخرى،

وبغداد - كشفت وزارة النفط العراقية عن توجيه دعوة إلى الشركات والائتلافات المؤهلة لتقديم عروض تنفيذ مشروع الأنبوب العراقي - الأردني. وقالت إنها تسعى لإخيار الجهة المنفذة في أقرب فرصة من أجل إنجاز المشروع قبل نهاية العام المقبل. ونسب بيان إلى وزير النفط ثامر الغضبان تأكيداً الانتهاء من تأهيل الشركات التي أبدت رغبتها في المشاركة في تنفيذ المشروع، الذي يتضمن مد المقطع الأول للأنبوب داخل الأراضي العراقية على مسافة 700 كيلومتر بين حقول الرميطة في محافظة البصرة وبطاقة تصميمية تبلغ 2.25 مليون برميل. وأضاف أن المقطع الثاني للأنبوب من مدينة حديثة مروراً بالأراضي الأردنية إلى ميناء العقبة سوف يمتد لمسافة 900 كيلومتر وبطاقة تصميمية تبلغ مليون برميل. وأشار الغضبان إلى أن الوزارة فشلت في وقت سابق فريق عمل فنياً بالتعاون مع المكتب الاستشاري الدولي لإعداد صيغة العقود القانونية والقضايا المالية والمواصفات الفنية لتنفيذ المشروع.

تعويضات فضائح الديزل تحاصر صناعة السيارات

مع الحكومة والسلطات والزبائن والتجار في الولايات المتحدة، وذلك بعد أن اعترفت الشركة باخطائها. واشتكت الحكومة الكندية من شركة فولكسفاغن خلال شهر ديسمبر الحالي بسبب انتهاكات بحق البيئة ومخالفات لقوانين الاستيراد.

وحصل المستهلكون هناك على أكثر من 2 مليون دولار وقضت المحاكم في أستراليا بغرامات مالية قدرها 87.26 مليون دولار وذلك في إطار قضايا جماعية.

نشطاء حماية المستهلك يتهمون فولكسفاغن بتعمد إطالة مسار القضايا لخفض القيمة المتبقية للسيارات

وتتجنب الشركة الحديث عن إجمالي عدد القضايا المرفوعة ضدها وطعنت في عديد الأحكام فيما يتهمها بنشطاء حماية المستهلك بتعمد الإطالة في المسارات القضائية لخفض القيمة المتبقية للسيارات التي غالباً ما تصبح قديمة بعد مرور مدة التقاضي.

وشارك نحو 100 ألف شخص في هولندا في دعوى قضائية ضد شركة فولكسفاغن، وكذلك شركة أودي التابعة للشركة الألمانية.

ورفع نحو 100 ألف شخص في بريطانيا أيضاً دعوى جماعية ضد الشركة إضافة إلى انتهاء قضية جماعية مماثلة بالرفض من قبل المحاكم في النمسا، فضلاً عن قضايا أخرى تشمل 16500 دعوى، و620 قضية فردية.



أزمة الملاحقات القضائية

أضافت فضائح الديزل كابوساً آخر إلى أزمات صناعة السيارات بانفجار طلبات التعويض، لكن التقارير تقول إن أصحاب السيارات في ألمانيا تائهون في دروب الدعاوى القضائية المقامة ضد الشركات المتلاعبة وخاصة فولكسفاغن.

هذه القضية نحو 11 مليون سيارة من إنتاج الشركة. وحسب بيانات الشركة فقد صدر أكثر من نحو 210 حكم على مستوى المحاكم العليا بالولايات، "أكثرها لصالح شركة فولكسفاغن". ولا تقضي المحاكم عادة بتعويضات واسعة أو سيارات جديدة لعملاء الشركة. غير أن هناك بعض القضايا التي قرر فيها القضاة بمنح سيارات جديدة للمتضررين. وأبدت الشركة استعدادها لقبول حل وسط في بعض القضايا، في حال وجود احتمال لنقل القضية إلى درجة تقاض أعلى.

وتعكس هذه الخطوة حرص الشركة على تفادي صدور قرارات مبدئية قد تصبح مقياساً في قضايا أخرى، حيث تمت تصفية مثل هذه القضايا من خلال تسويات مع أصحاب الدعاوى. ورغم ذلك نجح بعض المحامين في الوصول ببعض القضايا إلى المحاكمة الاتحادية، والتي من المقرر أن تنظر أولى هذه القضايا في 5 مايو المقبل. وطلبت محكمة ولاية راينلاند بفالتس، بمدينة فرانكفورت، من محكمة العدل الأوروبية أن توافيها برؤيتها بشأن قضية تتعلق بشركة دايملر. ويذهب جزء كبير من تكاليف التقاضي التي تزيد عن حوالي 30 مليار يورو والتي اقتطعتها شركة فولكسفاغن من أرباحها، أو أمنتها بمدخرات، إلى قضايا دولية. وكان أكثر هذه القضايا في الولايات المتحدة، حيث توصلت الشركة إلى تسوية

هانوفر (ألمانيا) - اتسع الجدل داخل أوساط أصحاب السيارات بألمانيا في ظل تواصل الضحايا الحبيطة بأزمة عوادم الديزل وعدم وضوح مسار القضية المرفوعة أمام القضاء نظراً لخلط الأحكام واختلاف التقديرات بين بعض المحاكم ما عرقل الوصول إلى تقييم نهائي ووحيد حول مال الدعاوى القضائية. ولا وجود لأي مؤشرات عن نتيجة قانونية في هذه القضية إضافة إلى اختلاف وجهات النظر بشأن فترة التقادم لأي حقوق محتملة للمستهلكين، وكيفية تصنيف القضايا التي يقع النظر فيها خارج ألمانيا.

ونقلت وكالة الأنباء الألمانية أن المحكمة العليا بولاية سكسونيا السفلى، التي مقرها مدينة براونشفايغ، تنظر في حوالي 444000 دعوى مصنفة في مجموعات ورجحت مصادر مطلعة تواصل مسار الأخذ والرد إلى عام 2020. ودعا رئيس المحكمة، ميشائيل نيف، إلى تحقيق تسوية بين شركة فولكسفاغن والاتحاد الألماني لمراكز حماية المستهلك، وهو ما ترفضه الشركة رسمياً بسبب عدم إمكانية تسوية هذه الدعاوى بشكل فردي. ويرى عدد من المحامين المعنيين بالقضية أن بعض الدعاوى الجماعية لم تعد كبيرة بالحجم الكافي، مما يجعلهم يحاولون الفوز ببعض الموكلين أصحاب الدعاوى الفردية.

وبدأت أطراف خدِمة ماهرة في الأعمدة بتوزيع بطاقات تعريفية على العملاء خلال أول جلسة في محكمة براونشفايغ، حيث أُنشئت على "خوارج" لأصحاب الدعاوى الراغبين في تغيير محاميهم.

وفي الوقت ذاته هناك عدد كبير من الدعاوى ينظر في المحاكم الابتدائية ومحاكم الولايات في جميع أنحاء ألمانيا. وأعلنت شركة فولكسفاغن عن وجود نحو 60 ألف دعوى معلقة على مستوى ألمانيا مع اقتراب العام الجديد فيما لم يصدر حتى الآن سوى 50 ألف حكم تقريباً.

وتم الكشف في سبتمبر الماضي عن وجود التلاعب في برامج عوادم سيارات الديزل التي تنتجها الشركة مما فجر فضيحة ديزل غيت. وتعد فولكسفاغن شركة السيارات الوحيدة التي أقرت بارتكاب أخطاء فيما يتعلق بالسوق الأميركية لتطال

أنقرة تصرف انتباه الأتراك باستعراض أول سيارة «محلية الصنع»

الحكومة تروج لإنجاز «وطني» رغم تصميم السيارة من قبل شركة إيطالية



منصة استعراضية لأردوغان

ونوفمبر وانخفض هذا الرقم في أول أحد عشر شهراً من العام الحالي ليصل إلى 1146655 منزلاً. وفشلت أيضاً جهود الحكومة لتنشيط مبيعات المنازل من خلال التغييرات التي أدخلت على اللوائح في تحقيق نتائج. وكانت شركة فولكسفاغن الألمانية العملاقة لصناعة السيارات قد علقت خططها لإنشاء مصنع بقيمة 1.3 مليار يورو (1.4 مليار دولار) في غرب تركيا، وذلك في أعقاب الهجوم العسكري التركي في شمال سوريا في شهر أكتوبر، والذي واجه إدانة دولية. وكانت خطط فولكسفاغن تشير إلى أن المنشآت في مقاطعة مانيسا سوف تنتج 300 ألف سيارة في المرحلة الأولى للمشروع، لكن الشركة حولت اهتمامها منذ ذلك الحين إلى سلوفينيا كموقع بديل.

ويعد الانخفاض الحاد في المبيعات والانكماش في السوق وقرار فولكسفاغن التخلي عن إنشاء المصنع في تركيا، جزءاً من أكبر العقبان التي تواجه قطاع السيارات التركي. وتشير التقارير الاقتصادية والبيانات إلى أن هذه الصناعة كانت من بين أكثر القطاعات تضرراً من الركود الاقتصادي في تركيا الذي بدأ في شهر أغسطس من العام الماضي، عندما هبطت الليرة إلى مستوى قياسي مقابل الدولار، ما أدى إلى ارتفاع التضخم وصعود أسعار الفائدة ومن ثم أدى ذلك إلى تراجع ثقة المستهلك.

فقد انحدر إجمالي مبيعات السيارات في تركيا خلال الأشهر العشرة الأولى من هذا العام إلى 339546 وحدة، وهو ما يشير إلى انخفاض بنسبة 29 في المئة مقارنة بالعام الماضي، وهو يأتي بعد انخفاض المبيعات في ذلك العام إلى 641550 وحدة فقط أي بتراجع نسبته 35 في المئة عن عام 2017. ودخل قطاع السيارات في تركيا عنق الزجاجة خلال السنوات الثلاث الماضية، حيث انخفضت المبيعات في كل عام على التوالي. كما أنها تواصل الانخفاض السريع على الرغم من انخفاض أسعار الفائدة على قروض السيارات منذ شهر أغسطس الماضي. ويمكن قول الشيء نفسه بالنسبة للمحرك الآخر الذي يدفع الاقتصاد التركي وهو قطاع الإسكان. ولكن تكسب مبيعات المساكن سوى قوة طفيفة في أعقاب خفض قروض الرهن العقاري إلى أقل من واحد في المئة في أعقاب تخفيض البنك المركزي لأسعار الفائدة، وهو قرار إجباري فرضه الرئيس رجب طيب أردوغان على البنك. ففي عام 2018، تم بيع ما مجموعه 1238558 منزلاً في الفترة بين يناير

الحكومة التركية أنه من المقرر أن يبدأ بإنتاج السيارة في عام 2022. ويقول محللون وخبراء بأن السيارة التركية التي تفاخر أنقرة بأنها "محلية الصنع" تشبه إلى حد بعيد سيارة أنتجتها شركة بينيفارينا لصالح شركة فينفاست الفيتنامية لصناعة السيارات. وكانت شركة فولكسفاغن الألمانية العملاقة لصناعة السيارات قد علقت خططها لإنشاء مصنع بقيمة 1.3 مليار يورو (1.4 مليار دولار) في غرب تركيا، وذلك في أعقاب الهجوم العسكري التركي في شمال سوريا في شهر أكتوبر، والذي واجه إدانة دولية. وكانت خطط فولكسفاغن تشير إلى أن المنشآت في مقاطعة مانيسا سوف تنتج 300 ألف سيارة في المرحلة الأولى للمشروع، لكن الشركة حولت اهتمامها منذ ذلك الحين إلى سلوفينيا كموقع بديل.

ويعد الانخفاض الحاد في المبيعات والانكماش في السوق وقرار فولكسفاغن التخلي عن إنشاء المصنع في تركيا، جزءاً من أكبر العقبان التي تواجه قطاع السيارات التركي. وتشير التقارير الاقتصادية والبيانات إلى أن هذه الصناعة كانت من بين أكثر القطاعات تضرراً من الركود الاقتصادي في تركيا الذي بدأ في شهر أغسطس من العام الماضي، عندما هبطت الليرة إلى مستوى قياسي مقابل الدولار، ما أدى إلى ارتفاع التضخم وصعود أسعار الفائدة ومن ثم أدى ذلك إلى تراجع ثقة المستهلك.

فقد انحدر إجمالي مبيعات السيارات في تركيا خلال الأشهر العشرة الأولى من هذا العام إلى 339546 وحدة، وهو ما يشير إلى انخفاض بنسبة 29 في المئة مقارنة بالعام الماضي، وهو يأتي بعد انخفاض المبيعات في ذلك العام إلى 641550 وحدة فقط أي بتراجع نسبته 35 في المئة عن عام 2017. ودخل قطاع السيارات في تركيا عنق الزجاجة خلال السنوات الثلاث الماضية، حيث انخفضت المبيعات في كل عام على التوالي. كما أنها تواصل الانخفاض السريع على الرغم من انخفاض أسعار الفائدة على قروض السيارات منذ شهر أغسطس الماضي. ويمكن قول الشيء نفسه بالنسبة للمحرك الآخر الذي يدفع الاقتصاد التركي وهو قطاع الإسكان. ولكن تكسب مبيعات المساكن سوى قوة طفيفة في أعقاب خفض قروض الرهن العقاري إلى أقل من واحد في المئة في أعقاب تخفيض البنك المركزي لأسعار الفائدة، وهو قرار إجباري فرضه الرئيس رجب طيب أردوغان على البنك. ففي عام 2018، تم بيع ما مجموعه 1238558 منزلاً في الفترة بين يناير

ذو الفقار دوغان
كاتب في أحوال تركية

في وقت كان فيه ملايين المواطنين الأتراك يحبسون أنفاسهم في انتظار إعلان لجنة الحد الأدنى للأجور عن زيادات في مستويات الأجور، كانت الحكومة التركية تكثف جهودها لصرف انتباه الجمهور من خلال الكشف عن أول سيارة محلية الصنع. وتمت إزاحة الستار عن السيارة، التي تم إحضارها من مركز التصميم في إيطاليا بعناية فائقة، والتي نشرت وزارة الصناعة والتكنولوجيا صور تقديمها الاستعراضي من قبل الرئيس رجب طيب أردوغان وكبار المسؤولين في حكومة حزب العدالة والتنمية. كما صاحبت ذلك حملة دعائية مكثفة على وسائل التواصل الاجتماعي لتغطية الحفل الذي حضره الرئيس التركي في مركز مرمره للأبحاث التابع لمجلس البحوث العلمية والتكنولوجية في مدينة غبزي.



وقد حظيت السيارات الكهربائية التي سوف تنتجها مجموعة شركة السيارات التركية داخل البلاد باحتفاء حكومي كبير باعتباره مجهوداً "محلياً وطنياً" لكن في واقع الأمر كان التصميم من تنفيذ شركة بينيفارينا الإيطالية. وتشتهر الشركة الإيطالية التي تأسست قبل 89 عاماً على نطاق واسع بتصميماتها الخاصة بسيارات فراري ولامبرغيني، إضافة إلى وضع اسمها أيضاً على منتجات شركات صناعة السيارات العملاقة مثل فولفو وبيجو وفيات.

ورغم الاحتفال الكبير بالكشف عن السيارة التركية المحلية، إلا أننا لا نزال نجهل أين سيتم بناء المصنع، الذي تقول